

[ISSN 2597- 6052](#)

# MPPKI

## Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia

### The Indonesian Journal of Health Promotion

Research Articles

Open Access

## Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku K3 pada Sopir Angkutan Umum di Kota Padangsidimpuan

### *Factors Associated with K3 Behavior in Public Transport Drivers in the City of Padangsidimpuan*

Anto J. Hadi<sup>1\*</sup>, Haslinah Ahmad<sup>1</sup>, Nayodi Permayasa<sup>1</sup>, Nazaruddin Nasution<sup>2</sup><sup>1</sup>Department Public Health, Faculty of Health, Universitas Aupa Royhan, Padangsidimpuan, Sumatera Utara, Indonesia<sup>2</sup>Department Kewirausahaan, Fakultas Bisnis dan Pendidikan Terapan, Universitas Aupa Royhan, Padangsidimpuan, Sumatera Utara, Indonesia\*Korespondensi Penulis : [antoarunraja@gmail.com](mailto:antoarunraja@gmail.com)

#### Abstrak

**Latar belakang:** Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah keselamatan kerja yang serius di seluruh dunia, demikian juga dihadapi Indonesia. Data dari Kemenkes RI (2020) menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan angkutan darat masuk ke dalam 10 besar penyakit penyebab rawat jalan.

**Tujuan:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor yang berhubungan dengan perilaku K3 pada sopir angkutan umum di Kota Padangsidimpuan.

**Metode:** Jenis penelitian kuantitatif dengan rancangan *cross sectional study* di area Terminal Penumpang Kota Padangsidimpuan selama bulan Juni-Oktober 2022. Populasi dan sampel adalah seluruh sopir angkutan umum dengan pengambilan sampel secara purposive sampling sebanyak 112 orang. Pengumpulan data dengan menggunakan kuesioner penelitian. Data dianalisis dengan analisis univariat, bivariat, multivariat dengan program SPSS dan uji regresi logistik.

**Hasil:** Hasil penelitian diperoleh bahwa pengetahuan ( $p=0,001$ ), sikap ( $p=0,015$ ), tindakan ( $p=0,032$ ), persepsi ( $p=0,025$ )  $< 0,05$  berhubungan dengan perilaku K3. Selain itu variabel yang paling berhubungan dengan perilaku K3 adalah pengetahuan dengan nilai  $p=0,007$  dan nilai  $Exp. B=5,112$ .

**Kesimpulan:** Kesimpulan diperoleh bahwa perilaku K3 berkendara sangat dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap, tindakan dan persepsi. Sehingga perlu dilakukan upaya meningkatkan promosi bahaya kecelakaan dan edukasi safety campaign penggunaan sabuk keselamatan bagi pengemudi.

**Kata Kunci:** Perilaku K3; Pengetahuan; Sikap; Tindakan; Persepsi; Pengemudi

#### Abstract

**Introduction:** Traffic accidents are a serious occupational safety problem worldwide, which is also being faced by Indonesia. Data from the Indonesian Ministry of Health (2020) shows that the incidence of land transportation accidents is included in the top 10 diseases that cause outpatient care.

**Objective:** This study aims to analyze the factors related to OHS behavior in public transport drivers in the city of Padangsidimpuan.

**Method:** Type of quantitative research with a cross sectional study design in the Padangsidimpuan City Passenger Terminal area during June-October 2022. The population and sample are all public transport drivers with a purposive sampling of 112 drivers. Collecting data using a research questionnaire. Data were analyzed by univariate, bivariate, multivariate analysis with SPSS program and logistic regression test.

**Results:** The results showed that knowledge ( $p=0.001$ ), attitude ( $p=0.015$ ), action ( $p=0.032$ ), perception ( $p=0.025$ )  $<0.05$  related to OHS behavior. In addition, the variables that are most related to K3 behavior are knowledge with a value of  $p = 0.007$  and the value of  $Exp. B=5.112$ .

