Journal of Innovative and Creativity
Journal Homepage: https://joecy.org/index.php/joecy
e-mail: journaljoecy@gmail.com

Faculty of Education
University of Pahlawan Tuanku Tambusai
ISSN 2775-771X (Online)
ISSN 2962-570X **(Printed)**
6 (1) 2026, Page 10457- 10468

Analisis Pendekatan *Behavior Based Safety (BBS*) Terhadap Tindakan Tidak Aman (*Unsafe Action*) Pada Supir Angkutan Umum 135

Rupina Kanasia Situmorang[1], Khoirotun Najihah[2], Zahratul Zannah[3]
[1,2,3]Institut Kesehatan Helvetia Medan
Corresponding Author: Rupina Kanasia Situmorang, E-Mail: rufinakanasia@gmail.com

ABSTRAK

Tindakan tidak aman *(unsafe action)* merupakan tindakan atau perbuatan berbahaya yag berasal dari pekerja yang disebabkan oleh beberapa faktor internal seperti sikap dan tingkah laku yang tidak aman, kurang pengetahuan dan keterampilan, kecacatan pada tubuh, kelesuan serta keletihan sedangkan faktor eksternal seperti sistem kerja dan kebutuhan ekonomi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pendekatan *Behavior Based Safety (BBS)* terhadap tindakan tidak aman *(unsafe action)* yang dilakukan oleh supir angkutan umum 135 di Medan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus.Teknik pengumpulan data meliputi observasi langsung dan wawancara mendalam terhadap 5 orang responden informan utama merupakan 3 supir, informan kunci manager 1 dan informan pendukung polisi 1.Hasil penelitian menunjukkan bahwa sejumlah supir masih melakukan tindakan tidak aman, seperti tidak menggunakan sabuk pengaman, menggunakan ponsel saat berkendara, melanggar rambu lalu lintas, serta melakukan penghentian mengemudi secara tiba-tiba. Pendekatan *BBS* diterapkan melalui observasi perilaku, pemberian umpan balik, dan pelaporan tertulis terhadap perilaku berisiko yang teridentifikasi. Kesimpulan dan saran dari penelitian ini adalah bahwa pendekatan *Behavior Based Safety (BBS)* dapat diterapkan sebagai strategi *preventif* dalam mengurangi potensi kecelakaan kerja di sektor transportasi, khususnya pada pengemudi angkutan umum. Melalui pendekatan ini, terbentuk pola perilaku kerja yang lebih aman dan meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap pentingnya keselamatan kerja.

Kata Kunci: *Behavior Based Safety (BBS)*, Tindakan Tidak Aman (*Unsafe Action*)

ABSTRACT

Unsafe actions are hazardous behavior originating form workers, inlfuenced by internal factors surch as unsafe attitude and behavior, lack of knowledge and skill, physical impaiments, fatigue, and exhaustion, as well as external factors including work systems and economic need. This study aimed to analyze the application of the Behavior Based Safety (BBS) approach to unsafe actions peformed by public transportation drivers of route 135 in medan.The research and a qualitative method with a case study design. Data collection techniques included direct obseervation and in-depth interviews with five respondents, consisting of three drivers as main informants, one manager as a key informan, and one police officer as a supporting informant.The finding revealed the several drivers continued to engage in unsafe actions, such as not wearing seat bels, using mobile phones while driving, violating traffic signs, and making sudden stops. The BBS approach was implemented through behavior observation, feedback provision, and written reporting of identified risky behaviors.The study concludes that the Behavior Based Safety (BBS) approach can be effectively applied as a preventive strategy to reduce the potential for occupational accidents in the transportation sector, particularly among public transportation drivers. The approach fosters safer work behavior patterns and enhances drivers awareness of the importance of occupational safety.

Keywords: *Behavior Based Safety (BBS), Unsafe Action*

© The Author(s). 2026 Open Access This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License, which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons licence, and indicate if changes were made. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons licence, unless indicated otherwise in a credit line to the material. To view a copy of this licence, visit http://creativecommons.org/licenses/by/4.0

PENDAHULUAN

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan serangkaian upaya yang bertujuan menciptakan lingkungan kerja yang aman, bebas dari risiko kecelakaan fisik, mental, maupun emosional. Hal ini penting untuk melindungi tenaga kerja melalui berbagai aspek, seperti keselamatan, kesehatan, pemeliharaan moral, serta perlakuan yang sesuai dengan martabat manusia dan nilai-nilai agama. Dengan

adanya jaminan perlindungan ini, tenaga kerja dapat melaksanakan tugas mereka dengan aman, yang pada gilirannya dapat meningkatkan hasil dan produktivitas kerja. Oleh karena itu, penting bagi setiap tenaga kerja untuk mendapatkan jaminan keselamatan dan kesehatan dalam setiap aktivitasnya sehari-hari (1).

