

Research Articles

Open Access

Pengaruh Karakteristik Individu, Efek Lingkungan, Perilaku Aggressive Driving Terhadap Penerapan K3 pada Pengemudi Angkutan Kota di Kota Padang Sidempuan

The Influence of Individual Characteristics, Environmental Effects, Aggressive Driving Behavior on the Application of OHS in Public Transportation Drivers in the Padang Sidempuan City

Nayodi Permayasa^{1*}, Anto J. Hadi², Alprida Harahap²

¹Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Program Magister, Fakultas Kesehatan, Universitas Aufa Royhan, Padang Sidempuan, Sumatera Utara, Indonesia

²Departemen Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan, Universitas Aufa Royhan, Padang Sidempuan, Sumatera Utara, Indonesia

*Korespondensi Penulis : nayodipermayasa@gmail.com

Abstrak

Latar belakang: Kecelakaan yang dialami oleh angkutan umum lebih banyak terjadi akibat ulah dari pengemudi angkutan tersebut yang tidak menerapkan K3, terbiasa mengemudikan kendaraannya secara “ugal-ugalan” dan tidak mematuhi rambu lalu lintas yang ada serta menyetir kendaraan sambil menelepon.

Tujuan: untuk menganalisis pengaruh karakteristik individu, efek lingkungan, dan perilaku aggressive driving pengemudi angkutan Kota terhadap penerapan K3.

Metode: Jenis penelitian *observasional* dengan desain *cross sectional study*. Populasi dan sampel adalah seluruh pengemudi angkutan Kota sebanyak 127 pengemudi. Teknik pengambilan sampel menggunakan total sampel (*exhaustive sampling*) serta analisis data menggunakan chi square dan regresi logistik.

Hasil: Penelitian menunjukkan bahwa usia ($p=0,413$), efek/ kondisi lingkungan ($p=0,161$) tidak berpengaruh terhadap penerapan K3. Pendidikan ($p=0,000$), status perkawinan ($p=0,001$), lama kerja ($p= 0,012$), perilaku *aggressive driving* ($p=0,003$) berpengaruh terhadap penerapan K3. Sedangkan variabel yang paling berpengaruh adalah status perkawinan ($Exp. (B)=21,254$).

Kesimpulan: penerapan K3 oleh pengemudi dalam berkendara sangat dipengaruhi faktor pendidikan, status perkawinan, lama kerja, dan perilaku aggressive pengemudi. Diharapkan agar pemerintah khususnya Dinas Perhubungan memfasilitasi sopir angkutan untuk meningkatkan pengetahuan tentang K3 (*safety driver*).

Kata Kunci: Efek Lingkungan; Karakteristik Individu; Penerapan K3; Pengemudi; Perilaku Aggressive

Abstract

Introduction: More accidents experienced by public transportation occur due to the actions of these transport drivers who do not apply OSH, are used to driving their vehicles recklessly and do not obey existing traffic signs and driving while making phone calls.

Purpose: to analyze the influence of individual characteristics, environmental effects, and aggressive driving behavior of city transport drivers on the implementation of OSH.

Method: This type of observational study with a cross sectional study design. The population and sample are all 127 city transport drivers. The sampling technique uses a total sample (*exhaustive sampling*) and data analysis uses chi square and logistic regression.

Results: The study showed that age ($p=0.413$), environmental effects/conditions ($p=0.161$) had no effect on the application of OSH. Education ($p=0.000$), marital status ($p=0.001$), length of service ($p=0.012$), aggressive driving behavior ($p=0.003$) affect the application of OSH. While the most influential variable is marital status ($Exp.(B)=21.254$).

Conclusion: the application of OSH by drivers in driving is strongly influenced by factors of education, marital status, length of service, and driver's aggressive behavior. It is hoped that the government, especially the transportation agency, will facilitate transport drivers to increase their knowledge of OSH (*safety drivers*).

Keywords: Environmental Effects; Individual Characteristics; Application of Ohs; Drivers; Aggressive Behavior