**Conclusion:** It was concluded that OHS driving behavior is strongly influenced by knowledge, attitudes, actions and perceptions. So it is necessary to make efforts to increase the socialization of the dangers of accidents and educate safety campaigns on the use of seat belts for drivers.

**Keywords:** OHS behavior; Knowledge; Attitude; Action; Perception; Driver

## PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan permasalahan global bersamaan dengan terbentuknya perpindahan pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular (1). Indonesia salah satu negara yang mempunyai tingkatan kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Dalam 2 tahun terakhir ini, kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh *World Health Organization* (WHO) dinilai jadi pembunuh terbanyak ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis (2). Data WHO tahun 2011 mengatakan, sebanyak 67 persen korban kecelakaan lalu lintas berada pada umur produktif, ialah 22-50 tahun (3). Indonesia termasuk ke dalam 5 besar negara berkembang yang memiliki angka kematian tertinggi yang disebabkan oleh kecelakaan lalulintas dengan rata-rata tingkat kematian mencapai 120 jiwa per hari dengan kasus terbanyak pada pengendara sepeda motor (4).

Kondisi yang terjadi saat ini bahwa meningkatnya permintaan jasa transportasi angkutan kota sebagai dampak dari tingginya mobilitas penduduk dirasakan belum ditata secara maksimal, sehingga manajemen angkutan kota belum mampu menawarkan pelayanan yang lancar, tertib, aman dan memuaskan. Kondisi tersebut disebabkan tiga faktor. Pertama, fungsi dan guna terminal yang belum jelas terlihat sesuai dengan kebijakan yang ada. Kedua, pengaturan rute dan jalur trayek angkutan kota oleh Pemerintah kota belum didasarkan pada analisa kebutuhan pasar. Ketiga, sikap dan kesadaran para pengemudi, para penumpang dan juga petugas yang terkait relatif rendah. Oleh karena itu sistem transportasi angkutan kota yang ada sekarang perlu kejelasan kembali menuju sistem transportasi yang terintegrasi terkhususnya pada terminal, sehingga mobilitas penumpang dari dan ke tempat tujuan tertata secara baik, lancar dan memuaskan (5).

Hasil penelitian Lumente, et al (2021) menjelaskan faktor pendidikan sopir, tingkat pengetahuan, masa kerja, perilaku mengemudi menjadi faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (6). Penelitian Nengchao Lyu et.al (2020) di Shandong China diketahui terdapat hubungan negatif antara umur dengan kejadian kecelakaan pada sopir bus. Semakin tua usia sopir bus bukan semakin rendah kejadian kecelakaan. Faktor perilaku sopir dalam safety driving, jam kerja perminggu, serta kondisi bus berhubungan secara positif dengan kejadian kecelakaan. Semakin baik perilaku sopir dalam safety driving, semakin mengurangi resiko kecelakaan (7). Rendahnya kepedulian umur muda terhadap resiko berkendara di jalan raya juga menjadi salah satu tingginya angka kematian lalulintas (8). Mereka kerap menempatkan diri pada suasana beresiko misalnya berkendara dengan kecepatan penuh, melanggar lampu merah, tidak memakai perlengkapan keselamatan berbentuk helm serta sarung tangan yang menimbulkan kematian serta kecacatan di umur muda (9).

Melihat hal tersebut, maka kita perlu membangun dan mengembangkan budaya keselamatan jalan. Dalam kaitannya dengan keselamatan jalan (*road safety*), seseorang yang telah berkondisi dengan budaya disiplin akan bersikap patuh dengan peraturan dan etika di perjalanan, begitu juga sebaliknya. Ketidak disiplin seseorang pada saat mengemudi dapat menyebabkan kecelakaan. Lebih jauh lagi sebesar 86,8% disebabkan oleh kesalahan pengemudi. Data BPS di Kota Padangsidimpuan Provinsi Sumatera Utara, kasus kecelakaan lalu lintas di tahun 2021 kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebanyak 6.435 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 532 jiwa (5). Dari data kecelakaan lalu lintas tersebut, termasuk di dalamnya adalah kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh angkutan umum. Kecelakaan yang dialami oleh angkutan umum lebih banyak terjadi akibat ulah dari pengemudi dan tidak mematuhi rambu lalu lintas yang ada. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor yang berhubungan dengan perilaku K3 pada sopir angkutan umum di Kota Padangsidimpuan.