Data dari *World Health Organization (WHO)* setiap tahun, sekitar 1,19 juta orang kehilangan nyawa akibat kecelakaan lalu lintas. Sekitar 20 hingga 50 juta orang lainnya menderita cedera yang tidak fatal, dan banyak di antaranya mengalami kecacatan. Mengemudi di bawah pengaruh alkohol dapat meningkatkan risiko kecelakaan yang mengakibatkan kematian atau cedera serius. Mengenakan sabuk pengaman dapat mengurangi risiko kematian penumpang kendaraan hingga 50% (2).

Di Indonesia, pada tahun 2017, rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan yang melibatkan angkutan umum seperti bus dan truk juga cukup signifikan. Pada 2016, ada 105.374 kasus kecelakaan yang melibatkan angkutan umum, menurun menjadi 98 419 kasus pada 2017. meskipun fatalitas korban tetap tinggi (3).

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sumatera Utara, jumlah kecelakaan lalu lintas di Sumatera Utara menunjukkan peningkatan dari tahun 2021 ke tahun 2022. Pada tahun 2021, tercatat 5,616 kecelakaan, sementara pada tahun 2022 jumlah tersebut meningkat menjadi 6,465 kasus. Jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas naik dari 1,566 jiwa pada tahun 2021 menjadi 1,607 jiwa pada tahun 2022. Korban luka berat meningkat dari 1,933 menjadi 2,138 kasus, dari korban luka ringan juga meningkat signifikan dari 5,911 menjadi 7,196 kasus (4).

Tindakan tidak aman *(unsafe action)* adalah kegagalan *(human failure)* dalam mengikuti persyaratan dan prosedur-prosedur kerja yang benar sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja, seperti: tindakan tanpa kualifikasi dan oritas, kurang atau tidak menggunakan perlengkapan perlindungan diri, pekerja dengan kecepatan yang berbahaya, dan lain sebagainya (5).*Behavior Based Safety (BBS)* merupakan suatu metode penerapan yang ditemukan oleh Herbert William Heinrich. William mengemukakan bahwa kecelakaan kerja merupakan akibat dari perilaku manusia. Salah seorang peneliti mengatakan bahwa *fatality injury* (cedera fatal) disebabkan oleh *serious injury*, *serious injury* disebabkan oleh *minor injury* (cedera ringan), *minor injury* disebabkan oleh *near miss* dan *near miss* (nyaris celaka) disebabkan oleh *at-risk behavior* (perilaku berisiko). Hal ini membuktikan bahwa perilaku manusia merupakan awal dari terjadinyakecelakaan kerja (6).

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Tujuannya adalah untuk membantu orang atau kelompok orang untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Proses dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan umum berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang) (7).

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Hardany praciwi, dan Ruwita Kusuma (2020) yang Analisi Dampak Keberadaan Angkutan Daring Terhadap Perubahan Pendapatan Sopir Angkutan Di Kota Surabaya. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan, Keberadaan angkutan daring telah membuat hampir seluruh angkutan kota pada Terminal Dukuh Kupang Surabaya tidak beroperasi. Para sopir angkutan kota mengeluh karena berkurangnya pendapatan mereka, hal ini disampaikan oleh seluruh sopir angkutan kota yang peneliti temui (8).

Pendapatan sopir angkutan kota tergantung dari jumlah penumpang yang ada, semakin banyak jumlah penumpang maka semakin tinggi jumlah pendapatan yang diperoleh sopir angkutan kota, sebaliknya semakin rendah jumlah penumpang maka semakin rendah juga pendapatan sopir angkutan kota. Berdasarkan wawancara yang dilakukan oleh peneliti, sopir-sopir angkutan kotahanya mengeluhkan rendahnya jumlah penumpang sehingga pendapatan sopir angkutan kota juga rendah. Selain itu, berdasarkan dari observasi yang dilakukan oleh peneliti diketahui bahwa terdapat beberapa angkutan daring khususnya yang berbentuk motor sedang duduk-duduk hingga meminum kopi di Terminal Dukuh Kupang Surabaya (8),