PENDAHULUAN

Perkembangan dibidang transportasi saat ini memberikan dampak positif guna memajukan perekonomian suatu negara, karena dapat membantu dan mempermudah pendistribusian orang dan barang ke suatu tempat tujuan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin dari semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari suatu daerah ke daerah lainnya. Dengan meningkatnya perkembangan dan kebutuhan alat transportasi yang cepat dan handal juga diikuti dengan meningkatnya resiko kecelakaan di jalan raya(1). Transportasi di negara berkembang seperti Indonesia merupakan salah satu elemen yang memegang peranan penting dalam rangka mendorong perekonomian negara dan memajukan kesejahteraan umum. Karakteristik transportasi orang dapat dibedakan menjadi angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (2). Era globalisasi seperti sekarang ini, manusia tidak bisa lepas dari penggunaan alat transportasi untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat dan membawa dampak positif dalam kesejahteraan kehidupan manusia. Meningkatnya penggunaan kendaraan juga memiliki dampak yang negatif di jalan raya, seperti kepadatan lalu lintas dan kendaraan mempunyai tingkat signifikan terjadinya kecelakaan yang sangat tinggi, sehingga kendaraan bermotor salah satu pembunuh manusia lewat kecelakaan lalu lintas (3). Sopir atau pengemudi mempunyai peranan sangat penting sebagai motor penggerak lalu lintas barang dan manusia. Pengemudi merupakan salah satu sumber yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Pengemudi mempunyai peranan sangat penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi khususnya angkutan kota (4). Hasil penelitian Rifal (2017) menjelaskan faktor pendidikan sopir, tingkat pengetahuan, masa kerja, perilaku mengemudi menjadi faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada supir. Hasil penelitian Puteri & Nisa (2020) 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).

Berdasarkan data WHO bahwa di seluruh dunia, diperkirakan 1,2 juta orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas setiap tahun dan sebanyak 50 juta orang terluka akibat kejadian tersebut (8). Data dari Kemenkes RI (2020) menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan angkutan darat masuk ke dalam 10 besar penyakit penyebab rawat jalan dan data Dephub RI menunjukkan bahwa tahun 2020 terdapat 26.495 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia(9). Dari sekian banyak kecelakaan yang terjadi di Indonesia, sebagian besarnya (90,3%) disebabkan oleh faktor manusia. Lebih jauh lagi, dari 90,3% kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia tersebut, sebesar 86,8% disebabkan oleh kesalahan pengemudi (10). Provinsi Sumatera Utara, kasus kecelakaan lalu lintas di tahun 2020 kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebanyak 6.083 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 1.670 jiwa, luka berat sebanyak 2.046 jiwa, luka ringan sebanyak 6.511 jiwa, serta dengan total kerugian mencapai 13.825,12 juta rupiah (BPS 2020). Jumlah kecelakaan di Kota Padang Sidempuan pada tahun 2020 yaitu sebanyak 50. 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 angkutan tersebut yang tidak menerapkan K3, terbiasa mengemudikan kendaraannya secara “ugal-ugalan” dan tidak mematuhi rambu lalu lintas yang ada serta menyetir kendaraan sambil menelpon (11). Dari hal tersebut maka dapat diduga bahwa belum adanya penerapan perilaku K3 (safety driving) yang dimiliki oleh para pengemudi angkutan kota.

Kesehatan Keselamatan Kerja (K3) merupakan ilmu yang diimplementasikan untuk membuat pekerja yang sedang bekerja di tempat kerja agar tetap sehat dan selamat. Menurut Depnaker RI (2005) keselamatan dan kesehatan kerja adalah segala daya upaya dan pemikiran yang dilakukan dalam rangka mencegah, menanggulangi dan mengurangi terjadinya kecelakaan dan dampaknya melalui langkah-langkah identifikasi, analisa dan pengendalian bahaya dengan menerapkan system pengendalian bahaya secara tepat dan melaksanakan perundang-undangan tentang keselamatan dan kesehatan kerja. Perilaku aggressive driving banyak dilakukan oleh pengemudi, salah satunya pengemudi angkutan kota yang diindikasikan dengan mayoritas korban kecelakaan terbanyak yaitu pada pengemudi usia remaja. Perilaku aggressive driving tidak selamanya berujung selamat, terbukti banyak sekali kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perilaku aggressive driving. Oleh karena itu perilaku adalah perbuatan atau sifat seseorang yang didapat oleh suatu tindakan atau pengalaman yang berdampak bagi dirinya baik itu diterima oleh dalam dirinya sendiri maupun dari perilaku yang diamati, yang kemudian akan direspon secara pasif dan aktif. Respons aktif berupa tindakan contohnya pengetahuan, persepsi, pendidikan dan motivasi sedangkan tindakan pasif berupa tidak berupa tindakan contohnya berpikir akan sesuatu, berpendapat, dan bersikap (12). Sejalan dengan itu Sari, (2020) menyatakan aggressive driving yang tinggi akan menimbulkan kematian lewat