## METODE

Jenis penelitian kuantitatif dengan rancangan *cross sectional study* di area Terminal Penumpang Kota Padangsidimpuan selama bulan Juni-Oktober 2022. Populasi dan sampel adalah seluruh sopir angkutan umum dengan pengambilan sampel secara purposive sampling sebanyak 112 orang. Pengumpulan data dengan menggunakan kuesioner penelitian. Data dianalisis dengan analisis univariat, bivariat, multivariat dengan program SPSS dan uji regresi logistik.

## HASIL

Tabel 1 menunjukkan bahwa kelompok umur 37-41 tahun tertinggi sebanyak 20,5%, dan terendah kelompok umur 17-21 tahun sebanyak 4,5%, tingkat Pendidikan tertinggi SMP sebanyak 64,3% dan terendah SD sebanyak 5,4%, pendapatan tertinggi sebanyak 72,3% dan rendah sebanyak 27,7%, agama islam sebanyak 98,2%, agama kristen sebanyak 1,8%, suku tertinggi Batak sebanyak 97,3%, terendah minang sebanyak 0,9% dan kepemilikan HP tertinggi 55,4% dan terendah tidak memiliki hp sebanyak 44,6%.

**Tabel 1.** Distribusi Sopir Angkutan Umum Berdasarkan Karakteristik di Terminal Penumpang Kota Padangsidempuan

Karakteristik Sopir	Frekuensi	Persentase
Kelompok Umur (Tahun)		
17- 21	5	4,5
22 - 26	16	14,3
27 – 31	22	19,6
32 – 36	20	17,9
37 – 41	23	20,5
42 – 46	12	10,7
47 – 51	7	6,3
≥52	7	6,3
Tingkat Pendidikan		
SD	6	5,4
SMP	72	64,3
SMA/Sederajat	34	30,4
Pendapatan		
Rendah (< Rp. 2.000.000,-)	31	27,7
Tinggi (≥ Rp. 2.000.000,-)	81	72,3
Agama		
Islam	110	98,2
Kristen	2	1,8
Suku		
Batak	109	97,3
Jawa	2	1,8
Minang	1	0,9
Kepemilikan HP		
Memiliki	62	55,4
Tidak Memiliki	50	44,6

**Tabel 2.** Analisis Hubungan Variabel Perilaku K3 pada Sopir Angkutan Umum di Kota Padangsidempuan

Variabel Penelitian	Perilaku K3				Jumlah	P-Value
	Tidak Aman		Aman			
	n	%	n	%		
<b>Pengetahuan K3</b>						
Kurang	8	44,4	10	55,6	18	0,001
Baik	11	11,7	83	88,3	94	
Jumlah	19	17,0	93	83,0	112	
<b>Sikap K3</b>						
Negatif	9	11,4	70	88,6	79	0,015
Positif	10	30,3	23	69,7	33	
Jumlah	19	17,0	93	83,0	112	
<b>Tindakan K3</b>						
Buruk	7	10,6	59	89,4	66	0,032
Baik	12	26,1	34	73,9	46	
Jumlah	19	17,0	93	83,0	112	
<b>Persepsi K3</b>						
Kurang	7	10,4	60	89,6	67	0,025
Baik	12	26,7	33	73,3	45	
Jumlah	19	17,0	93	83,0	112	