PT. Medan bus transport pengangkutan umum juga dikenal sebagai Trans Metro Deli merupakan salah satu perusahaan penyediaan jasa transportasi darat di kota medan. Perusahaan ini bergerak dibidang angkutan umum penumpang. PT Medan Bus Transport pengangkutan umum terletak di Jl. Menteng, medan tenggara, kecamatan medan denai, kota medan, sumatera utara. PT. Medan bus transport mengoperasikan salah satunyaangkutan umum 135 yang menghubungkan beberapa lokasi di medan, termasuk terminal amplas. Angkutan umum dengan nomor 135 memiliki rute dari terminal Amplas-Tritura-Asrama Haji-Simpang Pos-Padang Bulan-Dr. Mansyur-Setia Budi-Titi Bobrok-Kapten Muslim-Kapten Sumarsono-Pulo Brayan-Yos Sudarso- Hingga Mabar. Angkutan umum 135 beroperasi setiap hari dari pukul 06.00 hingga 22.00.

Berdasarkan observasi lapangan dan wawancara yang dilakukan pada bulan Desember 2024 terhadap 3 orang supir angkutan umum 135 di kota Medan, diperoleh informasi bahwa 3 orang supir menunjukkan tindakan tidak aman *(unsafe action)* dalam aktivitas mengemudinya. Beberapa bentuk tindakan tidak aman yang diamati di lapangan meliputi, tidak menggunakan *seat belt* (sabuk pengaman) dengan alasan merasa tidak nyaman atau dianggap tidak penting. Menggunakan ponsel saat mengemudi sehingga mengganggu konsentrasi yang seperti pengemudi mengalihkan pandangannya dari jalan ke layar ponsel akibatnya dapat tidak melihat kendaraan di depan yang melambat atau berhenti, tidak menyadari pejalan kaki atau rambu lalu lintas, terlambat bereaksi terhadap perubahan situasi lalu lintas. Meskipun mata tetap menghadap kejalan pikiran pengemudi bisa berfokus pada isi percakapan atau pesan, bukan pada lalu lintas.Melanggar rambu lalu lintas seperti, mengemudi secara ugal-ugalan, melebihi batas kecepatan yang ditentukan, tidak berhenti saat lampu merah menyala, masuk ke jalan satu arah dari arah yang salah untuk menghindari kemacetan atau mempersingkat waktu tempuh, tidak menyalakan lampu

sein saat berbelok, berhenti mendadak di tengah jalan tanpa memperhatikan kondisi lalu lintas, hanya untuk menyapa sesama pengemudi atau karena alasan sepele lainnya.

Beberapa faktor yang diduga menjadi pemicu terjadinya tindakan tidak aman pada parasupir yang diamati antara lain, Usia, sebagian besar supir yang melakukan *unsafe action* berusia di atas 50 tahun, sehingga dinilai lebih rentan melakukan tindakan tidak aman karena faktor kebiasaan lama dan menurunnya respons fisik terhadap risiko. Masa kerja, Supir dengan masa kerja lebih dari 5 tahun cenderung merasa sudah berpengalaman sehingga mengabaikan prosedur keselamatan seperti penggunaan sabuk pengaman. Pengetahuan: Kurangnya pemahaman mengenai pentingnya perilaku aman, misalnya manfaat sabuk pengaman dalam mencegah cedera berat saat terjadi kecelakaan.Sikap: Beberapa supir memiliki sikap kurang peduli terhadap keselamatan berkendara karena merasa percaya diri dengan kemampuan dan pengalaman mereka. Hasil wawancara ini memperlihatkan adanya kecenderungan perilaku tidak aman yang perlu dianalisis lebih lanjut menggunakan pendekatan *Behavior Based Safety (BBS)* untuk mengidentifikasi pola perilaku supir, faktor pemicu tindakan tidak aman, serta intervensi perilaku yang diperlukan untuk meningkatkan keselamatan kerja supir angkutan umum 135 Medan.

METODE PENELITIAN

Instrumen penelitian Ini menggunakan metode *Behavior Based Safety (BBS)* adalah pendekatan keselamatan kerja yang mengedepankan perubahan perilaku pekerja melalui observasi, umpan balik, dan komunikasi untuk menghilangkan tindakan tidak aman dan meningkatkan budaya keselamatan. Lokasi pada penelitian ini yaitu di pangkalan angkutan umum 135 medan tahun 2025.Penelitian ini dilakukan pada bulan Desember 2024 – Agustus 2025.Informan dalam penelitian ini dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*, dimana informan dipilih langsung oleh peneliti dengan pertimbangan tertentu. Yang dimaksud dengan pertimbangan tertentu adalah orang yang mengetahui dan mengerti tentang topik yang akan diteliti serta memberikan informasi yang dapat dikembangkan untuk mendapatkan data. Informan dalam penelitian ini terbagi menjadi tiga, yaitu (9):