insiden di jalan. Perilaku aggressive driving dengan kategori tinggi seperti berkendara di atas kecepatan yang wajar, melawan arah atau memotong lajur berkendara Renya, (2020). Mereka yang berperilaku aggressive driving sedang adalah perilaku pengendara yang beresiko tetapi tidak menyebabkan kematian dalam sebuah insiden. Perilaku aggressive driving banyak terjadi pada pengendara yang cuek terhadap keselamatan tetapi berkendara dalam keadaan yang wajar. Beberapa perilaku aggressive driving kategori sedang seperti lupa menyalakan lampu sein, berkendara di lajur yang salah atau tidak memasang kaca spion di motor banyak dilakukan oleh para siswi (14). Penelitian ini bertujuan untuk menilai pengaruh karakteristik individu, efek lingkungan, perilaku aggressive driving terhadap penerapan K3 pada pengemudi angkutan kota di Kota Padang Sidempuan.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah *observasional* dengan menggunakan desain *cross sectional study* dengan tujuan untuk menilai pengaruh variabel dependen dan variabel independen yang diamati pada periode waktu yang sama. Penelitian dilakukan di Kota Padang Sidempuan dan dilaksanakan pada bulan Desember tahun 2022-Januari 2023. Populasi dan sampel adalah seluruh pengemudi angkutan kota yang ada di kota Padang Sidempuan dengan total 127 pengemudi angkutan kota pada tahun 2022 dengan pengambilan sampel menggunakan teknik *total sampling*. Instrumen penelitian ini dapat berupa kuesioner dan formulir observasi yang berkaitan dengan pencatatan data serta pengolahan data dengan program SPSS dan analisis data digunakan uji *chi-square* dan regresi logistik.

HASIL

Penelitian ini dilaksanakan selama 61 hari mulai pada tanggal 1 Desember 2022 sampai dengan tanggal 30 Januari 2023. Data diolah dan dianalisis disesuaikan dengan tujuan penelitian. Hasil analisis data disajikan dalam bentuk table yang disertai penjelasan sebagai berikut:

Tabel 1. Distribusi Karakteristik Pengemudi Angkutan Kota di Kota Padang Sidempuan

| Karakteristik Pengemudi | n | Persentase |
|---------------------------------|-----|------------|
| Kelompok Umur (Tahun) | | |
| 17 – 22 | 6 | 4,7 |
| 23 – 28 | 27 | 21,3 |
| 29 – 34 | 29 | 22,8 |
| 35 – 40 | 29 | 22,8 |
| 41 – 46 | 23 | 18,1 |
| 47 – 52 | 8 | 6,3 |
| 53 – 58 | 5 | 3,9 |
| Total | 127 | 100 |
| Tingkat Pendidikan | | |
| SD | 7 | 5,5 |
| SMP | 78 | 61,4 |
| SMA/Sederajat | 42 | 31,1 |
| Total | 127 | 100 |
| Pendapatan pengemudi | | |
| Kurang ≤ Rp. 1.500.000 | 21 | 16,5 |
| Cukup Rp. 1.500.000 – 2.800.000 | 103 | 81,1 |
| Tinggi > Rp. 2.800.000 | 3 | 2,4 |
| Jumlah | 127 | 100 |
| Status Perkawinan | | |
| Belum Menikah | 76 | 59,8 |
| Menikah | 51 | 40,2 |
| Jumlah | 127 | 100 |
| Lama Kerja (Tahun) | | |
| 1 – 3 | 47 | 37,0 |
| 4 – 6 | 56 | 44,1 |
| 7 – 9 | 18 | 14,2 |

| | | |
|------------------------------------|-----|------|
| 10 – 12 | 2 | 1,6 |
| 13 – 15 | 4 | 3,1 |
| Jumlah | 127 | 100 |
| Efek/ kondisi Lingkungan | | |
| Buruk | 52 | 40,9 |
| Baik | 75 | 59,1 |
| Jumlah | 127 | 100 |
| Perilaku Aggressive Driving | | |
| Tinggi | 99 | 78,0 |
| Rendah | 28 | 22,0 |
| Jumlah | 127 | 100 |
| Penerapan K3 | | |
| Tidak Diterapkan | 117 | 92,1 |
| Diterapkan | 10 | 7,9 |
| Jumlah | 127 | 100 |

Tabel 1 menunjukkan bahwa dari 127 pengemudi yang memiliki kelompok umur 29 – 34 dan 35 – 40 tahun tertinggi masing-masing sebanyak 22,8%, tingkat pendidikan tertinggi SMP sebanyak 61,4%, pendapatan Cukup Rp. 1.500.000 – 2.800.000, sebanyak 81,1%, belum menikah sebanyak 59,8%, lama kerja sebagai pengemudi angkutan kota 4 – 6 tahun tertinggi sebanyak 44,1%, kondisi efek lingkungan baik tertinggi sebanyak 59,1%, perilaku aggressive driving tinggi sebanyak 78,0% dan tidak menerapkan K3 sebanyak 92,1%.

