

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi darat di Indonesia merupakan pilar utama dalam mendukung konektivitas antarwilayah serta penggerak roda ekonomi nasional. Perkembangan sektor ini bergerak secara eksponensial seiring dengan meningkatnya permintaan mobilisasi penduduk untuk keperluan pekerjaan, pendidikan, hingga pariwisata. Fenomena ini tercermin dalam data yang disampaikan oleh Menteri Perhubungan, Dudy Purwagandhi, yang mencatat akumulasi pergerakan penumpang angkutan umum pada masa Angkutan Natal 2025 dan Tahun Baru 2026 (Nataru 2025/2026) mengalami kenaikan sebesar 6,57% dibandingkan periode sebelumnya. Secara spesifik, sektor angkutan darat memberikan kontribusi besar dengan melayani sebanyak 2.251.733 orang. Meskipun lonjakan ini dipicu oleh stimulus kebijakan tarif yang diamanahkan Presiden Prabowo, Menhub menegaskan bahwa aspek keselamatan tetap menjadi indikator krusial yang harus diperhatikan demi menjamin kelangsungan hidup masyarakat di jalan raya.

Bandung, sebagai pusat pendidikan dan destinasi wisata utama di Jawa Barat, menjadi titik sentral dalam lonjakan mobilitas tersebut. Tercatat kunjungan wisatawan nusantara ke wilayah ini mencapai puncaknya pada April 2025 sebesar 22,52 juta perjalanan. Hal ini menciptakan peluang bisnis sekaligus tantangan besar bagi penyedia jasa Transportasi *Travel*. Bagi kalangan pelajar dan mahasiswa yang

menempuh pendidikan di luar kota, jasa *Travel* menjadi opsi utama karena menawarkan efisiensi waktu dan harga yang kompetitif.

Namun, tingginya permintaan ini sering kali tidak diimbangi dengan kesiapan sistem manajemen keselamatan yang memadai. Peneliti mengangkat topik ini karena adanya fenomena kesenjangan antara pesatnya pertumbuhan bisnis *Travel* dengan komitmen terhadap strategi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang terstandarisasi. Berbeda dengan moda bus besar yang memiliki terminal resmi dengan pengawasan ketat dari otoritas perhubungan, sektor *Travel* sering kali beroperasi melalui kantor - kantor cabang atau *pool* mandiri yang pengawasannya lebih bersifat internal. Karakteristik *Travel* yang menawarkan *point – to – point service* menuntut frekuensi perjalanan yang sangat tinggi dan jadwal yang ketat, yang pada akhirnya memberikan tekanan besar pada kondisi fisik dan mental para sopir.

Definisi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja Simarmata et al., (2022) Menurut Lumbangaol et al., (2022). Definisi K3 adalah suatu program kesehatan, keselamatan kerja dan lingkungan pada suatu perusahaan atau instansi yang memiliki banyak pekerja atau karyawan dengan tujuan utama agar para pekerja dapat dengan aman dan selamat dalam bekerja.

K3 adalah proses sistematis untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan mengendalikan penyebab kerugian (*loss causation*) di tempat kerja, termasuk kecelakaan, penyakit, dan kerusakan properti, dengan tujuan menciptakan budaya

keselamatan melalui manajemen risiko berbasis data. Menurut Organisasi Perburuhan Internasional (ILO), tujuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah untuk meningkatkan dan menjaga tingkat kesejahteraan sosial, mental, dan fisik yang maksimal bagi semua pekerja di berbagai industri. Tujuannya adalah untuk melindungi semua pekerja dari bahaya di tempat kerja yang dapat berdampak negatif pada kesehatan mereka dan untuk menghindari masalah yang berhubungan dengan kesehatan. Aprilliani et al., (2022).

Urgensi penerapan K3 dalam industri Transportasi bukan sekadar pilihan manajerial, melainkan amanat konstitusi yang bersifat mengikat. Secara hukum, landasan utama K3 di Indonesia diatur dalam Undang - Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, yang menegaskan bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapatkan perlindungan atas keselamatannya dalam melakukan pekerjaan. Hal ini kemudian dipertegas dalam Undang - Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, khususnya pada Pasal 86 dan 87, yang mewajibkan setiap perusahaan untuk menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang terintegrasi dengan sistem manajemen perusahaan.

