

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk yang tinggi di Indonesia memicu permasalahan transportasi, terutama dalam keterbatasan sarana dan kurangnya penerapan Keselamatan Kesehatan dan Kerja (K3) pada transportasi darat, khususnya bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Akibatnya, aspek keselamatan pekerja dan penumpang sering terabaikan, sehingga risiko kecelakaan, cedera, hingga kematian meningkat. Keadaan ini menunjukkan pentingnya peningkatan pengawasan dan penerapan standar K3 secara menyeluruh untuk mewujudkan transportasi darat yang lebih aman, nyaman, dan berkelanjutan bagi seluruh pengguna (Alamsyah et al., 2021).

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 BAB I tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, harus dikembangkan untuk menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran. Lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitas kerja, sehingga harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sektor transportasi berkontribusi besar terhadap kecelakaan lalu lintas, yang memiliki tingkat cedera dan fatalitas tinggi di Indonesia. Seiring waktu, transportasi menjadi kebutuhan vital dalam kehidupan sehari-hari dan perekonomian (Adiyanto et al., 2021).

Bus, sebagai salah satu moda transportasi umum yang banyak digunakan untuk perjalanan jarak jauh antar kota dan provinsi. Perannya sangat vital dalam menunjang mobilitas penduduk, baik untuk keperluan pribadi, pekerjaan, maupun distribusi barang dan jasa. Menurut data dari Kementerian Perhubungan, jumlah armada bus di Indonesia terus mengalami peningkatan, dari 14.992 unit pada tahun 2023 menjadi 15.492 unit pada Oktober 2024. Pertumbuhan ini mencerminkan tingginya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi darat yang efisien dan terjangkau. Peningkatan jumlah kendaraan merupakan respons terhadap tingginya permintaan masyarakat akan sarana transportasi guna mendukung aktivitas harian, baik untuk mobilitas penumpang maupun distribusi barang atau logistik. Dalam menjalankan fungsi kendaraan tersebut, diperlukan individu dengan keahlian khusus, yaitu seorang pengemudi (Ningrum, 2018).

Mengemudikan bus termasuk pekerjaan yang memiliki tingkat risiko tinggi terhadap keselamatan diri pengemudi, serta berpotensi besar terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, seorang pengemudi perlu selalu siap menghadapi situasi tak terduga, agar tetap waspada, sadar, dan berhati-hati dalam bersikap maupun bertindak selama mengendarai kendaraannya (Bintaro, 2016).

Pengemudi bus memiliki peran penting dalam membantu orang bepergian dan mendukung kegiatan ekonomi serta bertanggung jawab besar menjaga keselamatan penumpang dan pengguna jalan lainnya. Pengemudi bus memerlukan konsentrasi yang tinggi dan harus mematuhi peraturan lalu lintas yang ada. Pengemudi bus banyak menghabiskan waktu dalam perjalanan. Sebagai pengemudi transportasi umum, mereka harus siap menjalani perjalanan jauh dengan waktu yang bervariasi, tergantung pada rute yang ditempuh dan kondisi lalu lintas (Wulan et al., 2021).

Selama perjalanan, pengemudi bus tidak hanya mengemudi, tetapi juga mengelola berbagai faktor yang mempengaruhi kelancaran perjalanan, seperti kondisi jalan, cuaca, dan lalu lintas. Pekerjaan ini menuntut ketahanan fisik dan mental yang baik, disiplin dalam mengikuti rute, serta kemampuan beradaptasi dengan perubahan situasi agar tugas dapat berjalan dengan baik. Akibatnya, jika ketahanan fisik dan mental tidak terjaga, kurangnya disiplin terhadap peraturan, atau kemampuan beradaptasi terganggu, risiko kecelakaan menjadi lebih tinggi, yang dapat membahayakan keselamatan pengemudi, penumpang, dan pengguna jalan lainnya (Hadi et al., 2023).

Seiring meningkatnya jumlah bus dan tingginya mobilitas, angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan umum juga menjadi perhatian serius. *World Health Organization* melaporkan bahwa setiap tahun, sekitar 1,19 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, dengan jutaan lainnya mengalami cedera. Korps Lalu lintas Republik Indonesia tahun 2024 menyebutkan bahwa kecelakaan bus menyumbang 8 persen dari total kecelakaan transportasi.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang terjadi di jalan secara tiba-tiba dan tidak disengaja, yang melibatkan kendaraan dengan pengguna jalan lain, serta berpotensi menimbulkan korban jiwa maupun kerusakan harta benda. Kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh pengendara sering kali menyebabkan kerugian baik secara materi maupun non-materi, seperti luka-luka, cacat permanen, hingga kematian. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu kejadian yang terjadi di jalan secara tiba-tiba dan tidak disengaja, yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya, dan mengakibatkan korban jiwa dan/atau kerusakan harta benda (Ansyori, 2018).

Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan (2023), laporan Korlantas Polri menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2022 terjadi peningkatan kecelakaan lalu lintas di wilayah Indonesia sebesar 34,6%, dengan total 94.617 kasus. Dalam laporan tersebut dijelaskan bahwa sebagian besar kecelakaan disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), yaitu sekitar 61%, yang mencakup kurangnya kemampuan atau keterampilan mengemudi serta perilaku pengemudi yang lalai, ceroboh, ugal-ugalan, atau kurang disiplin. Sementara itu, sekitar 9% kecelakaan disebabkan oleh kondisi kendaraan, dan 30% lainnya berkaitan dengan kondisi infrastruktur jalan serta lingkungan.