Tabel 2. Pengaruh Karakteristik Individu, Efek Lingkungan, Perilaku Aggressive Driving Dengan Penerapan K3 Pengemudi Angkutan Kota Di Kota Padang Sidempuan

| Usia(Tahun) | Penerapan K3 | | | | Jumlah | X ² (p) |
|-----------------------------------|-------------------|--------|------------|--------|--------|-----------------------|
| | Tidak di terapkan | | Diterapkan | | | |
| | n | Persen | n | Persen | | |
| ≤ 17-35 | 5 | 83,3 | 1 | 16,7 | 6 | 0,671 |
| > 36 | 112 | 92,2 | 9 | 7,4 | 121 | (0,413) |
| Jumlah | 117 | 92,1 | 10 | 7,9 | 127 | |
| Pendidikan | | | | | | |
| Berisiko | 23 | 74,2 | 8 | 25,8 | 31 | |
| Tidak Berisiko | 94 | 97,9 | 2 | 2,1 | 96 | 18,180 (0,000) |
| Jumlah | 117 | 92,1 | 10 | 7,9 | 127 | |
| Status Perkawinan | | | | | | |
| Belum Menikah | 75 | 98,7 | 1 | 1,3 | 76 | |
| Menikah | 42 | 82,4 | 9 | 17,6 | 51 | 11,221 (0,001) |
| Jumlah | 117 | 92,1 | 10 | 7,9 | 127 | |
| Lama Kerja | | | | | | |
| Baru | 97 | 95,1 | 5 | 4,9 | 102 | |
| Lama | 20 | 80,0 | 5 | 20,0 | 25 | 6,310 (0,012) |
| Jumlah | 117 | 92,1 | 10 | 7,9 | 127 | |
| Efek/ Kondisi Lingkungan | | | | | | |
| Buruk | 50 | 96,2 | 2 | 3,8 | 52 | |
| Baik | 67 | 89,3 | 8 | 10,7 | 75 | 1,969 (0,161) |
| Jumlah | 117 | 92,1 | 10 | 7,9 | 127 | |
| Perilaku Aggressive Diving | | | | | | |
| Aggressive | 95 | 74,8 | 4 | 3,1 | 99 | |
| Tidak Aggressive | 22 | 17,3 | 6 | 4,7 | 28 | 9,097 (0,003) |
| Jumlah | 117 | 92,1 | 10 | 7,9 | 127 | |

Tabel 2 menunjukkan bahwa dari 6 pengemudi yang menyatakan usia $\leq 17 - 35$ tahun terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 83,3%. Sedangkan dari 121 pengemudi yang menyatakan usia >36 tahun terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 92,2%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (0,671) $< X^2$ tabel (3,841) atau nilai p (0,413) $> \alpha$ (0,05). Ini berarti usia pengemudi tidak berpengaruh terhadap penerapan K3. Dari 31 pengemudi yang menyatakan pendidikan berisiko terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 74,2%. Sedangkan dari 96 pengemudi yang menyatakan pendidikan tidak berisiko terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 97,9%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (18,180) $> X^2$ tabel (3,841) atau nilai p (0,000) $< \alpha$ (0,05). Ini berarti pendidikan pengemudi berpengaruh terhadap penerapan K3. Dari 76 pengemudi yang menyatakan belum menikah terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 98,7%. Sedangkan dari 51 pengemudi yang menyatakan menikah terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 82,4%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (11,221) $> X^2$ tabel (3,841) atau nilai p (0,001) $< \alpha$ (0,05). Ini berarti status perkawinan pengemudi berpengaruh terhadap penerapan K3. Dari 102 pengemudi yang menyatakan lama kerja baru terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 95,1%. Sedangkan dari 25 pengemudi yang menyatakan lama kerja lama terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 80,0%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (6,310) $> X^2$ tabel (3,841) atau nilai p (0,012) $< \alpha$ (0,05). Ini berarti lama kerja pengemudi berpengaruh terhadap penerapan K3. Dari 52 pengemudi yang menyatakan efek/ kondisi lingkungan buruk terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 96,3%. Sedangkan dari 75 pengemudi yang menyatakan efek/ kondisi lingkungan baik terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 89,3%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (1,969) $< X^2$ tabel (3,841) atau nilai p (0,161) $> \alpha$ (0,05). Ini berarti efek/ kondisi lingkungan pengemudi tidak berpengaruh terhadap penerapan K3. Dari 99 pengemudi yang memiliki perilaku aggressive terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 74,8%. Sedangkan dari 28 pengemudi yang memiliki perilaku tidak aggressive terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 17,3%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (9,097) $> X^2$ tabel (3,841) atau nilai p (0,003) $< \alpha$ (0,05). Ini berarti perilaku aggressive driving berpengaruh terhadap penerapan K3.