Tabel 2 menunjukkan bahwa dari 18 sopir angkutan umum yang menyatakan pengetahuan kurang terdapat perilaku K3 tidak aman sebanyak 44,4%, sedangkan 94 sopir angkutan umum memiliki pengetahuan baik terdapat perilaku K3 aman sebanyak 88,3% dengan nilai  $p(0,001) < 0,05$ . Ini berarti ada hubungan pengetahuan k3 dengan perilaku K3. Dari 79 sopir angkutan umum yang menyatakan sikap negatif terdapat perilaku K3 tidak aman

sebanyak 11,4%, sedangkan 33 sopir angkutan umum yang menyatakan sikap positif terdapat perilaku K3 aman sebanyak 69,7% dengan nilai  $p(0,015) < 0,05$ . Ini berarti sikap berhubungan dengan perilaku K3. Selain itu, 66 sopir angkutan umum yang menyatakan tindakan buruk terdapat perilaku K3 tidak aman sebanyak 10,6%, sedangkan 46 sopir angkutan umum yang menyatakan tindakan baik terdapat perilaku K3 aman sebanyak 73,9% dengan nilai  $p(0,032) < 0,05$ . Ini berarti tindakan berhubungan dengan perilaku K3. Demikian juga dari 67 sopir angkutan umum yang memiliki persepsi kurang terdapat perilaku K3 tidak aman sebanyak 10,4%, sedangkan 45 sopir angkutan umum yang menyatakan persepsi baik terdapat perilaku K3 aman sebanyak 73,3% dengan nilai  $p(0,025) < 0,05$ . Ini berarti persepsi berhubungan dengan perilaku K3.

**Tabel 3.** Hasil Analisis Multivariat Variabel Perilaku K3 pada Sopir Angkutan Umum di Kota Padangsidimpuan

Variabel	B	Df	Sig	Exp. (B)	_95% C.I For EXP (B)	
					Lower	Upper
Pengetahuan K3	1,632	1	0,007	5,112	1,577	16,574
Sikap K3	0,837	1	0,183	0,433	0,127	1,483
Tindakan K3	0,009	1	0,991	0,010	0,209	4,865
Persepsi K3	0,748	1	0,311	0,473	0,111	2,014
Constant	0,971	1	0,524	2,642		

Tabel 3 menunjukkan bahwa dari empat variabel penelitian (pengetahuan, sikap, tindakan dan persepsi) mempunyai hubungan bermakna dengan perilaku K3 dengan nilai  $p < 0,005$ . Berdasarkan hasil analisis multivariate variabel perilaku sebagai faktor dependent, diperoleh tiga variabel yang menunjukkan variabel yang tidak bermakna dengan nilai  $p > 0,05$ . Variabel yang paling berhubungan dengan perilaku K3 adalah pengetahuan dengan nilai  $p=0,007$  dan nilai Exponent  $B=5,112$  (Lower=1,577 dan upper=16,574) dengan tingkat kepercayaan (CI) 95%. Ini berarti bahwa pengetahuan merupakan sebuah model perilaku K3 yang memiliki nilai pengaruh paling besar terhadap perilaku kesehatan dan kesehatan kerja bagi sopir angkutan umum.

## PEMBAHASAN

Perilaku keselamatan berkendara merupakan perilaku pengemudi untuk meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara. Pengemudi yang menyadari peraturan dan ketentuan lalu lintas, dan menghormati orang lain di jalan lebih mungkin untuk mengendarai kendaraan dengan aman. Perilaku keselamatan berkendara meliputi pengetahuan pengemudi tentang peraturan dan ketentuan lalu lintas (kognisi), karakteristik pribadi seperti mengharagai orang lain di jalan termasuk pengemudi, pejalan kaki, dll (afektif) dan cara mengemudi seperti yang diperagakan saat mengemudi (10).

