

The Relationship between Knowledge, Attitude, and Perception of Safety Driving Behavior of Drivers at PT Bundamedik

*Fachrul Shidiq¹, Suhermi²

^{1,2} Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan, Universitas Mohammad Husni Thamrin

Correspondence Author: Fachrul Shidiq, fachrulshidiq94@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.37012/jrik.v1i1.3011>

ABSTRACT

Transportation plays an important role in community development and mobility; however, it also contributes to problems such as the increasing number of traffic accidents. The lack of implementation of safety driving practices and the low awareness and concern for safe driving are contributing factors, thereby necessitating safety driving training to enhance drivers' knowledge, discipline, and compliance with traffic regulations. This study aims to determine the relationship between knowledge, attitude, and perception with safety driving behavior among ambulance and operational vehicle drivers at PT Bundamedik Tbk in 2025. This research is a quantitative study using a cross-sectional design. The sample consisted of 35 drivers. Data collected were analyzed using the chi-square test with a significance level of $\alpha = 0.05$. The results showed that out of the three variables studied, two had a significant relationship with safety driving behavior: knowledge (p -value = 0.016) and attitude (p -value = 0.001). Meanwhile, one variable, perception, did not show a significant relationship (p -value = 0.533). Therefore, drivers need to improve their knowledge, adjust their behavior, and increase their awareness of safety by avoiding risky actions that may endanger themselves and others while driving.

Keywords: Safety Driving Behavior, Knowledge, Attitude, Perception, p -value

ABSTRAK

Transportasi berperan penting dalam pembangunan dan mobilitas masyarakat, namun juga menimbulkan masalah seperti meningkatnya kecelakaan lalu lintas. Kurangnya penerapan *safety driving* dan minimnya kesadaran dan kepedulian terhadap berkendara aman menjadi faktor penyebab, sehingga pelatihan *safety driving* diperlukan untuk meningkatkan pengetahuan, disiplin, serta kepatuhan pengemudi terhadap aturan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Hubungan Pengetahuan, Sikap (*Attitude*), Dan Persepsi Terhadap Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Ambulan Dan Mobil Operasional Di PT Bundamedik Tbk Tahun 2025. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan desain studi *cross sectional*. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 35 pengemudi. Data yang diperoleh, dianalisis menggunakan *chi-square* dengan tingkat kemaknaan $\alpha = 0,05$. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari tiga variabel penelitian yang diteliti, 2 diantaranya memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku *safety driving* dengan nilai p -value yang dihasilkan adalah pengetahuan (P -value = 0,016), sikap (*attitude*) (P -value= 0,001). Dan satu diantaranya tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku *safety driving* dengan nilai p -value yang dihasilkan adalah persepsi (P -value = 0,533). Oleh karena itu pengemudi perlu meningkatkan pengetahuan, memperbaiki perilaku, serta menumbuhkan kepedulian terhadap keselamatan dengan menghindari tindakan berisiko mengancam keselamatan dalam berkendara.

Kata kunci: Perilaku *Safety Driving*, Pengetahuan, Sikap, Persepsi, P -value

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sektor penting yang menunjang kehidupan manusia, terutama dalam pembangunan infrastruktur dan peningkatan mobilitas masyarakat. Perkembangan transportasi berkontribusi terhadap pertumbuhan wilayah, namun juga menimbulkan berbagai permasalahan, salah satunya tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Faktor utama penyebab kecelakaan adalah rendahnya pengawasan terhadap praktik *safety driving* serta kurangnya pelatihan berkendara aman secara berkala. Padahal, pelatihan tersebut berperan penting dalam membentuk disiplin, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, serta peningkatan keselamatan pengemudi (Pratama et al., 2020).

Pemerintah melalui Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan perlunya pendekatan yang sistematis dan lintas sektor dalam menekan angka kecelakaan. Pada tingkat global, WHO (2023) melaporkan penurunan jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas menjadi 1,19 juta jiwa, atau hanya turun 5% sejak 2010. Angka ini jauh dari target pengurangan 50% pada tahun 2030, yang disebabkan oleh masih dominannya orientasi pembangunan transportasi pada kendaraan bermotor serta tingginya ketergantungan masyarakat pada mobilitas pribadi.

Indonesia menghadapi masalah serupa. Data Korlantas Polri menunjukkan 205.783 kecelakaan terjadi sepanjang tahun 2024 dengan korban meninggal mencapai 27.000 jiwa, sehingga kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian ketiga tertinggi setelah *HIV/AIDS* dan *TBC* (Dirgakkum Korlantas Polri, 2024). Tren kecelakaan terus meningkat dalam lima tahun terakhir, dari 116.411 kasus (2019) menjadi 146.854 kasus (2023). Tiga provinsi dengan kasus tertinggi adalah Jawa Timur, Jawa Tengah, dan DKI Jakarta. Secara khusus, DKI Jakarta mencatat 7.546 kejadian kecelakaan pada 2024 dengan kerugian material lebih dari Rp10 miliar. Faktor manusia mendominasi penyebab kecelakaan sebesar 80–90%, mencakup kelalaian, kecerobohan, serta rendahnya kesadaran terhadap keselamatan diri dan orang lain (Korlantas Polri, 2018).