Tabel 3. Analisis Multivariat Pengaruh Penerapan K3 Pada Pengemudi Angkutan Kota Di Kota Padang Sidempuan

| Variabel | B | Sig | Exp (B) | OR | 95% C for EXP (B) | |
|-----------------------------|--------|-------|---------|--------|-------------------|---------|
| | | | | | Lower | Upper |
| Pendidikan | -3,272 | 0,003 | 0,038 | 0,061 | 0,004 | 0,328 |
| Status Perkawinan | 3,057 | 0,013 | 21,254 | 16,071 | 1,929 | 234,118 |
| Lama Kerja | 2,204 | 0,061 | 9,060 | 4,850 | 0,903 | 90,893 |
| Perilaku Aggressive Driving | 1,946 | 0,065 | 7,003 | 6,477 | 0,889 | 55,195 |
| Constant | -8,097 | 0,019 | 0,000 | | | |

Tabel 3 menunjukkan bahwa pendidikan (nilai $p = 0,003$), status perkawinan (nilai $p = 0,013$), lama kerja sebagai sopir (nilai $p = 0,061$), dan perilaku aggressive driving (nilai $p = 0,065$) berpengaruh dengan penerapan K3 pada pengemudi angkutan kota. Dari keempat variabel tersebut, variabel yang paling berpengaruh dengan penerapan K3 pada pengemudi angkutan kota adalah variabel status perkawinan ($\text{Exp}(B) = 21,254$).

PEMBAHASAN

Pengaruh Pendidikan dengan Penerapan K3 pada Pengemudi Angkutan Kota

Tingkat pendidikan dapat mempengaruhi seseorang untuk melakukan agresif dan tidak menerapkan K3 saat berkehadapan di jalan. Rendahnya pengetahuan atau pendidikan pada seorang pengemudi, peluang besar untuk tidak menerapkan K3 (16). Secara normatif pendidikan merupakan modal dasar dalam meningkatkan sumber daya manusia. Salah satu tujuan pendidikan adalah untuk menyiapkan seseorang agar mampu dan terampil dalam suatu bidang pekerjaannya. Di dalam bekerja sering kali faktor pendidikan merupakan syarat yang penting untuk memegang jabatan tertentu. Hal ini disebabkan tingkat pendidikan akan mencerminkan pengetahuan dan keterampilan sebagai prediktor sukses kerja seseorang (17). Pendidikan adalah upaya persuasi atau pembelajaran kepada masyarakat, agar masyarakat mau melakukan tindakan-tindakan (praktik) untuk memelihara mengatasi masalah- masalah), dan meningkatkan kesehatannya. Perubahan atau tindakan pemeliharaan dan peningkatan

kesehatan yang dihasilkan oleh pendidikan kesehatan ini didasarkan kepada pengetahuan dan kesadarannya melalui proses pembelajaran, sehingga perilaku tersebut diharapkan akan berlangsung lama (long lasting) dan menetap (langgeng), karena didasari oleh kesadaran (18). Pendidikan harus diarahkan untuk menuju terbentuknya kepribadian manusia yang utuh, yang memiliki norma sebagai anggota masyarakat dan memiliki potensi untuk berkembang secara mandiri. Pendidikan juga merupakan proses pembentukan watak, kepribadian, sikap serta kemandirian penduduk. Pendidikan formal yang diselenggarakan oleh lembaga pendidikan dengan kurikulum yang sudah terstruktur, dengan jelas akan lebih efektif dalam meningkatkan kualitas sumber daya manusia (17).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 127 pengemudi menunjukkan bahwa dari 31 pengemudi yang menyatakan Pendidikan berisiko terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 74,2%. Sedangkan dari 96 pengemudi yang menyatakan pendidikan tidak berisiko terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 97,9%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (18,180) > X^2 tabel (3,841) atau nilai p (0,000) < α (0,05). Ini berarti pendidikan pengemudi berpengaruh terhadap penerapan K3. Hal ini sejalan dengan penelitian Rosyidah et al (2017) tingkat pendidikan seseorang akan mempengaruhi tingkat agresive dalam mengemudi termasuk dalam menghindari risiko kecelakaan. Hal yang serupa disampaikan oleh Prasetya (2021), ia mengatakan bahwa tingkat pendidikan tinggi tidak menjamin pengemudi melakukan tindakan aman dalam mengemudi karena pengalaman dan masa kerja yang lama yang lebih berpengaruh terhadap pembelajaran safety driving serta menerapkan K3. Menurut Sedarmayanti, bahwa salah satu yang mempengaruhi penerapan K3 adalah pendidikan. Dimana Pendidikan sendiri berhubungan dengan peningkatan pengetahuan dan pemahaman dalam upaya menguasai serta melatih keterampilan, pengetahuan, dan sikap tertentu yang nantinya dapat diaplikasikan dalam dunia kerja. Dengan begitu, setiap pengemudi yang memiliki tingkat pendidikan lebih tinggi tentu memiliki pengetahuan dan sikap yang lebih baik dalam menunjang aktivitas kerja. Walaupun keterampilan sendiri tidak selalu dilihat dari tingkat pendidikan namun pengemudi yang berpendidikan memiliki tingkat kesadaran yang tinggi terhadap pentingnya produktivitas yang dapat mendorong pengemudi melakukan tindakan yang produktif (20). Berdasarkan penjelasan di atas bahwa penelitian yang dilakukan penulis pada pengemudi angkutan kota sudah sesuai dengan teori-teori yang ada. Dimana dinas perhubungan akan merasa diuntungkan dengan tingkat pendidikan pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerapan K3, tentunya hal ini secara langsung akan mempengaruhi berkurangnya tingkat kecelakaan di kota Padang Sidempuan.