1. Informan Utama yaitu mereka yang terlibat langsung dalam interaksi sosial. Adapun informan utama dalam penelitian ini adalahsupir angkutan umum 135 medan.
2. Informan Kunci yaitu mereka yang mengetahui dan memiliki informasi pokok yang diperlukan. Adapun informan kunci pada penelitian ini adalah pemilik angkutan umum 135 medan.
3. Informan Pendukung yaitu mereka yang dapat memberikan informasi tambahan sebagai pelengkap analisis dan pembahasan dalam penelitian ini. Adapun informan pendukung pada penelitian ini adalah polisi

Tabel 1. Karakteristik Informan

Kode Informan	Nama Lengkap	Jabatan	Jenis Kelamin	Usia	Masa Kerja

U1	Saragih	Supir	Laki-laki	43 Tahun	6 Tahun
U2	Hutagalung	Supir	Laki-laki	50 Tahun	8 Tahun
U3	Sibarani	Supir	Laki-laki	51 Tahun	9 Tahun
K1	Jimmin	Manager	Laki-laki	35 Tahun	5 Tahun
P1	William F.	Polisi	Laki-laki	42 Tahun	21 Tahun

Berdasarkan karakteristik informan pada tabel 1. diatas menunjukkan bahwa terdapat 5 informan yang membantu peneliti dalam memberikan informasi mengenai tindakan tidak aman *(unsafeaction)* pada supir angkutan umum 135. Informan utama diberikan kode U, informan kunci diberikan kode K, dan informan pendukung diberikan kode P.

U1 merupakan informan utama yang bernama Saragih dengan jenis kelamin laki-laki, usia 43 tahun, jabatan sebagai pekerja supir angkutan umum, dan sudah bekerja selama 6 tahun. U2 merupakan informan utama yang bernama Hutagalung dengan jenis kelamin laki-laki, usia 50 tahun, jabatan sebagai pekerja bagian supir angkutan umum, dan sudah bekerja selama 8 tahun. U3 merupakan informan utama yang bernama Sibarani dengan jenis kelamin laki-laki, usia 51 tahun, jabatan sebagai bagian supir angkutan umum, dan sudah bekerja selama 9 tahun. K1 merupakan informan kunci yang bernama Jimmin dengan jenis kelamin laki-laki, usia 35 tahun, jabatan sebagai pekerja bagian manager angkutan umum, dan sudah bekerja selama 5 tahun. P1 merupakan informan pendukunh yang bernama William Fernando Tamba, dengan jenis kelamin laki-laki, usia 42 tahun yang sudah bekerja selama 21 tahun.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 2.Program *Behavior Based Safety (BBS)* Pada Supir Angkutan Umum 135 Informan Utama 1

No.	Perilaku Diamati	Aman (✓)	Tidak aman (×)	Catatan Tambahan
1	Memakai sabuk pengaman saat mengemudi		×	Seharusmya sopir menggunakan sabuk pengaman sesuai atauran lalu lintas untuk mengurangi risiko cedera bila terjadi kecelakaan.
2	Mematuhi rambu lalu lintas		×	Seharusnya sopir mematuhi rambu lalu lintas demi ketertiban dan menghindari pelanggaran yang dapat membahayakan diri maupun orang lain.
3	Mengemudi dengan konsentrasi penuh (tidak mengantuk)		×	Seharusnya sopir beristirahat cukup agar tidak mengantuk saat mengemudi, karena mengantuk dapat meningkatkan risiko kecelakaan.

Berdasarkan tabel observasi perilaku supir terhadap Informan Utama 1, ditemukan bahwa terdapat **tiga perilaku yang dikategorikan tidak aman,** yaitu tidak memakai sabuk pengaman, tidak

mematuhi rambu lalu lintas (menerobos lampu merah), dan kurang berkonsentrasi saat mengemudi. Hal ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara pengetahuan dan sikap keselamatan dengan implementasi langsung di lapangan. Perilaku seperti tidak memakai sabuk pengaman diberi alasan oleh kondisi fisik kendaraan yang tidak memadai, yang menunjukkan adanya permasalahan sistemik dalam fasilitas keselamatan angkutan.