Menurut data Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan terdapat 2.577 kasus kecelakaan bus pada tahun 2019 di wilayah Cabang Sulawesi Selatan, yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti kelelahan, kondisi jalan yang rusak, kerusakan rem, ketidaklaikan kendaraan, dan kurangnya perawatan pada kendaraan.

Rahardjo (2014) menyatakan bahwa terdapat beberapa faktor yang memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas, antara lain faktor manusia yang berhubungan dengan kemampuan serta karakter pengemudi, faktor kendaraan yang menyangkut kelayakan teknis guna menjamin keselamatan di jalan, serta faktor infrastruktur dan lingkungan. Sementara itu, Rifal (2015) menjelaskan bahwa secara umum, penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia terdiri dari faktor manusia sebesar 93%, faktor kendaraan 2,8%, kondisi jalan 3,2%, dan faktor lingkungan sebesar 0,5%.

Tingkat kesadaran dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas merupakan salah satu aspek perilaku manusia saat mengemudi. Sebuah penelitian mengungkapkan bahwa semakin bertambahnya usia seseorang, maka tingkat kepatuhannya terhadap peraturan lalu lintas cenderung meningkat. Hal ini dapat dijelaskan bahwa seiring dengan bertambahnya usia, pemahaman individu mengenai peraturan lalu lintas juga berkembang, sehingga lebih mampu membedakan tindakan yang diperbolehkan dan yang dilarang (Arianto dan Arifin, 2016).

Di samping faktor manusia, keselamatan lalu lintas juga dipengaruhi oleh kondisi prasarana jalan. Studi yang dilakukan di Malaysia menunjukkan bahwa infrastruktur jalan yang berisiko tinggi dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan (Masirin et al., 2016). Oleh karena itu, penyediaan fasilitas jalan yang memadai, termasuk di kawasan kampus, menjadi hal penting untuk menunjang keselamatan pengguna jalan. Ketersediaan prasarana lalu lintas yang baik dapat membentuk perilaku berkendara yang lebih aman dan tertib di kalangan masyarakat.

Waldani (2021) menemukan bahwa pengemudi muda cenderung kurang menerapkan perilaku aman berkendara dibandingkan pengemudi yang lebih tua, karena dipengaruhi oleh minimnya pengalaman dan rendahnya persepsi risiko. Sebaliknya, pengemudi yang lebih tua lebih mampu mengantisipasi bahaya, mengendalikan emosi, dan patuh terhadap aturan lalu lintas.

Susilawati (2023) menemukan hubungan signifikan antara pengetahuan dan sikap dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Dimana pengemudi yang memiliki pengetahuan dan sikap yang baik maka akan menerapkan teknik mengemudi yang tepat serta kepatuhan terhadap aturan lalu lintas guna menjaga keamanan dan menghindari risiko kecelakaan. Sonmax dan Anwar (2023) menyatakan bahwa pengalaman kerja dan pelatihan mengemudi berperan dalam mencegah kecelakaan lalu lintas. Pengemudi berpengalaman lebih patuh aturan, sementara pelatihan teknik berkendara dan penguasaan kondisi jalan meningkatkan keselamatan.

Menurut Nurcahyo (2014), salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah kondisi kendaraan, termasuk rem, ban, dan lampu. Oleh karena itu, semakin baik kondisi kendaraan, semakin kecil risiko kecelakaan yang disebabkan oleh faktor teknis kendaraan yang tidak layak. Dalam Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3), pengurangan risiko kecelakaan dapat dicapai melalui kepatuhan berkendara dan edukasi keselamatan. Mengemudi memerlukan konsentrasi tinggi demi keselamatan semua pengguna jalan. Menerapkan perilaku aman berkendara sebagai pelatihan dasar membantu meningkatkan kesadaran risiko, dengan faktor seperti pengetahuan, pengalaman, kondisi kendaraan, dan lingkungan berperan penting dalam membentuk budaya berkendara yang aman dan bertanggung jawab.

Selain itu, pengemudi kerap melakukan pelanggaran lalu lintas, seperti menghentikan kendaraan secara tiba-tiba tanpa memberikan isyarat terlebih dahulu, menurunkan penumpang atau barang di lokasi yang tidak sesuai seperti bukan di bahu jalan atau bukan di tempat resmi yang telah ditentukan, misalnya halte atau terminal, serta berhenti atau menunggu penumpang di area dekat lampu lalu lintas. Perilaku tersebut tidak hanya mengganggu kelancaran arus lalu lintas, tetapi juga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan, terutama bagi pengguna jalan lainnya. Faktor lainnya yaitu, kurangnya inspeksi teknis secara rutin dan lemahnya pengawasan dalam operasional turut memperparah situasi. Hal ini mengindikasikan bahwa kecelakaan bus tidak hanya disebabkan oleh kelalaian individu, melainkan juga mencerminkan kelemahan sistem transportasi yang belum sepenuhnya menerapkan prinsip keselamatan dan kesehatan kerja (K3) secara optimal. (Jannah et al., 2023).

Namun demikian, upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus belum sepenuhnya berjalan optimal, terutama dalam hal manajemen waktu kerja dan durasi mengemudi. Pengemudi bus kerap dihadapkan pada tekanan target waktu dan rute yang panjang tanpa jeda istirahat yang memadai, sehingga meningkatkan risiko kelelahan yang berdampak pada keselamatan. Kelelahan ini dapat menurunkan konsentrasi, kewaspadaan, serta kecepatan reaksi pengemudi dalam menghadapi situasi darurat di jalan (Wicaksono dan Kurniawan, 2020).