Pengetahuan sopir angkutan umum tentang keselamatan berkendara diukur melalui pernyataan-pernyataan yang mengungkapkan sejauh mana pengetahuan sopir angkutan umum tentang keselamatan berkendara pada saat mengendarai mobil. Pengemudi yang memiliki pengetahuan yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman dalam berkendara dibandingkan pengemudi yang memiliki pengetahuan yang rendah (11). Pengetahuan responden yang tinggi dapat dipengaruhi oleh faktor pengalaman, faktor lingkungan kerja, faktor latar belakang pendidikan. Semakin tinggi pendidikan maka semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang. Pengetahuan dapat diperoleh dari lingkungan kerja dimana pengalaman mengemudi sopir lain dapat menjadi sumber informasi pengetahuan tentang cara-cara safety driving (12). Pengetahuan responden juga tinggi juga dipengaruhi pengalaman pribadi mengemudikan mobil untuk menjadi paham pengetahuan dalam berperilaku safety driving. Responden banyak mendapat informasi tentang pengetahuan cara mengemudikan mobil yang baik dari sesama sopir mobil, pada saat istirahat menunggu penumpang di terminal, ataupun saat berada di pool bus sebelum dan sesudah bekerja (13).

Informasi pengetahuan juga dapat diperoleh dari internet yang dapat diakses dari handphone responden. Hasil penelitian Lady (2020) mengemukakan bahwa ada hubungan antara self regulated behavior dengan unsafe behavior pada sopir mobil dipengaruhi oleh tingkat pengetahuan sopir. semakin baik pengetahuan maka akan semakin baik self regulated behavior dan semakin rendah unsafe behavior (14). Menurut Notoadmojo (2012) pengetahuan seseorang dapat dipengaruhi seperti tingkat pendidikan ataupun dari berbagai informasi. Responden

dengan pendidikan SMA sudah dianggap mampu menerima informasi dari berbagai sumber seperti internet yang mudah diperoleh dari handphone ataupun menerima pelatihan K3 (15). Dengan menerima informasi tentang bagaimana berperilaku safety driving, maka responden menjadikan pengetahuannya semakin meningkat. Hasil penelitian Tendelawa (2015) menjelaskan 54,2% sopir bus Manado-Bitung di Terminal Paal 2 Kota Manado memiliki pengetahuan baik dan pengetahuan kurang baik sebanyak 45,8% (16).

Sikap merupakan suatu kesiapan seseorang untuk bertindak secara tertentu terhadap hal-hal tertentu, dengan perkataan lain, sikap merupakan kecenderungan yang relatif stabil yang dimiliki individu dalam mereaksi dirinya sendiri, orang lain atau situasi tertentu. Ini mengindikasikan hubungan antara sikap K3 dan perilaku tidak aman adalah berlawanan arah yang berarti semakin baik sikap K3 maka perilaku tidak aman semakin rendah. Sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan negatif dan signifikan antara sikap K3 dengan perilaku tidak aman pada pekerja. Hasil penelitian ini sejalan dengan riset yang dilakukan oleh Rendri Hendrawan (2019) mengenai hubungan pengetahuan dan sikap dengan perilaku Safety Riding pada siswa SMA di kota Surakarta, didapat bahwasannya Responden yang memiliki sikap baik yang tinggi yaitu sebesar 218 responden (54,5%) dan memiliki sikap yang rendah sebanyak 128 responden (45,5%), Hasil uji statistik menampilkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku Safety Riding pada siswa SMA di kota Surakarta dengan nilai  $p\text{-value } 0,03 < 0,05$  (17). Hasil riset ini sejalan dengan riset yang dilakukan oleh Davis (2017) tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku remaja berkendara sepeda motor di sepanjang ruas jalan Mataramrawamangun, Jakarta Timur Tahun 2016, di dapat bahwasannya hasil analisa tabel silang membuktikan bahwa lebih banyak responden yang memiliki sikap negatif terhadap berkendara juga memiliki perilaku yang negatif dalam berkendara yaitu sebesar 62%. Hasil tersebut didukung dengan hasil uji statistik yang menampilkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara sikap dengan perilaku pencegahan kecelakaan lalu lintas (18).