Khusus dalam sektor Transportasi darat, Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pada Pasal 124 secara spesifik mengatur bahwa perusahaan angkutan umum wajib mematuhi dan melaksanakan standar pelayanan minimal yang meliputi aspek keamanan dan keselamatan. Selain itu, Pasal 90 dalam undang-undang yang sama memberikan batasan ketat mengenai waktu kerja pengemudi, di mana waktu kerja paling lama

adalah 8 jam sehari dan pengemudi wajib beristirahat paling sedikit setengah jam setelah mengemudi selama 4 jam berturut - turut.

Adanya ketimpangan antara regulasi tersebut dengan realita di lapangan - sebagaimana terlihat dari jam kerja sopir Selamat Trans yang padat dan minimnya pengawasan formal menunjukkan perlunya upaya reformulasi strategi. Reformulasi ini penting untuk memastikan bahwa kebijakan internal perusahaan tidak hanya selaras dengan aturan pemerintah, tetapi juga mampu secara adaptif melindungi sopir dari risiko *human error* dan *fatigue* demi terciptanya lingkungan kerja yang benar-benar aman dan nyaman.

Guna memperkuat validitas fenomena tersebut, peneliti telah melakukan observasi dan koordinasi dengan pihak regulator terkait. Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang pada tanggal 06 Mei 2026, ditegaskan bahwa setiap perusahaan jasa Transportasi wajib menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) untuk memitigasi risiko kecelakaan kerja, terutama yang diakibatkan oleh faktor kelelahan (*fatigue management*).

Guna memotret posisi implementasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di *Travel* Selamat Trans dalam industri jasa Transportasi, peneliti melakukan observasi terhadap standar pelayanan di industri serupa sebagai pembanding. Hal ini dilakukan untuk melihat bagaimana perbedaan karakteristik manajemen keselamatan antara satu perusahaan dengan perusahaan lainnya di rute yang sama (Karawang - Bandung), sebagaimana disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 1.1 Perkembangan Kapasitas Operasional Penyedia Jasa Angkutan Jalan Khusus (Moda AJAP) di Wilayah Jawa Barat Tahun 2023 – 2025.

No	Nama Perusahaan	2023	2024	2025	Persentase Kenaikan
1.	PT Blue Bird Tbk (Cititrans)	145 unit	178 unit	210 unit	44,82%
2.	PT Bhinneka Sangkuriang Transport	98 unit	115 unit	132 unit	34,69%
3.	PT Baraya Transport Utama	110 unit	124 unit	145 unit	31,81%
4.	PT Pasteur Trans Nusantara	75 unit	86 unit	98 unit	30,66%
5.	PT Selamat Anugerah Jaya (Selamat Trans)	52 unit	55 unit	59 unit	13,46%

Sumber: Dinas Perhubungan & Data Internal Perusahaan (diolah oleh Peneliti, 2026).

Berdasarkan Tabel 1.1 di atas, terlihat bahwa secara umum industri transportasi angkutan jalan khusus (moda AJAP) di wilayah Jawa Barat mengalami tren perkembangan yang positif dari tahun 2023 hingga 2025. Peningkatan jumlah armada yang cukup masif ditunjukkan oleh para pelaku industri utama, seperti PT Blue Bird Tbk (*Cititrans*) yang mencatatkan persentase kenaikan tertinggi sebesar 44,82%, diikuti oleh PT Bhinneka Sangkuriang Transport (34,69%), PT Baraya Transport Utama (31,81%), dan PT Pasteur Trans Nusantara (30,66%). Fenomena ini mencerminkan tingginya mobilitas masyarakat serta ketatnya tingkat penyerapan pasar terhadap jasa transportasi antar kota.

Namun demikian, kondisi perkembangan yang ekspansif tersebut tidak mampu diimbangi secara optimal oleh PT Selamat Anugerah Jaya (Selamat Trans). Perusahaan yang menjadi objek dalam penelitian ini tercatat hanya mengalami pertumbuhan armada sebesar 13,46% selama tiga tahun terakhir, yaitu dari 52 unit pada tahun 2023 menjadi 59 unit pada tahun 2025. Angka pertumbuhan tersebut

merupakan yang paling rendah dan tertinggal jauh di bawah rata-rata pertumbuhan kompetitor lainnya yang rata - rata bergerak di atas 30%.