Selain itu, kurangnya pelatihan berkala dan evaluasi kompetensi juga memperbesar potensi terjadinya kecelakaan. Banyak pengemudi bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang belum memperoleh pelatihan menyeluruh terkait keselamatan berkendara, seperti teknik *defensive driving* dan manajemen risiko di jalan. Padahal, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018, setiap perusahaan angkutan umum wajib memberikan pembinaan dan pelatihan keselamatan berkendara kepada pengemudi secara berkala. Hal ini sejalan dengan temuan dari Marliani (2021), yang menunjukkan bahwa pengemudi yang rutin mengikuti pelatihan keselamatan memiliki tingkat kecelakaan yang lebih rendah dibandingkan dengan mereka yang tidak pernah mengikuti pelatihan.

Terminal Regional Daya menjadi lokasi penelitian yang diambil karena berdasarkan laporan dari Direktorat Lalu Lintas Polda Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2019 hingga 2024, tercatat sebanyak 23 kasus kecelakaan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang berasal dari Terminal Regional Daya Makassar. Dari kecelakaan tersebut, sebanyak 17 orang kehilangan nyawa, sementara 36 lainnya mengalami luka-luka.

Tingginya angka kecelakaan di Terminal Regional Daya Makassar, sebagai pusat transportasi utama, menjadi perhatian serius. Selain berdampak langsung pada korban dan keluarganya, kejadian ini menimbulkan kekhawatiran masyarakat terhadap keselamatan berkendara, sehingga diperlukan evaluasi menyeluruh terhadap faktor-faktor penyebabnya.

Terminal Regional Daya merupakan terminal induk penumpang tipe A di Makassar, Sulawesi Selatan, dengan luas sekitar 12 hektar dan berjarak kurang lebih 23 km dari pusat kota. Terminal ini menjadi pusat pergerakan transportasi darat yang melayani berbagai rute, mulai dari daerah-daerah terdekat seperti Kabupaten Toraja hingga tujuan terjauh seperti Kota Manado, Sulawesi Utara. Tingginya volume pergerakan penumpang dan kendaraan di terminal ini tentu berbanding lurus dengan kompleksitas potensi risiko kecelakaan, khususnya pada moda angkutan bus jarak jauh atau Antar Kota Antar Provinsi (AKAP).

Oleh karena itu, penting untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus, baik dari aspek individu pengemudi, kondisi kendaraan, lingkungan, maupun sistem operasional. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi yang mendalam dan bermanfaat sebagai dasar dalam upaya perbaikan kebijakan keselamatan transportasi di wilayah ini. Berdasarkan uraian tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul: "Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus di Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2025."

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang diuraikan dalam latar belakang, peneliti merumuskan masalah penelitian ini untuk mengetahui bagaimana hubungan antara pengetahuan, usia, lama kerja, masa kerja, pelatihan mengemudi dan kelengkapan berkendara dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus di Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2025.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum penelitian ini yaitu untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus di Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2025.

1.3.2 Tujuan Khusus

- 1) Untuk menganalisis hubungan antara pengetahuan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus di Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2025.
- 2) Untuk menganalisis hubungan antara usia dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus di Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2025.
- 3) Untuk menganalisis hubungan antara lama kerja dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus di Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2025.
- 4) Untuk menganalisis hubungan antara masa kerja dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus di Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2025.
- 5) Untuk menganalisis hubungan antara pelatihan mengemudi dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus di Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2025.
- 6) Untuk menganalisis hubungan antara kelengkapan berkendara dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus di Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2025.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Ilmiah

Hasil dari penelitian ini dapat menjadi salah satu referensi untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan mengenai faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), khususnya dalam sektor keselamatan transportasi.

1.4.2 Manfaat Instansi

Hasil dari penelitian ini dapat menjadi salah satu referensi untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan mengenai faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), khususnya dalam sektor keselamatan transportasi.

1.4.3 Manfaat Peneliti

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi dan juga dorongan bagi pihak manajemen Terminal Regional Daya Makassar terkait pemahaman yang lebih baik mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas, sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan dan meningkatkan keselamatan bagi pengemudi bus serta penumpang yang menggunakan jasa transportasi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum tentang Pengetahuan

2.1.1 Definisi Pengetahuan

Menurut Bloom, pengetahuan adalah hasil dari proses tahu yang diperoleh setelah manusia melakukan penginderaan terhadap suatu objek melalui indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Pengetahuan ini menjadi dasar penting dalam membentuk tindakan seseorang. Pengetahuan adalah sesuatu yang diperoleh manusia dari hasil berpikir, belajar, melihat, mendengar, dan berinteraksi dengan lingkungan sekitar. Dalam ilmu pengetahuan, pengetahuan dianggap sebagai kumpulan informasi dan keterampilan yang terbentuk dari proses berpikir dan dibuktikan secara logis.

Pengetahuan bukan hanya sekadar informasi yang diterima begitu saja, tapi harus melalui proses pembuktian berdasarkan pengalaman atau akal. Pengetahuan muncul karena manusia memiliki rasa ingin tahu yang besar terhadap hal-hal di sekitarnya, dan biasanya diperoleh dengan menggunakan cara atau alat tertentu. Selain itu, pengetahuan juga bisa berasal dari apa yang ditangkap oleh pancaindra, seperti melihat dan mendengar, lalu diproses oleh akal menjadi pemahaman. Pengetahuan ini sangat penting karena menjadi dasar dalam mengambil keputusan, membentuk sikap, dan menentukan tindakan dalam kehidupan sehari-hari. Oleh karena itu, memahami apa itu pengetahuan sangatlah penting, terutama dalam pendidikan, ilmu pengetahuan, dan kehidupan sosial (Ridwan et al., 2021).