Selanjutnya, perilaku menerobos lampu merah menjadi kebiasaan yang dilakukan dengan alasan tekanan pekerjaan dan persaingan antar supir. Ini mencerminkan bahwa tindakan tidak aman tidak semata-mata berasal dari kelalaian personal, melainkan juga dari faktor eksternal seperti sistem kerja dan kebutuhan ekonomi. Perilaku seperti ini sangat bertentangan dengan prinsip dasar *Behavior Based Safety* yang menekankan pentingnya penguatan perilaku aman secara konsisten dan sadar.

Asumsi pertama peneliti adalah bahwa **perilaku tidak aman pada supir angkutan umum lebih banyak dipengaruhi oleh kondisi tekanan kerja dan kebiasaan dari pada pengetahuan pribadi.** Hal ini ditunjukkan dari alasan informan utama yang menganggap penerapan sabuk pengaman tidak relevan karena tidak tersedia, serta menerobos lampu merah karena tuntutan pekerjaan. Dengan demikian, untuk menekan *unsafe action,* perlu ada perubahan struktural dan regulatif dari pihak pengelola angkutan dan pemerintah.

Tabel 2.Program *Behavior Based Safety (BBS)* Pada Supir Angkutan Umum 135 Informan Utama 2

No.	Perilaku Diamati	Aman (✓)	Tidak aman (×)	Catatan Tambahan
1	Memakai sabuk pengaman saat mengemudi		×	Sebaiknya sopir membiasakan selalu menggunakan sabuk pengaman untuk melindungi diri dari risiko cedera saat terjadi kecelakaan.

Hasil observasi terhadap Informan Utama supir menyebut bahwa dirinya lupa mengenakannya, bukan karena tidak tersedia atau rusak. Ini menunjukkan bahwa kelalaian terhadap prosedur keselamatan dasar masih terjadi meskipun niat untuk berkendara dengan aman telah ada. Perilaku seperti ini menekankan pentingnya peran *reminder* atau sistem pengingat sebagai bagian dari intervensi program *BBS*.

Namun, satu aspek penting yang tidak boleh diabaikan adalah bahwa perilaku "lupa" menggunakan sabuk pengaman bisa saja disebabkan oleh tidak adanya pengawasan internal yang mengingatkan atau menegaskan pentingnya prosedur ini. Sehingga dapat disimpulkan bahwa membentuk kebiasaan yang aman tidak cukup melalui sosialisasi saja, tetapi perlu disertai penguatan prosedur berupa SOP tertulis, pelatihan rutin, dan inspeksi mendadak.

Asumsi peneliti bahwa **kelalaian prosedur seperti lupa mengenakan sabuk pengaman bukan semata-mata karena ketidaktahuan atau penolakan, namun bisa jadi karena tidak adanya *reinforcement* budaya keselamatan secara menyeluruh di lingkungan kerja.** Misalnya, jika tidak

ada mandor yang mengecek kelengkapan sabuk pengaman atau tidak ada sanksi ringan atas kelalaian kecil, maka tindakan tersebut bisa terjadi berulang tanpa rasa bersalah. Dalam konteks ini, program *BBS* perlu memasukkan mekanisme evaluasi berkala terhadap kepatuhan rutin dan sederhana.

Tabel 3.Program *Behavior Based Safety (BBS)* Pada Supir Angkutan Umum 135 Informan Utama 3

No.	Perilaku Diamati	Aman (✓)	Tidak aman (×)	Catatan Tambahan
1	Memakai sabuk pengaman saat mengemudi		×	Dianjurkan sopir tetap membiasakan menggunakan sabuk pengaman setiap berkendara untuk melindungi diri dari risiko cedera.
2	Mematuhi rambu lalu lintas		×	Sopir perlu meningkatkan kepatuhan terhadap rambu lalu lintas demi keselamatan diri dan orang lain.
3	Tidak merokok saat mengemudi		×	Dianjurkan sopir tidak merokok ketika mengemudi agar tetap fokus dan menjaga kenyamanan penumpang.
4	Mengemudi dengan konsentrasi penuh (tidak mengantuk)		×	Sopir perlu menjaga kondisi tubuh dengan istirahat cukup agar tidak mudah mengantuk saat mengemudi.

Pada hasil observasi Informan Utama 3, ditemukan beberapa tindakan tidak aman yang dilakukan secara sadar, meskipun intensitasnya tidak tinggi. Salah satunya adalah tidak memakai sabuk pengaman karena merasa tidak nyaman, serta merokok saat mengemudi dengan alasan untuk menjaga kewaspadaan dari rasa kantuk. Tindakan ini secara langsung melanggar prinsip keselamatan lalu lintas dan mencerminkan belum tertanamnya kesadaran bahwa tindakan tersebut berisiko tinggi terhadap keselamatan dirinya maupun pengguna jalan lainnya.