Demikian juga tindakan mempengaruhi sikap dan perilaku lewat suatu proses pengambilan keputusan yang teliti dan beralasan terhadap perilaku K3 dalam berkendara (19). Hasil riset ini sejalan dengan riset Lovely, Lisan (2019) tentang tindakan, efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap driver behavior pengemudi. Di peroleh bahwasanya terdapat korelasi negatif antara tindakan dan pengalaman berkendara lalu lintas, semakin lama pengalaman berkendara pengemudi maka akan semakin rendah tingkat tindakan pelanggaran yang dilakukan. Ini berarti pengemudi yang baru bisa mengemudi dalam waktu setahun dua tahun mempunyai tingkat tindakan pelanggaran yang lebih tinggi karena belum banyak mengetahui aturan dalam lalu lintas. Hasil riset ini sejalan dengan riset Zhao (2022) tentang hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara, pengetahuan, tindakan dengan perilaku safety riding. Di peroleh bahwasanya ditemukannya hubungan antara tindakan dengan perilaku Safety riding ( $p= 0,001$ ) (20). Di temukan hubungan dengan variabel ini dikarenakan kala seseorang memiliki pengalaman berkendara yang lama namun masih melakukan tindakan yang tidak aman dikala berkendara, bisa jadi telah terbiasa dengan mengendarai secara tidak aman dan faktor lainnya seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara tidak aman, sehingga walaupun telah mempunyai pengalaman yang baik maupun yang sudah berpengalaman.

Selain itu menurut Ram dan Chand (2016) dalam penelitiannya persepsi pada safety driving dapat dipengaruhi oleh kemungkinan terjadinya kecelakaan, faktor manusia, faktor lingkungan, dan faktor kendaraan. Persepsi pada driving task adalah proses menerima informasi, dan proses berfikir terhadap driving task yang akan dilakukan (21). Sehingga persepsi pada safety driving pengemudi berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas dalam buku risk and safety on the roads, perceptions and attitudes, disebutkan bahwa pada pengendara kendaraan bermotor, frekuensi dalam menghadapi bahaya meningkat secara linier dengan jarak tempuh atau jam terbang. Persepsi Risiko dalam berkendara dipengaruhi oleh usia, jam terbang, pendidikan dan pelatihan (22). Perilaku keselamatan berkendara meliputi pengetahuan pengemudi tentang peraturan dan ketentuan lalu lintas, karakteristik pribadi seperti mengharagai orang lain di jalan termasuk pengendara lain, pejalan kaki, dll, dan cara mengemudi yang aman (23). Persepsi risiko, berarti proses berfikir seseorang terhadap bahaya yang akan dihadapinya dari satu tindakan. Persepsi secara umum berbeda dengan persepsi risiko. Perbedaan ini ada dalam hal faktor yang memengaruhinya. Penilaian risiko ini dilakukan seseorang secara sadar didalam proses berpikirnya. Dalam hal keselamatan berkendara, ada hubungan antara persepsi, perilaku dan kejadian kecelakaan yang dialami pengguna jalan. Menurut teori subjective safety, persepsi risiko seseorang dipengaruhi berbagai faktor diantaranya faktor personal, pengalaman, kemampuan dan pembandingan (24). Faktor pembandingan dalam pembentukan persepsi seseorang adalah kemampuan dirinya mendeteksi bahaya dan juga kemampuannya dalam menghindari kesalahan atau error. Faktor-faktor tersebut membentuk persepsi yang memengaruhi seseorang dalam pengambilan keputusan, lalu berdampak pada sikap atau perilaku orang tersebut terhadap keselamatan (25).

Angka kematian yang besar dikalangan pengemudi tersebut antara lain dipengaruhi oleh anggapan atau persepsi terhadap risiko kecelakaan yang rendah pada saat berkendara. Pengemudi muda lebih kerap menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, dan menerobos lampu merah (26). Hasil