Menurut Notoatmodjo (2007), pengetahuan adalah hasil dari proses seseorang mengenali atau memahami sesuatu setelah melakukan pengindraan terhadap objek melalui pancaindra, seperti mata, telinga, hidung, lidah, dan kulit. Sebagian besar pengetahuan yang dimiliki manusia berasal dari apa yang dilihat dan didengar. Pengetahuan ini sangat dipengaruhi oleh pendidikan, baik yang diperoleh secara formal (seperti di sekolah) maupun nonformal (seperti dari pengalaman atau lingkungan). Artinya, semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang, biasanya semakin luas juga pengetahuannya. Namun, bukan berarti orang yang tidak bersekolah tinggi pasti tidak berpengetahuan, karena pengetahuan juga bisa diperoleh di luar pendidikan formal.

Pengetahuan seseorang terhadap suatu hal mencakup dua sisi, yaitu sisi positif dan negatif. Kedua sisi ini memengaruhi bagaimana seseorang bersikap terhadap hal tersebut. Jika seseorang memiliki pemahaman yang baik dan positif, maka sikapnya terhadap objek tersebut juga cenderung positif. Pengetahuan atau aspek kognitif ini sangat penting dalam membentuk tindakan, karena perilaku yang

didasari oleh pengetahuan biasanya lebih kuat dan bertahan lama dibandingkan perilaku yang tidak didasari oleh pemahaman yang baik.

2.1.2 Tahapan Pengetahuan

Tahapan pengetahuan dalam ranah kognitif telah diklasifikasikan oleh Benjamin Bloom pada tahun 1956 dalam Taksonomi Bloom. Taksonomi ini membagi proses berpikir menjadi enam tingkatan, dari yang paling sederhana hingga yang paling kompleks, diantaranya:

- 1) Mengingat(*Remembering*)
Kemampuan untuk mengingat kembali informasi yang telah dipelajari sebelumnya, seperti fakta, istilah, atau konsep dasar. Contoh: menyebutkan definisi atau menghafal rumus.
- 2) Memahami(*Understanding*)
Kemampuan untuk memahami makna dari informasi yang telah dipelajari, termasuk menjelaskan atau merangkum dengan kata-kata sendiri. Contoh: menjelaskan konsep dengan bahasa sendiri.
- 3) Menerapkan(*Applying*)
Kemampuan untuk menggunakan informasi yang telah dipelajari dalam situasi nyata atau baru. Contoh: menggunakan rumus matematika untuk menyelesaikan soal.
- 4) Menganalisis(*Analyzing*)
Kemampuan untuk memecah informasi menjadi bagian-bagian dan memahami hubungan antarbagian tersebut. Contoh: membandingkan dua teori atau mengidentifikasi asumsi dalam argumen.
- 5) Mengevaluasi(*Evaluating*)
Kemampuan untuk membuat penilaian berdasarkan kriteria dan standar tertentu. Contoh: menilai keefektifan suatu metode atau mengkritisi argumen.
- 6) Menciptakan(*Creating*)
Kemampuan untuk menggabungkan elemen-elemen yang ada untuk membentuk struktur atau pola baru. Contoh: merancang eksperimen atau menulis esai orisinal.

2.2 Tinjauan Umum tentang Usia

2.2.1 Definisi Usia

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) usia adalah umur individu yang dihitung sejak kelahiran hingga saat ini. Usia dapat memengaruhi daya tangkap dan pola pikir seseorang; semakin bertambah usia, tingkat kematangan dan kekuatan seseorang akan lebih matang dalam berpikir. Usia tidak hanya merujuk pada jumlah tahun yang telah dilalui seseorang sejak kelahiran, tetapi juga menggambarkan perubahan fisik, psikologis, dan sosial yang terjadi seiring berjalannya waktu.

Usia adalah ukuran waktu hidup individu yang berperan dalam fisik dan mental seseorang. Dalam konteks psikologi, usia sering dibedakan menjadi beberapa tahapan perkembangan, seperti usia dini, remaja, dewasa, dan lansia, yang masing-masing memiliki karakteristik tertentu dalam hal kognitif, emosional, dan fisik. Setiap tahapan usia memiliki kebutuhan dan tantangan yang berbeda (Hurlock, 1998).

2.1.2 Klasifikasi Usia

Menurut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2020) *Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) Sektor Transportasi Darat Bidang Angkutan Jalan* terbagi atas:

1) Usia Muda (≤ 25 tahun)

Umumnya memiliki refleks cepat, tetapi cenderung kurang pengalaman dan lebih berisiko dalam pengambilan Keputusan secara spontan.

2) Usia Produktif (26-45 tahun)

Dianggap sebagai usia paling ideal untuk pengemudi, karena masih memiliki kemampuan fisik optimal, refleks baik, serta pengalaman kerja memadai.

3) Usia Paruh Baya (46-55 tahun)

Mulai menunjukkan penurunan stamina dan ketajaman sensorik (penglihatan, pendengaran), namun pengalaman kerja tinggi bisa menyeimbangkan risiko tersebut.

4) Usia Pra-Lansia dan Lansia (>55 tahun)

Umumnya terjadi penurunan signifikan dalam fungsi fisik dan kognitif yang dapat memengaruhi keselamatan berkendara, seperti waktu reaksi lambat dan kelelahan cepat.

2) Tinjauan Umum tentang Lama Kerja

2.3.1 Definisi Lama Kerja

Lama kerja adalah waktu yang ditentukan untuk melakukan pekerjaan tertentu. Lama kerja merupakan ukuran waktu yang telah ditempuh seseorang untuk memahami dan melaksanakan tugas-tugas pekerjaan dengan baik. Lama mengemudi merujuk pada durasi waktu yang dihabiskan oleh seorang pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan dalam satu periode kerja (Harrington, 2001).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), khususnya Pasal 90, ditetapkan bahwa waktu kerja pengemudi paling lama 8 jam sehari. Setelah mengemudi selama 4 jam berturut-turut, pengemudi wajib beristirahat minimal 30 menit. Dalam kondisi tertentu, pengemudi dapat dipekerjakan hingga 12 jam sehari, termasuk waktu istirahat selama 1 jam.