Perilaku lainnya yang menunjukkan kecenderungan tidak aman adalah sesekali menerobos lampu merah. Meskipun dilakukan jarang, namun ini tetap termasuk *unsafe action* karena tidak ada toleransi terhadap pelanggaran rambu lalu lintas yang berpotensi menyebabkan kecelakaan fatal.

Asumsi pertama peneliti adalah bahwa **faktor kenyamanan pribadi memiliki pengaruh besar terhadap kepatuhan supir terhadap alat keselamatan seperti sabuk pengaman.** Jika supir merasa tidak nyaman secara fisik atau psikologis saat menggunakan sabuk pengaman, maka meskipun sudah mengetahui risikonya, tetap cenderung untuk tidak menggunakannya. Maka, peningkatan kualitas alat keselamatan di angkutan menjadi bagian penting dari intervensi yang sering diabaikan.

Tabel 4. Pertanyaan dan Penyataan Informan Utama Tentang Tindakan Tidak aman *(Unsafe Action)* Pada Supir Angkutan Umum 135

Pertanyaan	Informan	Pernyataan
Apakah bapak sering menggunakan sabuk pengaman ?	U1	*"Karena kalau angkot itu mayoritas sabuk pengamannya sudah tidak berguna lagi dan tidak*

Pertanyaan	Informan	Pernyataan
		ada lagi (itu alasannya ya) karna memang sabuk pengamannya (aaaa) ngk mayoritas angkot itu tidak menggunakan sabuk pengaman lagi (itu alasan yang pertama) sebenarnya kalau angkot ini diterapkan dari pemerintah kita pun harus juga patuhi peraturannya sebenanrnyakan itu tergantung sama peraturan yang diatas kalau pemerintah mengharuskan harus dipasang ya kita pun taat sama pemerintah cuman karna pemerintah sudah amburadul ya di angkot ini bawahannya pun amburadul juga (itu alasannya ya)"
Apakah bapak sering menerobos lampu merah pak?	U1	*"sering (aaa) alasannya itu terlalu banyak alasannya yang pertama sekali dia masalah di jalan (aaa) dijalan ini kan kita ngejar setoran jadi kalau misalnya contoh misalnya kita tengok dari kaca spion sudah datang dari belakang sementara lampu masih lampu merah ya kita terobos ya itu alasannya karna kalau sempat dia lewat dia yang duluanngambil sewa dia yang jadinya di depan karena (aaaa) misalnyakan kita udah (aaa) atur jarak dari sini tau-tau dari belakang mau mengambil jarak kita itulah alasannya terpaksa kita terobos lampu merah (aaa) itu dia alasannya yang pertama yang kedua bisa juga karna kemungkinan besar sewa ada di depan lampu merah itu lewat lampu merah itukan biasanya adalah sewa yang jelasnya pun kita harus terobos sekira-kiranya gitu dia aaa itu banyak banyak persih alasannya"*

Hasil wawancara Informan utama 1 menyatakan bahwa ia mengakui sering menerobos lampu merah dengan alasan mengejar penumpang dan menghindari pesaing di jalan. Ia juga menyebut bahwa sabuk pengaman pada angkot umumnya sudah tidak berfungsi atau tidak tersedia.

Asumsi penelitian ini bahwa pengemudi seperti U1 memiliki kesadaran akan keselamatan, tetapi berada dalam sistem yang tidak mendukung penerapan disiplin secara konsisten. Terlihat bahwa pelanggaran seperti menerobos lampu merah bukanlah hasil dari ketidaktahuan, melainkan strategi bertahan dalam persaingan ekonomi jalanan. Maka dari itu, dalam konteks pendekatan BBS, perlu dibangun sistem yang memungkinkan pengemudi patuh tanpa merasa dirugikan secara ekonomi, misalnya melalui sistem insentif atau rekayasa lalu lintas.

Tabel 5.Pertanyaan dan Penyataan Informan Utama Tentang Tindakan Tidak aman *(Unsafe Action)* Pada Supir Angkutan Umum 135

Pertanyaan	Informan	Pernyataan

Apa alasan bapak tidak menggunakan sabuk pengaman saat mengemudi?	U2	*"Karena lupa memakai"*

Informan utama 2 bahwa sabuk pengaman sering tidak dipakai karena lupa, meskipun ia menyadari pentingnya alat tersebut. Asumsi peneliti bahwa tindakan tidak memakai sabuk pengaman karena "lupa" masih menunjukkan bahwa belum ada integrasi menyeluruh antara kesadaran dan kebiasaan. Artinya, pengemudi belum sepenuhnya menjadikan perilaku aman sebagai refleks otomatis yang selalu dilakukan dalam kondisi apapun.