Sejumlah penelitian memperkuat urgensi pelatihan *safety driving* menurut Ayuningtyas dkk (2016) menemukan 61,8% pengemudi *Road Tank* PT Pertamina belum menerapkan perilaku aman. Penelitian lain menunjukkan adanya hubungan signifikan antara pengetahuan, sikap, dan persepsi dengan perilaku *safety driving* (Avendika, 2019; Riyan, 2013; Prasetya dkk., 2016; Adiyanto, 2021).

PT Bundamedik Tbk, sebagai penyedia layanan kesehatan di DKI Jakarta, memiliki rumah sakit, laboratorium, serta layanan evakuasi ambulans yang bergantung pada mobilitas transportasi. Dengan tingginya aktivitas transportasi, risiko kecelakaan lalu lintas juga meningkat. Salah satu insiden yang pernah terjadi adalah tabrakan ambulans dengan truk bermuatan yang gagal menanjak, di mana kelalaian kedua pihak menjadi faktor penyebab. Peristiwa ini menegaskan pentingnya penerapan *safety driving* di kalangan pengemudi ambulans dan kendaraan operasional perusahaan.

Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini berfokus pada analisis hubungan pengetahuan, sikap, dan persepsi terhadap perilaku *safety driving* pada pengemudi ambulans dan kendaraan operasional PT Bundamedik Tbk tahun 2025. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan rekomendasi untuk meningkatkan keselamatan berkendara serta mendukung upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas di lingkungan perusahaan.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif analitik dengan pendekatan *Cross sectional*. Penelitian ini dilakukan pada tanggal Juni - Agustus 2025. Tempat Penelitian di PT. Bundamedik Tbk Jakarta Pusat. Populasi dalam penelitian ini adalah Pengemudi Ambulan dan Mobil Operasional diTravel PT Bundamedik Tbk yang berjumlah 35 orang dengan teknik pengambilan sampel adalah *Total sampling* yaitu teknik pengambilan sampel dimana jumlah sampel sama dengan populasi. Teknik pengumpulan data dengan cara wawancara menggunakan kuesioner dalam bentuk digital (*G-form*) kepada setiap responden, sebelum dilakukan pengumpulan data kuesioner dilakukan uji validitas dan reliabilitas agar pertanyaan yang ditanyakan tepat dengan apa yang diteliti. Daftar kuesioner terdiri dari pertanyaan mengenai perilaku *safety driving*, pengetahuan *safety driving*, sikap *safety driving*, dan persepsi *safety driving* dengan menggunakan alat ukur skala *guttman* untuk pertanyaan pengetahuan dan skala *likert* untuk pertanyaan perilaku, sikap dan persepsi.

HASIL & PEMBAHASAN

Analisis Univariat

Berdasarkan hasil data analisis univariat menggunakan distribusi frekuensi dari masing-masing variabel didapatkan data sebagai berikut:

Tabel 1.
Distribusi Responden Berdasarkan Pengetahuan, Sikap (Attitude), Persepsi, dan Perilaku pada Pengemudi Ambulan dan Mobil Operasional di PT Bundamedik Tbk Tahun 2025

Variabel	Frekuensi		Presentase (%)
Pengetahuan			
Kurang Baik	13		37,1
Baik	22		62,9
Sikap (Attitude)			
Negatif	16		45,7
Positif	19		54,3
Persepsi			
Negatif	14		40
Positif	21		60
Perilaku			
Tidak Aman	19		54,3
Aman	16		45,7

Diketahui bahwa distribusi responden berdasarkan tabel 1 Pengetahuan *safety driving* sebagian besar pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025 yaitu sebanyak 13 pengemudi (37,1%) berpengetahuan kurang baik. Distribusi responden berdasarkan Sikap (Attitude) dalam menerapkan Perilaku *safety driving* yaitu sebanyak 16 pengemudi (45,7%) yang memiliki sikap negatif.

Diketahui bahwa distribusi responden berdasarkan Persepsi pada sebagian besar responden yang menerapkan Perilaku *safety driving* yaitu sebanyak 14 pengemudi (40%) yang memiliki Persepsi Negatif. Sedangkan data distribusi frekuensi berdasarkan perilaku *safety driving* didapatkan sebanyak 19 pengemudi (54,3%) berperilaku tidak aman.

Analisis Bivariat

Setelah diperoleh hasil analisis univariat, dilakukan analisis bivariat untuk mengetahui adanya hubungan antara variabel independen (Pengetahuan, Sikap (Attitude), dan Persepsi) dengan variabel dependen (Perilaku *Safety Driving*).