Sochman (dalam Suma'mur, 1993) menyatakan bahwa beban dan durasi kerja memengaruhi kondisi fisik dan mental yang dapat menyebabkan kelelahan. Kelelahan ini menurunkan konsentrasi dan

respons, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan, terutama pada pengemudi dengan jam kerja panjang seperti sopir angkutan umum.

2.2.2 Klasifikasi Lama Kerja

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan mengatur waktu kerja sebagai berikut:

- 1) 7 jam per hari untuk 6 hari kerja dalam seminggu, atau
- 2) 8 jam per hari untuk 5 hari kerja dalam seminggu. Dengan total maksimal 40 jam kerja per minggu.

3) Tinjauan Umum tentang Masa Kerja

2.4.1 Definisi Masa Kerja

Masa kerja adalah lamanya seseorang bekerja dalam suatu instansi atau tempat kerja tertentu sejak pertama kali bekerja hingga waktu tertentu. Masa kerja mencerminkan lama pengalaman kerja seseorang yang dapat memengaruhi kemampuan dalam memahami serta melaksanakan tugas-tugas secara lebih efisien. Semakin lama masa kerja, umumnya semakin tinggi tingkat pengetahuan dan keterampilan yang dimiliki dalam bidang pekerjaannya (Tarwaka, 2017).

Masa kerja menunjukkan durasi keikutsertaan karyawan dalam sebuah unit kerja, yang berhubungan erat dengan peningkatan keterampilan teknis dan prosedural sehingga berimplikasi pada efektivitas penyelesaian tugas. Semakin lama seseorang bekerja, semakin banyak pengalaman yang di kumpulkan, sehingga ia menjadi lebih paham dalam menjalankan tugasnya dan bisa menyelesaikan pekerjaan dengan lebih cepat. Selain itu, pengalaman yang bertambah juga membantu meningkatkan keterampilan teknis dan kemampuan menyelesaikan masalah, yang pada akhirnya membuat kualitas dan produktivitas kerjanya lebih baik (Rahayu dan Putra, 2020).

2.4.2 Klasifikasi Masa Kerja

Pengemudi bus dapat dikelompokkan berdasarkan masa kerja untuk menilai tingkat pengalaman dan risiko kecelakaan yang mungkin dialami. Pengemudi Novice (Pemula), dengan masa kerja kurang dari 1 tahun, masih dalam masa adaptasi dan umumnya kurang familiar dengan rute serta prosedur operasional. Mereka yang berstatus Junior (1–3 tahun) mulai memahami rute dan jadwal, namun refleks dan ketahanan fisik mereka masih terus berkembang. Pada masa Intermediate (3–5 tahun), pengemudi memiliki pengalaman solid dan refleks baik, meski perlu waspada terhadap kelelahan akumulatif apabila durasi mengemudi terlalu panjang. Pengemudi Senior (5–10 tahun) sangat paham rute dan prosedur, dengan tingkat kepercayaan diri tinggi, tetapi memerlukan manajemen stres dan pemantauan kelelahan yang lebih ketat. Terakhir, kategori Veteran (≥ 10 tahun) mencakup pengemudi dengan keahlian sangat matang; meski demikian, mereka berpotensi mengalami penurunan refleks dan perlu mengikuti pelatihan ulang serta pemeriksaan

kesehatan berkala untuk menjaga keselamatan berkendara (Huda dan Bintara, 2021).

4) Tinjauan Umum tentang Pelatihan Mengemudi

2.5.1 Definisi Pelatihan Mengemudi

Pelatihan mengemudi adalah serangkaian kegiatan pembelajaran terstruktur yang dirancang untuk meningkatkan pengetahuan, keterampilan, dan sikap aman pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan sesuai standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Menurut Suryani dan Prasetyo (2019), pelatihan ini mencakup modul teori (peraturan lalu lintas, teknik *defensif driving*) dan praktik (*maneuvering*, pengereman darurat, penilaian risiko) yang disusun berdasarkan prinsip pembelajaran dewasa untuk memastikan transfer kompetensi ke lapangan.

2.5.2 Tujuan Pelatihan Mengemudi

Menurut Wangi dan Yuli, 2020, terdapat beberapa tujuan pelatihan mengemudi diantaranya:

- 1) Meningkatkan keselamatan berkendara
Memberikan pemahaman dan keterampilan *defensif driving* untuk menurunkan Tingkat kecelakaan lalu lintas
- 2) Mengoptimalkan keterampilan teknis
Melatih kemampuan manuver, pengereman darurat dan kontrol kendaraan dalam berbagai kondisi jalan
- 2.7Memperbarui pengetahuan regulasi dan standar keselamatan
Menyegarkan informasi mengenai peraturan lalu lintas dan prosedur tanggap darurat
- 4) Meningkatkan kesadaran risiko dan pengambilan keputusan
Melatih pengemudi untuk mengenali potensi bahaya, menilai risiko secara cepat dan memilih tindakan pencegahan yang tepat
- 5) Membangun sikap profesional dan etika kerja
Menanamkan nilai tanggung jawab, disiplin dan pelayanan prima kepada penumpang

2.5.3 Jenis-jenis Pelatihan Mengemudi

Berikut beberapa jenis pelatihan mengemudi yang umum digunakan di Indonesia khususnya bagi pengemudi bus:

- 1) Pelatihan *Defensive Driving*
Menekankan teknik antisipasi bahaya di jalan menjaga jarak aman, mengelola kecepatan, dan manuver menghindari sesuai pedoman Kemenhub (Kementerian Perhubungan. (2017). *Permenhub No. 108 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan*).
- 2) *Simulator Training*
Menggunakan simulator untuk melatih respon pengemudi dalam skenario kritis (rem darurat, penghindaran) tanpa risiko nyata di jalan raya (Prasetyo, 2021).