Pengaruh Status Perkawinan dengan Penerapan K3 pada Pengemudi Angkutan Kota

Perkawinan merupakan ikatan sosial atau ikatan perjanjian hukum antar pribadi yang membentuk hubungan kekerabatan dan yang merupakan suatu pranata dalam budaya setempat yang meresmikan hubungan antar pribadi yang biasanya intim dan seksual. Perkawinan umumnya dimulai dan diresmikan dengan upacara pernikahan. Umumnya perkawinan dijalani dengan maksud untuk membentuk keluarga. Tergantung budaya setempat bentuk perkawinan bisa berbeda-beda dan tujuannya bisa berbeda-beda juga (21). Status perkawinan turut menjadi salah satu ukuran kematangan seseorang secara emosional. Secara teori mereka yang telah kawin memiliki kematangan dalam berfikir dan bertindak serta lebih memiliki pandangan ke depan dibandingkan mereka yang belum kawin.3 Namun demikian tidak selamanya demikian, kadang-kadang mereka yang belum kawin juga memiliki kematangan dalam berfikir dan bertindak serta memiliki pandangan ke depan jauh melebihi mereka yang sudah kawin (Dini Fitriani Et Al., 2019). Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 76 pengemudi yang menyatakan status perkawinan belum menikah terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 98,7%. Sedangkan dari 51 pengemudi yang menyatakan status perkawinan menikah terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 82,4%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (11,221) > X^2 tabel (3,841) atau nilai p (0,001) < α (0,05). Ini berarti status perkawinan pengemudi berpengaruh terhadap penerapan K3. Sejalan dengan penelitian Rosyidah et al., (2017) dari status pernikahan, responden yang sudah menikah (19.64%) memiliki kecenderungan untuk tidak menerapkan K3 dalam mengemudi. Hal ini disebabkan oleh motif ekonomi. Mereka harus memenuhi kebutuhan keluarga dengan kerja keras mengejar setoran sehingga memiliki kecenderungan lupa dalam menerapkan K3 dalam mengemudi.

Pengaruh Lama Kerja dengan Penerapan K3 pada Pengemudi Angkutan Kota

Lama masa kerja menjadi salah satu hal yang penting dalam penerapan K3 pada mengemudi. Hal ini juga sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan Panuntun et al., (2022), ia menjelaskan bahwa faktor masa kerja berhubungan dengan Penerapan K3 pada pengemudi mobil tangki terminal BBM Medan Group dalam penelitiannya dijelaskan bahwa banyaknya responden bekerja sebagai sopir bus lebih dari 7 tahun disebabkan dalam penilaian lama kerja dihitung bekerja sebagai sopir dalam satu perusahaan, artinya meskipun responden mempunyai riwayat sebagai sopir, namun jika bekerja di luar perusahaan otobus yang berbeda maka dihitung berdasarkan waktu masuk bekerja di perusahaan yang sama sampai dilakukannya penelitian ini. Hasil penelitian

menunjukkan bahwa dari 127 pengemudi menyatakan lama kerja baru terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 95,1%. Sedangkan dari 25 pengemudi yang menyatakan lama kerja lama terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 80,0%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai $p=0,012 < \alpha=0,05$. Ini berarti lama kerja pengemudi berpengaruh terhadap penerapan K3. Penerapan K3 dalam mengemudi dengan lama kerja sebagai supir, menunjukkan pada kategori rendah terjadi pada masa kerja lebih dari 13-15 tahun, artinya mereka yang sudah menjadi sopir angkutan lebih dari 13-15 tahun maka sikap menerapkan K3 dalam mengemudi akan jauh lebih safety dibandingkan dengan mereka yang masih baru menjadi pengemudi(24).