1. Pengetahuan

Tabel 2.
Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Ambulan dan Mobil Operasional di PT Bundamedik Tbk Tahun 2025

Pengetahuan	Perilaku <i>Safety Driving</i>						P-Value	PR 95% (CI)		
	Perilaku		Perilaku Aman		Jumlah					
	N	%	N	%	N	%				
Kurang Baik	11	84,6%	2	15,4%	13	37,1%	0,016	2,4		
Baik	8	36,4%	14	63,6%	22	62,9%				

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji *Chi-Square* didapatkan *P-value* sebesar 0,016 atau $P < 0,05$ yang artinya terdapat hubungan yang signifikan antara Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Ambulan dan Mobil Operasional di PT Bundamedik Tbk Tahun 2025. Selain itu didapatkan nilai PR sebesar 2,4 yang berarti bahwa pengemudi yang berpengetahuan kurang baik memiliki risiko 2,4 kali lebih besar untuk berperilaku tidak aman dibandingkan dengan pengemudi yang berpengetahuan baik.

Hasil penelitian ini sejalan dengan studi Adinugroho (2013:336) yang menemukan adanya hubungan signifikan antara pengetahuan dan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik–Semarang (*p-value* = 0,004). Penelitian Ariwibowo (2013:6) juga mendukung temuan tersebut, dengan menunjukkan hubungan pengetahuan terhadap praktik *safety riding awareness* pada pengendara ojek di Kecamatan Banyumanik (*p-value* = 0,024).

2. Sikap (*Attitude*)

Tabel 3.

Hubungan Sikap (*Attitude*) dengan Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Ambulan dan Mobil Operasional di PT Bundamedik Tbk Tahun 2025

Sikap	Perilaku <i>Safety Driving</i>				Jumlah	P-Value	PR 95% (CI)		
	Perilaku		Perilaku Aman						
	Tidak Aman	N	%	N	%				
Negatif	14	87,5		2	12,5	16	45,7 0,001 3,3		
Positif	5	26,3		14	73,7	19	100		

Sumber: Hasil Olah Data Sistem Komputerisasi Tahun 2025

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji *Chi-Square* didapatkan *P-value* sebesar 0,001 atau $P < 0,05$ yang artinya terdapat hubungan yang signifikan antara Sikap dengan Perilaku *safety driving* Pada Pengemudi Ambulan dan Mobil Operasional di PT Bundamedik Tbk Tahun 2025. Selain itu didapatkan nilai PR 3,3 yang artinya pengemudi yang memiliki sikap negatif memiliki resiko 3,3 kali lebih besar untuk berperilaku tidak aman dibanding dengan pengemudi yang memiliki sikap positif.

Hasil penelitian ini didukung oleh temuan Ariwibowo (2013:6) yang menunjukkan adanya hubungan antara sikap dengan praktik safety riding ($p = 0,001$). Hal tersebut sejalan dengan hasil penelitian ini, di mana 71,7% responden menunjukkan sikap yang kurang baik terhadap perilaku keselamatan berkendara. Penelitian Ariwibowo (2013:5) juga

memberikan hasil serupa, yaitu 60,8% responden memiliki sikap yang kurang terhadap praktik *safety riding*.

3. Persepsi

Tabel 4.

Hubungan Persepsi dengan Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Ambulan dan Mobil Operasional di PT Bundamedik Tbk Tahun 2025

Persepsi	Perilaku <i>Safety Driving</i>				Jumlah	P-Value	PR 95%(CI)
	Perilaku Tidak Aman	Perilaku Aman	N	%			
Negatif	9	64,3%	5	35,7%	14	40	0,533 1,3
Positif	10	47,6%	11	52,4%	21	60	

Sumber: Hasil Olah Data Sistem Komputerisasi Tahun 2025

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji *Chi-Square* didapatkan *P-value* sebesar 0,533 atau $P > 0,05$ yang artinya tidak terdapat hubungan yang signifikan antara Persepsi dengan Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Ambulan dan Mobil Operasional di PT Bundamedik Tbk Tahun 2025. Selain itu didapatkan nilai PR sebesar 1,3 yang artinya pengemudi yang memiliki persepsi negatif memiliki resiko 1,3 kali lebih besar untuk berperilaku tidak aman dibanding dengan pengemudi yang memiliki persepsi positif.

Hasil penelitian ini diperkuat oleh Sugiono (2005) yang menemukan bahwa persepsi tidak berhubungan yang signifikan dengan perilaku aman berkendara (*p-value* = 0,796). Namun, hasil tersebut berbeda dengan penelitian Salihat (2010:277) yang menunjukkan adanya hubungan signifikan antara persepsi risiko keselamatan berkendara dan penggunaan sabuk keselamatan (*p-value* = 0,000). Rendahnya persepsi risiko kecelakaan turut berkontribusi pada tingginya angka kematian di kalangan pengendara.