Lambatnya perkembangan kapasitas operasional pada PT Selamat Anugerah Jaya (Selamat Trans) ini memicu sebuah implikasi serius terhadap manajemen operasional internal perusahaan, khususnya pada aspek sumber daya manusia. Dengan jumlah keterbatasan armada (59 unit) di tengah tingginya permintaan pasar pada rute operasional, perusahaan dituntut untuk tetap menjaga produktivitas dan ritase perjalanan secara konsisten. Kondisi ini secara langsung berdampak pada peningkatan beban kerja, kepadatan jadwal mengemudi, serta minimnya waktu istirahat yang dialami oleh para sopir.

Ketika kuantitas armada tidak bertambah secara signifikan namun tuntutan operasional di jalan raya terus dipacu, maka faktor risiko kerja seperti kelelahan fisik (*fatigue*), stres kerja, hingga potensi kecelakaan lalu lintas akan meningkat secara drastis. Fenomena inilah yang mengindikasikan adanya permasalahan mendasar terkait bagaimana pemenuhan, pengawasan, dan Analisis Implementasi Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Sopir di Travel Selamat Trans. Oleh karena itu, penelitian ini krusial dilakukan untuk menilai sejauh mana perusahaan mampu menerapkan standar K3 secara ideal guna melindungi keselamatan kerja para pengemudinya di tengah keterbatasan kapasitas operasional yang ada.

Peneliti juga mewawancarai 3 responden sopir dan ditemukan celah antara kebijakan ideal dan implementasi lapangan. Hasil wawancara awal dengan sopir menunjukkan masalah serius pada aspek ergonomi dan beban kerja Wawancara ini

dilakukan berdasarkan indikator penelitian yang telah disusun sebelumnya, sehingga proses pengumpulan informasi dapat berlangsung secara terarah dan sesuai dengan fokus penelitian. Hasil wawancara kemudian disajikan dalam bentuk tabel untuk menyajikan data secara sistematis dan memudahkan dalam melihat kecenderungan jawaban responden.

Tabel 1.2 Hasil Wawancara Masalah Kondisi K3

Kategori Utama	Detail Masalah	Jawaban Wawancara
Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)	Kondisi Kendaraan	Sebanyak 3 responden menyatakan kendaraan masih layak digunakan, namun 2 responden menambahkan bahwa terdapat beberapa unit yang sudah tua atau kurang nyaman.
	Pengecekan Kendaraan Sebelum Berangkat	Sebanyak 2 responden menyatakan pengecekan kendaraan dilakukan secara terbatas karena keterbatasan waktu, sementara 1 responden berusaha melakukan pengecekan lebih lengkap.
	Kepatuhan SOP Keselamatan	Sebanyak 2 responden menyatakan SOP keselamatan ada namun penerapannya bergantung pada kondisi dan kebiasaan sopir, sedangkan 1 responden menyatakan SOP sudah jelas.
	Risiko Kecelakaan	Sebanyak 3 responden menyatakan risiko kecelakaan meningkat pada kondisi tertentu seperti hujan deras, kemacetan, atau adanya masalah pada kendaraan.
	Jam Kerja	Sebanyak 3 responden menyatakan jam kerja sopir tergolong panjang dan padat, sehingga berpotensi menyebabkan kelelahan.
	Tingkat Kelelahan	Sebanyak 3 responden menyatakan pernah mengalami kelelahan, seperti capek, mengantuk, atau menurunnya kecepatan dan konsentrasi saat berkendara.
	Kondisi Fisik Saat Bekerja	Sebanyak 3 responden menyatakan kondisi fisik terganggu saat bekerja, seperti badan pegal, cepat lelah, dan fokus menurun akibat kurang istirahat.

Kategori Utama	Detail Masalah	Jawaban Wawancara
	Cara Mengatasi Kelelahan	Sebanyak 3 responden menyatakan mengatasi kelelahan secara mandiri, seperti istirahat sejenak, minum kopi, berhenti sebentar, atau mengatur tenaga.