Pengaruh Perilaku Aggressive Driving dengan Penerapan K3 pada Pengemudi Angkutan Kota

Aggressive driving merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. Aggressive driving dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston, Harris dan Norman, 2003 dalam Utami, 2010). Menurut Tasca (2000) dalam Utami (2010), suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidak sabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (25). Dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu meningkatkan resiko yang sama serta mengganggu keamanan publik dan merupakan aksi yang dilakukan dengan sengaja untuk menyerang ataupun meyakiti secara fisik maupun psikis pengendara lain, penumpang, dan penyeberang jalan. Aksi tersebut bisa bersifat fisik seperti memukul pengendara lain dan merusak kendaraannya, bersifat gestural seperti mengacungkan jari tangan secara tertentu untuk merendahkan dan menghina pengendara lain, maupun bersifat verbal seperti meneriakkan kata-kata umpatan kepada seorang penyeberang jalan (25). Aggressive driving merupakan mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang menimbulkan suatu tingkat risiko pada pengemudi lain (26). Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 99 pengemudi yang menyatakan aggressive driving terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 74,8%. Sedangkan dari 28 pengemudi yang menyatakan aggressive driving tidak terdapat yang tidak menerapkan K3 sebanyak 17,3%. Hasil analisis statistik diperoleh bahwa nilai X^2 hitung $9,097 > X^2$ tabel $(3,841)$ atau nilai $p(0,003) < \alpha(0,05)$. Ini berarti aggressive driving pengemudi berpengaruh terhadap penerapan K3. Asumsi peneliti bahwa mengemudi aggressive potensi kecelakaan karena pengemudinya rata-rata masih berusia belum terlalu tua sehingga nyalinya masih mantap dan masih sering melaju dengan kecepatan yang kencang, sehingga susah mengendalikannya dan pada saat melewati kendaraan lain, kadang kurang perhitungan.

Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti masih menemukan berbagai keterbatasan penelitian. Beberapa keterbatasan penelitian yang ada yaitu Keterbatasan waktu dan pengumpulan data Masih banyak variable independen yang dapat menjadikan faktor-faktor dalam penerapan K3 pada pengemudi dijadikan sebagai variabel bebas dalam penelitian ini. Namun karena kemampuan penulis terbatas dalam hal waktu dan tenaga maka variabel bebas yang digunakan terbatas. Pada penelitian ini dilakukan dengan wawancara serta memberi kuesioner terhadap responden. Pengumpulan data menggunakan kuesioner mempunyai dampak yang sangat subyektif sehingga kebenaran data kurang maksimal. Karena pada saat peneliti memberi pertanyaan sebageian responden tidak maksimal dalam memberi jawaban dipicu dengan kepentingan yang mendesak.

KESIMPULAN DAN SARAN

Studi ini menyimpulkan bahwa bahwa penerapan K3 pada pengemudi angkutan kota menunjukkan bahwa penerapan K3 memiliki peran yang sangat penting dalam berkendara khususnya pada angkutan kota dalam upaya meminimalisir terjadinya kecelakaan. Oleh karena itu, diperlukan dukungan dan perhatian yang cukup terhadap pengemudi untuk dapat mengoptimalkan perannya dalam menjalankan tugas nya sebagai pengemudi angkutan kota.

DAFTAR PUSTAKA

1. Fikra N, Khaidir A. Pemanfaatan Bis City Tour sebagai Promosi Wisata di Kota Padang. *Ranah Res J Multidiscip Res Dev*. 2019;1(3):407–15.
2. Mourita L. Kajian Terhadap Penerapan Safety First Dalam Perusahaan Jasa Transportasi Po Akas Asri. *Kementeri Ris Teknol Dan Pendidik Tinggi Univ Jember*. 2019;
3. Khakim R. Hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan dengan perilaku safety riding (Studi pada pengendara ojek sepeda motor di Kelurahan Kedungmudu Kota Semarang). *UNIMUS*; 2016.
4. Novitasari E, Indarja I, Hardjanto US. Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Semarang Dalam