Tabel 6.Pertanyaan dan Penyataan Informan Utama Tentang Tindakan Tidak aman *(Unsafe Action)* Pada Supir Angkutan Umum 135

Pertanyaan	**Informan**	**Pernyataan**
Apa alasan bapak tidak menggunakan sabuk pengaman saat mengemudi?	U3	*"Karena tidak nyaman di kalau memakai sabuk pengaman di saat mengemudi"*
Apakah bapak sering menerobos lampu merah?	U3	*"Tidak pernah walaupun pernah hanya sesekali saja"*
Apakah bapak pernah merokok di saat mengemudi	U3	*"Pernah itu pun agar mata tidak ngantuk"*

Informan utama 3 mengaku Ia merasa sabuk pengaman tidak nyaman saat digunakan dalam posisi mengemudi, sehingga tidak selalu memakainya. Ia menyatakan bahwa hanya sesekali menerobos lampu merah, tergantung pada kondisi jalan dan situasi tertentu.Ia juga menyebut bahwa ia pernah merokok saat mengemudi agar tidak mengantuk.

Asumsi peneliti bahwa masih terdapat kekurangan dalam kesadaran penuh terhadap keselamatan berkendara, meskipun dalam beberapa pengemudi menunjukkan perilaku aman. Misalnya, alasan tidak menggunakan handphone karena tidak memilikinya bukan berarti pengemudi tidak akan melakukannya bila memiliki handphone. Demikian pula, penggunaan sabuk pengaman dianggap tidak nyaman, yang menunjukkan bahwa aspek kenyamanan pribadi lebih diutamakan dibandingkan standar keselamatan kerja.

Asumsi lain peneliti bahwa terlihat pada pengakuan pengemudi bahwa pernah menerobos lampu merah walaupun hanya sesekali. Artinya, berkendara aman belum menjadi nilai yang kokoh dan masih tergantung situasi. Hal ini berbahaya karena perilaku tidak aman, yang pada akhirnya meningkatkan risiko kecelakaan. Peneliti mengasumsikan bahwa perlu ada pendekatan *Behavior Based Safety (BBS)* yang tidak hanya mengamati dan mengevaluasi perilaku, tetapi juga membentuk budaya keselamatan dari dalam melalui *reinforcement*, pelatihan, dan contoh dari pimpinan atau senior sesama sopir.

Tabel 7. Pertanyaan dan Penyataan Informan Kunci Tentang Tindakan Tidak aman *(Unsafe Action*) Pada Manager Angkutan Umum

Pertanyaan	**Informan**	**Pernyataan**
Apa saja saran bapak untuk mengurangi tindakan supir tersebut ?	K1	*"Sarannya gitu, kadang-kadang gini kan rata-rata mandornya ada mandornya tiap-tiap pangkalan ada nanti kita buat rapat bulanan biar mandornya mengarahkan si supir ya mungkin kalau (suara tidak jelas) rata-rata kita ada rapat bulanan untuk mengatasi itu gitu"*
Apa saja hambatan menurut bapak yang membuat supir tidak memakai sabuk pengaman di saat mengemudi ?	K1	*"Hambatannya? Diberikan masukan kepada atau training-training kepada supir-supir angkot ini bahwa bagaimanapun dari dulu-dulunya sudah kebiasaan karna ya namanya supir angkot di kota medan dari dulu kita berikan pengarahan-pengarahan diharapkan mereka mengertigitu"*

Hasil wawancara Informan kunci, selaku manajer angkutan umum, menjelaskan bahwa pelanggaran paling sering adalah tidak menggunakan sabuk pengaman dan menerobos lampu merah. Ia juga menyatakan bahwa sanksi tidak secara langsung diberikan oleh perusahaan, melainkan bergantung pada penegakan dari pihak berwajib.Asumsi penelitian ini bahwa manajemen memiliki peran strategis dalam membentuk perilaku kerja sopir. Maka, penerapan *BBS* tidak hanya dilakukan di tingkat individu, melainkan harus mendapat dukungan kebijakan dan pengawasan yang tegas dari perusahaan.