Hasil di lapangan menunjukkan bahwa responden yang memiliki persepsi positif terhadap perilaku *safety driving* cenderung akan berperilaku aman berkendara. Di sisi lain terdapat 10 responden yang memiliki persepsi positif tetapi tidak berperilaku aman dengan alasan persepsi negatif cenderung di benarkan seperti contoh tidak memakai sabuk pengaman karena jarak terlalu dekat sehingga kecenderungan untuk berperilaku aman diabaikan. Saran bagi perusahaan untuk melakukan pemantauan dan pengawasan oleh *supervisor* masing-masing unit agar responden tersebut dapat berubah menjadi berperilaku aman berkendara.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Mayoritas responden memiliki perilaku tidak aman yaitu sebanyak 19 responden (54,3%).
2. Berdasarkan data hasil uji analisis bivariat pada penelitian ini di simpulkan bahwa terdapat 2 variabel yang memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku safety driving pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025 diantaranya, Pengetahuan (P-value = 0,016), Sikap (Attitude) (p-value = 0,001), sedangkan variabel yang tidak memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku safety driving pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025 yaitu Persepsi (P-value = 0,533).

REFERENSI

Avendika Bagoes Prasetya, Bina Kurniawan, Ida Wahyuni., (2016). Faktor - faktor yang berhubungan dengan *Safety driving* Pada pengemudi bus ekonomi trayek semarang - surabaya di terminal terboyo semarang. *Jurnal kesehatan masyarakat (e-Journal)* Volume 4, Nomor 3, Juli 2016 (ISSN: 2356-3346). Diunduh: <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm/article/view/12906/12509>

Adiyanto, D, Kurniawan, B, & ... (2021). Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving pada pengemudi bus rapid transit Trans Semarang Koridor I. *Jurnal Kesehatan* ..., ejournal3.undip.ac.id, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm/article/view/28606>

Ad, P, & AM, N (2020). Faktor-faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel di PT. Libra Wisata Transport. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*

Badan Pusat Statistik (2024). Jumlah Kejadian, Korban Kecelakaan Lalu lintas dan kerugian di Provinsi DKI Jakarta (Jiwa), 2024. Diunduh dari: <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTMzOSMy/jumlah-kejadian-korban-kecelakaan-lalu-lintas-dan-kerugian-di-provinsi-dki-jakarta.html>

Badan Pusat Statistik (2022). Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka ringan dan Kerugian Materi di Indonesia, 2022. Diunduh dari: <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTEzIzI=jumlah-kecelakaan--korban-mati--luka-berat--luka-ringan--dan-kerugian-materi.html>

Fachrul, S (2025). *Hubungan Pengetahuan, Sikap (Attitude), dan Persepsi Terhadap Perilaku Safety Driving pada Pengemudi Ambulan dan Mobil Operasional di PT Bundamedik Tbk*, eresources.thamrin.ac.id, http://eresources.thamrin.ac.id/id/eprint/4280/2/Fachrul%20Shidiq_S1%20Kesmas%20Nonreg_2025_Abstrak.pdf

Indrawati, R, & Rusmiati, D (2021). Pengetahuan Sebagai Faktor Penentu Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Truk. *Jurnal Ayurveda Medistra*, academia.edu, <https://www.academia.edu/download/94497110/36.pdf>

Korlantas Polri (2023). 10 Provinsi dengan Angka Kecelakaan Lalu Lintas Tertinggi di Indonesia tahun 2023. Diunduh dari: <https://otomotif.kompas.com/read/2023/12/15/-144212215/10-provinsi-dengan-angka-kecelakaan-lalu-lintas-tertinggi-di-indonesia>

Korlantas Polri (2025). Angka Kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2024. Diunduh: <https://otomotif.kompas.com/read/2025/06/19/114200615/tingkat-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-mencapai-205.783-kasus>

Mahardika, EA, & Arianto, ME (2022). Hubungan pengetahuan, fasilitas sarana, dan dukungan keluarga dengan perilaku keselamatan mengemudi (safety driving) pada driver pandawa taksi. *Periodicals of Occupational Safety and Health*

Notoadmojo, S. (2010). Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan. Jakarta. Rineka Cipta. 131–207

Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Diunduh dari: <http://peraturan.go.id/id/perpres-no-1-tahun-2022>

Prasetya A, Kurnaiwan B, Wahyuni I., (2016). Faktor - Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang – Surabaya Di Terminal Terboyo Semarang. *J Kesehat Masy*, 4(3) hal :292-302.

Sugiyono, (2010). Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D, Alfabeta, Bandung

World Health Organization (WHO) (2023).. Laporan Global Status Report On Road Safety 2023. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>