dari analisis di atas menunjukkan bahwasanya terdapat hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara. Dari hasil analisis diperoleh  $OR = 2,134 > 1$ . Artinya responden dengan persepsi negatif berisiko 2,1 kali memiliki perilaku yang tidak aman dalam berkendara dibandingkan responden dengan anggapan yang baik. Hasil riset ini sejalan dengan hasil riset yang di jalani oleh Moller (2021) tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi. Di dapat bahwasanya hasil analisis menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi dengan nilai  $p=0,002$ . Responden yang mempunyai persepsi buruk mengenai perilaku keselamatan berkendara sebesar 64,1% sedangkan responden yang memiliki persepsi baik sebesar 48,6% (27). Hasil penelitian membuktikan bahwa perilaku kesehatan dan keselamatan kerja saat mengemudikan kendaraan sangat dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap, tindakan dan persepsi sehingga penelitian memiliki keterbatasan sehingga diperlukan intervensi pendidikan K3 mampu memberikan kontribusi yang besar dalam meningkatkan pengetahuan, sikap dan tindakan pengemudi terkait keselamatan berkendara. Sehingga penelitian ini dapat digunakan sebagai salah satu alternatif promosi kesehatan yang berbasis masyarakat yang melibatkan peran serta pengemudi dalam meningkatkan perilaku keselamatan berkendara dikalangan sopir yang pada akhirnya berdampak pada peningkatan upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas khususnya kendaraan angkutan umum.

## KESIMPULAN

Studi ini menyimpulkan bahwa perilaku K3 dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap, tindakan dan persepsi sehingga keselamatan berkendara di jalan raya sangat ditentukan oleh perilaku pengemudi. Hasil ini mendukung bahwa aturan mengemudi tingkat tinggi mengikuti aturan keselamatan berkendara dapat memiliki potensi untuk mengurangi perilaku berisiko kecelakaan pengemudi.

## CONFLICTS OF INTERESTS STATEMENT

Penulis menyatakan tidak ada potensi konflik kepentingan sehubungan dengan penelitian, kepenulisan, dan/atau publikasi artikel ini.

## FUNDING

Penulis mendapatkan dukungan dana penelitian dari Direktorat Riset, Teknologi, dan Pengabdian kepada Masyarakat, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi Republik Indonesia No. 153/ES/P.G.02.00.PT/2022 sebagai penyandang dana penelitian.

## ACKNOWLEDGMENTS

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat dan Departemen Magister Kesehatan Masyarakat Fakultas Kesehatan Universitas Aupa Royhan sebagai Departemen penelitian penulis. Direktorat Riset, Teknologi, dan Pengabdian Kepada Masyarakat, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi Republik Indonesia untuk dukungan pembiayaan penelitian.

## DAFTAR PUSTAKA

1. Dixit V, Xiong Z, Jian S, Saxena N. Risk of automated driving: Implications on safety acceptability and productivity. *Accid Anal Prev*. 2019;125:257–66.
2. Ralaidovy AH, Bachani AM, Lauer JA, Lai T, Chisholm D. Cost-effectiveness of strategies to prevent road traffic injuries in eastern sub-Saharan Africa and Southeast Asia: new results from WHO-CHOICE. *Cost Eff Resour Alloc*. 2018;16(1):1–10.
3. Passmore J, Yon Y, Mikkelsen B. Progress in reducing road-traffic injuries in the WHO European region. *Lancet Public Heal*. 2019;4(6):e272–3.
4. Marbun J, Amanda G. Indonesia urutan pertama peningkatan kecelakaan lalu lintas. *Republika.co.id* Diakses dari <http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/4/11/06/nem9nc-indonesia-urutan-pertama-peningkatan-kecelakaan-lalu-lintas> Tanggal akses. 2014;27.
5. Transportasi D. Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi Lalu Lintas Angkutan Jalan. Jakarta; 2020.
6. Lumente DI, Telew A, Bawiling N. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Kota Manado. *Epidemia J Kesehat Masy Unima*. 2021;7–13.
7. Lyu N, Cao Y, Wu C, Thomas AF, Wang X. Driving behavior and safety analysis at OSMS section for merged, one-way freeway based on simulated driving safety analysis of driving behaviour. *PLoS One*. 2020;15(2):e0228238.
8. Schulz P, Beblo T, Spannhorst S, Labudda K, Wagner T, Bertke V, et al. Avoidance behavior is an independent indicator of poorer on-road driving skills in older adults. *Journals Gerontol Ser B*.