Tabel 8. Pertanyaan dan Penyataan Informan Pendukung Tentang Tindakan Tidak aman *(Unsafe Action)* Pada Polisi

Pertanyaan	**Informan**	**Pernyataan**
Bagaimana bapak menegakkan aturan terhadap sopir yang melakukan tindakan tidak aman seperti menerobos lampu merah ?	P1	*"Kita sebagai polisi lalu lintas kita akan menindkak tegas dengan cara penilangan"*
Apa ada sanksi terhadap sopir angkutan umum 135 yang menerobos lampu merah ?	P1	*"Oh jelas apabila kita menemukan secara kasat mata pada saat kita pengaturan lalu lintas di persimpangan apabila kita temukan ya kita akan menindak tegas dengan melakukan penilangan, itu pasalnya dengan untuk menerobos lampu merah itu ya dengan 287 ayat dua ya 287 ayat dua itu pasal menerobos lampu merah atau trafficlights ya itu dia aaaa dengan pasal itu kita akan menindak tegas kita akan memberikan tilang ya"*

Hasil wawancara Informan pendukung dari pihak kepolisian menyatakan bahwa penegakan hukum terhadap tindakan tidak aman seperti menerobos lampu merah dilakukan secara tegas dengan tilang berdasarkan pasal 287 ayat dua. Polisi juga menerima banyak laporan masyarakat terkait pelanggaran supir 135.Pelanggaran yang paling sering diamati adalah berhenti sembarangan, menerobos lampu merah, dan tidak mematuhi marka jalan. Pihak kepolisian telah melakukan sosialisasi dan edukasi, namun pelanggaran tetap terjadi sehingga diperlukan tindakan langsung di lapangan.

Hasil wawancara Informan pendukung dari pihak kepolisian menyatakan bahwa penegakan hukum terhadap tindakan tidak aman seperti menerobos lampu merah dilakukan secara tegas dengan tilang berdasarkan pasal 287 ayat dua. Polisi juga menerima banyaklaporan masyarakat terkait pelanggaran supir 135. Asumsi penelitian ini bahwa tindakan tidak aman masih dilakukan karena lemahnya pengawasan langsung di lapangan.Kepolisian menjadi aktor penting dalam membentuk perilaku aman melalui tindakan tegas dan penegakan hukum yang konsisten.Tanpa kerja sama dengan manajemen perusahaan, intervensi dari polisi hanya bersifat sementara dan tidak cukup membentuk budaya keselamatan jangka panjang.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, dapat disimpulkan bahwa masih banyak perilaku tidak aman yang dilakukan oleh supir angkutan umum 135. Faktor yang mempengaruhi perilaku ini meliputi kebiasaan buruk yang sudah terbentuk lama, minimnya penegakan aturan oleh perusahaan, dan kurangnya kesadaran individu terhadap keselamatan kerja.Program *Behavior Based Safety (BBS)* yang diterapkan menunjukkan potensi sebagai alat evaluasi dan intervensi, namun pelaksanaannya masih bersifat permukaan. Diperlukan pendekatan yang lebih sistemik dan kolaboratif antar pemangku kepentingan agar program ini dapat berjalan secara efektif.

Peningkatan efektivitas *BBS* harus disertai dengan pelatihan yang menyeluruh, penegakan disiplin, serta sistem insentif dan sanksi yang konsisten. Tanpa komitmen bersama, budaya keselamatan di kalangan supir tidak akan tercapai secara optimal.Saran dari penelitian ini adalah bahwa pendekatan *Behavior Based Safety (BBS)* dapat diterapkan sebagai strategi *preventif* dalam mengurangi potensi kecelakaan kerja di sektor transportasi, khususnya pada pengemudi angkutan umum. Melalui pendekatan ini, terbentuk pola perilaku kerja yang lebih aman dan meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap pentingnya keselamatan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

Widodo DS. Keselamatan dan Kesehatan Kerja: Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja. Sibuku; 2021.

World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva; 2018.

Badan Pusat Statistik (BPS). Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian

Materi. Jakarta; 2017.

Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sumatera Utara. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Korban dan Kabupaten/Kota. Medan; 2022.

Tulus Winarsunu. Psikologi Keselamatan Kerja. Malang: UMM PRESS; 2008.

William J. Achieving a Total Safety Series: Overview and Key Elements of BBS. 2005.

Warpani. Peraturan Tentang Angkutan Umum. Jakarta: Erlangga; 1990.

Kusuma HPR. Analisis Dampak Keberadaan Angkutan Daring terhadap Perubahan Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Kota Surabaya (Studi Kasus Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Terminal Dukuh Kupang Surabaya). Surabaya: Universitas Wijaya Kusuma Surabaya; 2020.

Suyanto B, Sutinah. Metode Penelitian Sosial: Berbagai Alternatif Pendekatan. Jakarta: Prenada Media Group; 2010.