- Penataan Transportasi. *Diponegoro Law J.* 2019;8(4):2492–509.
5. Rifal ADC. Faktor risiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus (studi pada bus po jember indah trayek jember-situbondo). 2017;
 6. Puteri AD, Nisa AM. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Supir Travel di PT. Libra Wisata Transport. *PROPOTIF J Kesehat Masy.* 2020;
 7. Hadi AJ, Ahmad H, Permayasa N, Nasution N. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku K3 pada Sopir Angkutan Umum di Kota Padangsidempuan. *Media Publ Promosi Kesehat Indones.* 2023;6(2):254–60.
 8. Dahlan M, Sukmawati S, Irdan M. Fishbone Analysis Sebagai Metode Dalam Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas. *Bina Gener J Kesehat.* 2021;12(2):59–62.
 9. Kemenkes RI. Orang pekerja di dunia meninggal setiap 15 detik karena kecelakaan kerja. Dari www.depkes.go.id [22 Maret 2017]. 2020;
 10. Indrawati R, Rusmiati D. Pengetahuan Sebagai Faktor Penentu Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Truk. *J Ayurveda Medistra.* 2021;3(1).
 11. Cunningham TR, Jacobson CJ. Safety Talk and Safety Culture: Discursive Repertoires as Indicators of Workplace Safety and Health Practice and Readiness to Change. *Ann Work Expo Heal.* 2018 Sep;62(suppl_1):S55–64.
 12. Siti Mardiyanti AN. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman (Unsafe Acts) pada Pekerja Proyek Pembangunan Jaringan Transmisi Sutt 150 Kv Mamuju Baru-Topoyo Sulawesi Barat. Universitas Hasanuddin; 2021.
 13. Faturohman D, Mubina N, Utami PR. Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Aggressive Driving Pada Anggota Club Sepeda Motor Honda Cb150r Di Kabupaten Karawang. *Empower J Mhs Psikol Univ Buana Perjuangan Karawang.* 2021;1(2):47–52.
 14. Rosydah BM, Kurniasih D, Sandora R. Efek karakteristik individu dan pengaruh lingkungan terhadap perilaku aggressive driving pada pengemudi angkutan umum di kota surabaya. In: *Seminar MASTER PPNS.* 2017. p. 15–8.
 15. Sari NAD. Hubungan kematangan emosi dengan Aggressive Driving pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim; 2020.
 16. Renya MF. Aggressive Driving By Age And Level Education On Online Ojek Driver In Surabaya. Untag 1945 Surabaya; 2020.
 17. Endriastuty Y, Adawia PR. Analisa hubungan antara tingkat pendidikan, pengetahuan tentang K3 terhadap budaya K3 pada perusahaan manufaktur. *J Ecodemica.* 2018;2(2):193–201.
 18. Notoatmodjo S. Ilmu perilaku kesehatan. Jakarta: rineka cipta. 2010;200:26–35.
 19. Prasetya BA. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kelelahan Kerja Pada Pekerja Lapangan PT. Pelindo (II) Persero Cabang Pontianak. Universitas Muhammadiyah Pontianak; 2021.
 20. Kemalaputri AL. Pengaruh Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) Dan Lingkungan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan PT. Bakrie Metal Industries-Bekasi Fabrication Unit. STIE Indonesia Banking School; 2014.
 21. Ningrum PAP. Kedudukan Perkawinan Sentana Di Bali Menurut Undang–Undang No 1 Tahun 1974 Tentang Hukum Perkawinan. *Periksa J Huk Agama Hindu.* 2020;3(2).
 22. Fitriani D, Tarmzi T, Badaruddin B. Analisis Pengaruh Faktor Internal Terhadap Pendapatan Petani Kelapa (Studi Kasus Di Desa Manunggal Makmur, Kecamatan Kuala Jambi). Uin Sulthan Thaha Saifuddin Jambi; 2019.
 23. Panuntun MB, Atmojo TB, Hastuti H. Hubungan Pengetahuan Mengemudi Aman dan Masa Kerja dengan Perilaku Mengemudi Aman pada Sopir Bus PO. X Kutoarjo. *J Kesehat Lingkung J dan Apl Tek Kesehat Lingkung.* 2022;19(1):15–22.
 24. Permayasa N, J. Hadi A, Ahmad H, Dongoran IM. Development of a local wisdom-based social media literacy model for K3 behavior in public transport drivers in Padangsidempuan city, Indonesia. *Int J Community Med Public Heal.* 2023;10(3):968–73.
 25. Febrianto E. Hubungan antara self-control terhadap perilaku aggressive driving pada anggota komunitas motor. Universitas Muhammadiyah Malang; 2016.
 26. Akbar ATS. Hubungan Identitas Sosial dengan Perilaku Mengemudi Agresif pada Komunitas Motor Ditinjau dari Perspektif Agama Islam. *Edu Soc J Pendidikan, Ilmu Sos Dan Pengabdian Kpd Masy.* 2022;2(2):634–42.