3) *Refresher Course*

Pelatihan berkala singkat untuk memperbarui pengetahuan peraturan lalu lintas baru, SOP perusahaan, dan teknik mengemudi defensif terbaru (Wangi dan Yuli, 2020).

4) Pelatihan Pertolongan Utama

Mengajarkan pengemudi cara memberikan bantuan pertama pada kecelakaan lalu lintas (*bleeding control*), CPR dasar, evakuasi penumpang (Rahman dan Lestari, 2020).

2.7 Tinjauan Umum tentang Kelengkapan Berkendara

2.6.1 Definisi Kelengkapan Berkendara

Kelengkapan Berkendara adalah semua perlengkapan fisik dan dokumen yang wajib dimiliki dan dibawa oleh pengemudi serta kendaraannya saat beroperasi di jalan, meliputi dua aspek utama:

1) Perlengkapan Kendaraan

- Ban cadangan, dongkrak dan pembuka roda
- Segitiga pengaman
- Peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K)
- Sabuk keselamatan
- Lampu utama, lampu rem, lampu seion dan klakson yang berfungsi dengan baik

2) Kelengkapan Administrasi

- Surat Izin Mengemudi (SIM)
- Bukti lulus uji berkala/KIR

(Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 57–59, Pasal 67).

2.7 Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Lalu Lintas

2.7.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan isu yang sangat perlu mendapatkan perhatian serius, mengingat dampak negatif yang dihasilkan dapat menyebabkan kerugian yang signifikan baik secara fisik, materi, maupun sosial. Kecelakaan tersebut tidak hanya merugikan individu yang terlibat, tetapi juga keluarga, masyarakat, serta perekonomian secara keseluruhan. Oleh karena itu, penanganan yang komprehensif dan berkelanjutan sangat penting untuk mengurangi risiko kecelakaan dan menciptakan lingkungan yang lebih aman di jalan raya (Wicaksono et al., 2014).

Kecelakaan merupakan peristiwa yang kompleks, karena dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor. Kecelakaan lalu lintas bisa disebabkan oleh manusia, kendaraan, kondisi jalan, dan lingkungan sekitar. Faktor manusia melibatkan pengemudi, penumpang, serta pengguna jalan lainnya, sedangkan faktor kendaraan mencakup baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Faktor jalan meliputi kondisi jalan, infrastruktur, dan fasilitas yang tersedia, sementara faktor

lingkungan dipengaruhi oleh cuaca serta topografi. Kecelakaan lalu lintas terjadi ketika salah satu atau lebih komponen pengendara gagal berfungsi dengan baik, yang berakibat pada kematian, cedera serius, dan/atau kerusakan materi (Nurul, 2020).

Menurut Undang-Undang No.22 Tahun 2009 yang dikutip oleh Paulus Gerhard (2017), kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya, yang dapat menyebabkan korban manusia atau kerugian materi. Kecelakaan ini disebabkan oleh berbagai faktor yang sulit diprediksi, terjadi dalam waktu yang tidak dapat diramalkan dengan pasti. Dari beberapa definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang tidak diharapkan dan sulit diprediksi kapan dan di mana akan terjadi, melibatkan minimal satu kendaraan bermotor yang dapat mengakibatkan cedera ringan hingga berat, kematian, serta kerusakan material.

Menurut Brauer (2016), kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh faktor individu seperti pengetahuan, usia, kesehatan, kelelahan, serta perilaku berkendara. Keselamatan tidak hanya bergantung pada sistem, tetapi juga kesiapan fisik dan mental pengemudi. Karena itu, edukasi keselamatan dan pembinaan perilaku berkendara aman sangat penting, khususnya bagi pengemudi sektor informal. Haddon (1970) melalui Haddon Matrix membagi penyebab kecelakaan menjadi tiga fase (pra, saat, dan pasca-kecelakaan) dan tiga faktor (manusia, kendaraan, lingkungan).

2.7.3 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Husni (2015), penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi 4 (empat) faktor yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan.

1) Faktor Manusia

Faktor manusia memiliki peranan yang sangat dominan, karena banyak faktor yang mempengaruhi, seperti pengemudi dan pejalan kaki. Menurut Eka dan Swaputri (2018), karakteristik manusia sebagai pihak yang berisiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas meliputi usia, pengalaman mengemudi, saat berkendara, serta konsumsi minuman beralkohol yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan.

2) Faktor Kendaraan

Kendaraan dapat menjadi penyebab kecelakaan jika tidak dapat dikendalikan dengan baik, yang biasanya disebabkan oleh kondisi teknis yang tidak laik jalan atau penggunaan yang tidak sesuai dengan ketentuan. Contoh kondisi teknis yang tidak laik antara lain rem blong, mesin mati mendadak, ban pecah, atau lampu mati saat malam hari. Sementara itu, penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan, seperti muatan berlebihan atau penumpang yang berdiri di atap kendaraan, juga berkontribusi pada risiko kecelakaan.