- 2020;75(10):2152–61.
9. Setyowati DL, Firdaus AR, Rohmah N. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda Factor Cause Of Road Accidents At Senior High School Students In Samarinda. *Indones J Occup Saf Heal*. 2018;7(3):329–38.
  10. Xu J, Liu J, Sun X, Zhang K, Qu W, Ge Y. The relationship between driving skill and driving behavior: Psychometric adaptation of the Driver Skill Inventory in China. *Accid Anal Prev*. 2018;120:92–100.
  11. Toepper M, Schulz P, Beblo T, Driessen M. Predicting on-road driving skills, fitness to drive, and prospective accident risk in older drivers and drivers with mild cognitive impairment: the importance of non-cognitive risk factors. *J Alzheimer's Dis*. 2021;79(1):401–14.
  12. Khattak ZH, Fontaine MD, Li W, Khattak AJ, Karnowski T. Investigating the relation between instantaneous driving decisions and safety critical events in naturalistic driving environment. *Accid Anal Prev*. 2021;156:106086.
  13. Ward NJ, Finley K, Otto J, Kack D, Gleason R, Lonsdale T. Traffic safety culture and prosocial driver behavior for safer vehicle-bicyclist interactions. *J Safety Res*. 2020;75:24–31.
  14. Lady L, Rizqandini LA, Trenggonowati DL. Efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap driver behavior pengendara sepeda motor. *J Teknol*. 2020;12(1):57–64.
  15. Notoatmodjo S. Promosi kesehatan dan perilaku kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta. 2012;45–62.
  16. Yuwono AA, Rezanisa Asyfiradayati SKM. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi. Universitas Muhammadiyah Surakarta; 2017.
  17. Hendrawan R. Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Di Kota Surakarta. Universitas Muhammadiyah Surakarta; 2019.
  18. Davis JJ, Conlon EG. Identifying compensatory driving behavior among older adults using the situational avoidance questionnaire. *J Safety Res*. 2017;63:47–55.
  19. Huriah T, Kep M, Kom SK. Metode student center Learning: Aplikasi pada pendidikan Keperawatan. Kencana; 2018.
  20. Zhao X, Ding Y, Yao Y, Zhang Y, Bi C, Su Y. A multinomial logit model: Safety risk analysis of interchange area based on aggregate driving behavior data. *J Safety Res*. 2022;80:27–38.
  21. Ram T, Chand K. Effect of drivers' risk perception and perception of driving tasks on road safety attitude. *Transp Res part F traffic Psychol Behav*. 2016;42:162–76.
  22. Lidestam B, Selander H, Vaa T, Thorslund B. The effect of attention-deficit/hyperactivity disorder (ADHD) on driving behavior and risk perception. *Traffic Inj Prev*. 2021;22(2):108–13.
  23. Peng Y, Cheng L, Jiang Y, Zhu S. Examining Bayesian network modeling in identification of dangerous driving behavior. *PLoS One*. 2021;16(8):e0252484.
  24. Anderson CE, Zimmerman A, Lewis S, Marmion J, Gustat J. Patterns of cyclist and pedestrian street crossing behavior and safety on an urban greenway. *Int J Environ Res Public Health*. 2019;16(2):201.
  25. Watson-Brown N, Scott-Parker B, Senserrick T. Association between higher-order driving instruction and risky driving behaviours: Exploring the mediating effects of a self-regulated safety orientation. *Accid Anal Prev*. 2019;131:275–83.
  26. Salihat K, Kurniawidjaja LM. Persepsi Risiko Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan di Kampus Universitas Indonesia, Depok. *Kesmas J Kesehat Masy Nas (National Public Heal Journal)*. 2010;4(6):275–80.
  27. Møller M, Janstrup KH, Hjorth K, Twisk DAM. Introducing accompanied driving in Denmark. Safety-related differences between youth licensing with immediate or delayed access to solo driving. *Accid Anal Prev*. 2021;162:106394.