3) Faktor Jalan

Jalan juga merupakan faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, seperti kerusakan pada permukaan jalan yang menghambat pengemudi, seperti lubang besar yang sulit dihindari. Selain itu, kondisi geometrik jalan yang kurang ideal, seperti derajat kemiringan yang terlalu kecil atau terlalu curam pada belokan, dapat meningkatkan risiko kecelakaan.

4) Faktor Lingkungan

Kondisi lingkungan dapat berkontribusi pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Lingkungan jalan yang kurang memadai, seperti infrastruktur yang buruk atau minimnya fasilitas pendukung, dapat mengurangi kenyamanan pengemudi. Hal ini berdampak pada kemampuan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan, yang pada gilirannya meningkatkan risiko kecelakaan.

2.7.3 Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Sarana dan Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga kategori berdasarkan kondisi korban:

a. Meninggal Dunia

Korban yang dipastikan meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, baik pada saat kejadian maupun dalam waktu maksimal 30 hari setelahnya.

b. Luka Berat

Korban yang mengalami luka serius sehingga menderita cacat atau memerlukan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 hari sejak kecelakaan terjadi. Kondisi cacat dikategorikan jika ada anggota tubuh yang hilang, tidak berfungsi total, atau tidak dapat pulih secara permanen.

c. Luka Ringan

Korban yang mengalami cedera ringan tanpa memerlukan rawat inap di rumah sakit selama 30 hari. Kecelakaan lalu lintas tidak hanya memberikan dampak fisik seperti cedera atau kematian, tetapi juga menimbulkan dampak psikologis. Dampak psikologis yang dialami korban meliputi kecemasan, trauma, depresi, hingga gangguan disosiatif. Faktor yang memengaruhi dampak ini bisa berasal dari dalam diri korban (internal), seperti motivasi, tingkat kecerdasan, dan kepribadian (introvert atau ekstrovert), serta faktor eksternal seperti dukungan dari keluarga dan teman.

2.7.3 Peraturan Perundang-Undangan Keselamatan Ber Lalu Lintas

Beberapa peraturan dan perundangan-undangan keselamatan berlalu lintas di Indonesia yaitu:

- a. Undang-undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- b. Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Transportasi Jalan Raya
- c. Peraturan Pemerintah No. 42 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas

- d. Peraturan Pemerintah No. 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi
- e. Keputusan Pemerintah No. 44 tahun 1993 tentang Marka Jalan
- f. Keputusan Menteri 72 tahun 1993 tentang Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Keselamatan
- g. Keputusan Menteri No. 63 tahun 2004 tentang Rambu-rambu Jalan Raya
- h. Peraturan Menteri Perhubungan No PM 117 Tahun 2018 tentang Jam Kerja dan Istirahat Pengemudi
- i. Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2022 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum
- j. Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
- k. Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
- l. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
- m. Peraturan Menteri Ketenagakerjaan No. 5 Tahun 2018 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Angkutan Jalan
- n. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98 Tahun 2017 tentang Tata Cara Penetapan Pelayanan Angkutan Umum Antar Kota Antar Provinsi
- o. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 111 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dan Orang di Jalan
- p. Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Darat
- q. Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

2.8 Tabel Sintesa

Tabel 1.1 Tabel Sintesa

No	Peneliti (Tahun) dan Sumber Jurnal	Judul dan Nama Jurnal	Metode Penelitian	Sampel	Temuan
1.	AD Casidy Rifal. (2015) https://repository.unej.ac.id/handle/123456789/73244	Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah. <i>Artikel Ilmiah Hasil Penelitian.</i>	<i>Cross Sectional</i>	31 Responden	Hasil penelitian menunjukkan bahwa aktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo adalah pengetahuan mengemudi ($p=0,038$)
2.	Waldani, D. (2021). https://doi.org/10.33559/eoj.v3i2.753	Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pt. Bus Telaga Indah Jurusan Alahan Panjang-Padang. <i>Ensiklopedia of Journal</i> 3(2), 318-323.	<i>Cross Sectional</i>	23 Responden	Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara umur dengan safety driving pada pengemudi bus $p=0,022$,
3.	Wulan, D. A. N., Aziza, N., dan Hermawan, N. A. (2021). https://doi.org/10.57084/jikmi.v2i2.1777	Hubungan Durasi Mengemudi Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Trevel Suoh Kabupaten	<i>Cross Sectional</i>	37 Responden	Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara durasi mengemudi (0,000).

		Lampung Barat. <i>Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat Indonesia (JIKMI)</i> , 2(2).			
--	--	---	--	--	--

4.	Pratama, D. F., Maslina, M., dan Zainul, L. M. (2024). https://doi.org/10.36277/identifikasi.v10i1.346	Hubungan Pengetahuan Keselamatan Berkendara Dan Masa Kerja Pada Pengemudi Truk Di Pt Balikpapan Ready Mix Kota Balikpapan. <i>Identifikasi</i> , 10(1), 210–216.	<i>Cross Sectional</i>	30 Responden	Hasil menunjukan bahwa ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan Keselamatan Berkendara pada supir truck PT. Balikpapan Ready Mix.
5.	Khusnul, I. A., Muda, C. A. K., Azteria, V., dan Handayani, P. (2021). https://doi.org/10.47317/mikki.v10i1.333	Faktor-faktor yang berhubungan dengan Safety Driving pada pengemudi bus AKAP. <i>Mikki: Majalah Ilmu Keperawatan dan Kesehatan Indonesia</i> , 10(1), 1-13.	<i>Cross Sectional</i>	40 Responden	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan antara pelatihan mengemudi (p-value 0,001) dengan Safety Driving pada pengemudi bus AKAP.
6.	Fadhil, D. (2022). https://doi.org/10.57084/jikmi.v3i1.1771	Fadhil, D. (2022). Hubungan Perilaku Safety Driving dan Kondisi Kendaraan Dengan	<i>Cross Sectional</i>	106 Responden	Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan antara kondisi kendaraan dan kejadian kecelakaan lalu lintas pada

		Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Bus. <i>Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat Indonesia (JIKMI)</i> , 3(1).			pengemudi bus pada tahun 2023, dengan nilai statistik p (p-value) sebesar 0,09.
7.	Ayuningtyas, M., Kurniawan, B., dan Wahyuni, I. (2016). https://doi.org/10.14710/jkm.v4i3.13275	Faktor–faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving pada Pengemudi Road Tank PT. Pertamina Ep Asset 4 Field Cepu. <i>Jurnal Kesehatan Masyarakat</i> , 4(3), 504-513.	<i>Cross Sectional</i>	34 Responden	Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara keselamatan berkendara ($p=0,025$) dengan praktik keselamatan berkendara pengemudi tangki jalan PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu.

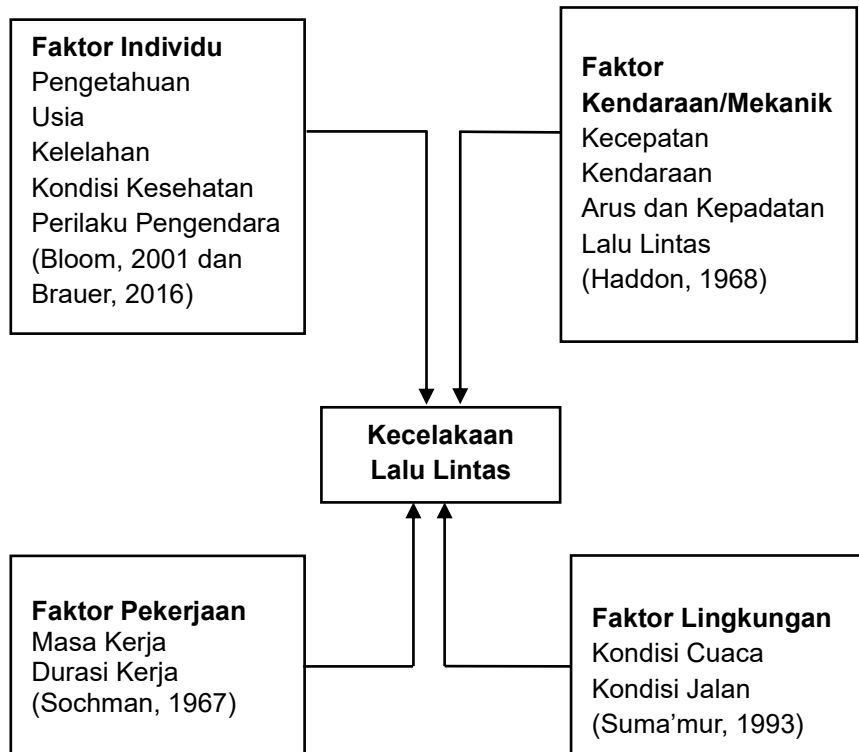
Berikut tabel sintesa yang digunakan pada penelitian ini:

Berdasarkan tabel sintesa di atas dapat disimpulkan bahwa penelitian di atas menggunakan metode penelitian *Cross Sectional* dengan jumlah sampel yang bervariasi. Hasil-hasil studi tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain durasi mengemudi yang panjang, kurangnya pelatihan mengemudi, rendahnya pengetahuan keselamatan berkendara, serta kondisi kendaraan yang tidak layak. Selain itu, faktor usia, masa kerja, dan perilaku pengemudi juga memiliki hubungan yang signifikan terhadap tingkat kecelakaan.

2.9 Kerangka Teori

Berdasarkan uraian diatas, maka dirumuskan kerangka teori sebagai berikut:

1. Teori Bloom (2001)
Taksonomi Bloom ada sistem klasifikasi yang mengelompokkan tujuan pembelajaran ke dalam tiga domain utama kognitif (mengingat, memahami, menerapkan, menganalisis, mengevaluasi, menciptakan), afektif (berfokus pada sikap dan nilai), psikomotorik (berkaitan dengan keterampilan fisik dan gerakan motorik).
2. Teori Brauer (2016)
Brauer menekankan bahwa kecelakaan kerja bukan semata-mata disebabkan oleh kesalahan individu, tetapi merupakan hasil dari kegagalan sistem. Pendekatan Brauer menintegrasikan ilmu teknik, manajemen dan perilaku manusia dalam mencegah kecelakaan dan penyakit akibat kerja.
3. Teori Haddon (1968)
Teori ini merupakan kerangka kerja untuk memahami dan mencegah kecelakaan dengan menggabungkan konsep segitiga epidemiologi (host, agen, lingkungan) dan fase waktu (pra, saat, pasca-kejadian) dalam Matriks Haddon, guna mengidentifikasi penyebab serta merancang intervensi yang efektif.
4. Teori Sochman (1967)
Teori Sochman adalah pendekatan dalam perilaku kesehatan yang menjelaskan bahwa perilaku kesehatan terbentuk melalui interaksi antara faktor biologis, lingkungan, dan perilaku individu, bukan terjadi secara kebetulan.
5. Suma'mur (1993)
Teori yang dikemukakan oleh Suma'mur berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja (K3), kelelahan kerja dan ergonomi. Teori ini bertujuan untuk memberikan pemahaman tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi kerja dan kesejahteraan pekerja, serta bagaimana cara mengelola dan mencegah dampak negatifnya.



Sumber: Bloom (2001), Brauer (2016), Haddon (1968), Suchman (1967) dan Suma'mur (1993)

Gambar 2.1 Kerangka Teori