Sumber: data diolah peneliti, (2026)

Berdasarkan hasil wawancara dengan tiga responden pada Tabel 1.2, kondisi kendaraan yang digunakan sopir secara umum masih layak operasional. Namun, beberapa kendaraan sudah berusia tua dan kurang nyaman saat dipakai. Meski begitu, kualitasnya belum optimal sepenuhnya, sehingga berisiko jika tidak dirawat secara rutin. Selain itu, pemeriksaan kendaraan sebelum berangkat belum dilakukan secara menyeluruh oleh semua sopir. Keterbatasan waktu jadi alasan utama, sehingga cek hanya dilakukan secara asal-asalan, padahal ini krusial untuk menjamin keamanan. Di sisi lain, Standar Operasional Prosedur (SOP) keselamatan sudah ada, tapi penerapannya belum konsisten. Beberapa sopir menyesuakannya dengan kebiasaan dan situasi lapangan, sehingga belum seragam. Ini menandakan bahwa kesadaran dan disiplin dalam menjalankan SOP masih perlu ditingkatkan untuk menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman. Risiko kecelakaan juga lebih tinggi dalam kondisi tertentu, seperti hujan lebat, kemacetan, atau masalah teknis kendaraan. Faktor lingkungan dan kondisi kendaraan jadi tantangan besar dalam menjaga keselamatan sopir.

Tidak hanya aspek teknis, beban kerja juga jadi isu penting dalam penerapan K3. Sopir punya jam kerja panjang dan padat, yang berpotensi menyebabkan kelelahan. Keluhan seperti lelah, mengantuk, dan konsentrasi menurun saat mengemudi sering muncul. Kelelahan ini tak hanya mengganggu fisik, tapi juga

menurunkan kewaspadaan yang vital saat berkendara. Beberapa sopir juga merasa badan pegal dan kurang istirahat, menunjukkan pengelolaan waktu kerja dan istirahat belum seimbang. Untuk mengatasi kelelahan, sopir biasanya mengandalkan cara sendiri, seperti istirahat singkat atau minum kopi berkafein. Meski membantu sementara, ini belum menunjukkan adanya sistem terstruktur untuk mengelola kelelahan. Peran perusahaan dalam mendukung K3 masih perlu diperkuat, terutama dengan kebijakan yang menjaga keseimbangan beban kerja dan kesehatan pekerja. Oleh karena itu, penerapan K3 harus lebih serius agar tercipta lingkungan kerja yang aman, nyaman, dan mendukung produktivitas jangka panjang.

Tabel 1.3 Hasil Wawancara Masalah Sarana dan Lingkungan K3

Kategori Utama	Detail Masalah	Jawaban Wawancara
Lingkungan Kerja Aman dan Nyaman	Kenyamanan Kursi	Sebanyak 3 responden menyatakan kursi cukup nyaman, namun 1 responden menyebutkan bahwa kursi dapat menimbulkan pegal jika digunakan dalam waktu lama.
	Kondisi Kabin	Sebanyak 2 responden menyatakan kondisi kabin tergantung pada unit kendaraan, sementara 1 responden menyatakan kabin cukup bersih dan nyaman.
	Fasilitas Istirahat	Sebanyak 3 responden menyatakan fasilitas istirahat tersedia dan cukup, meskipun bentuk dan pemanfaatannya berbeda-beda.
	Kenyamanan Lingkungan Kerja	Sebanyak 3 responden menyatakan lingkungan kerja secara umum terasa nyaman.
	Pengaturan Jadwal	Sebanyak 2 responden menyatakan jadwal kerja belum sepenuhnya memperhatikan kondisi sopir dan terkadang terlalu padat, sedangkan 1 responden menilai jadwal sudah cukup baik.
	Waktu Istirahat	Sebanyak 3 responden menyatakan waktu istirahat masih kurang dan belum teratur.

Sumber: data diolah peneliti, (2026)

Berdasarkan wawancara dengan tiga responden pada Tabel 1.3, kenyamanan kursi kendaraan secara umum sudah cukup baik, meski pemakaian lama tetap bikin pegal. Kondisi kabin kendaraan bervariasi antar unit, sehingga kenyamanan yang dirasakan sopir belum merata sepenuhnya. Fasilitas istirahat sudah tersedia dan dinilai memadai oleh kebanyakan responden, tapi pemanfaatannya belum optimal. Ini menunjukkan bahwa fasilitas saja tidak cukup tanpa pengelolaan yang tepat. Secara keseluruhan, lingkungan kerja terasa cukup nyaman bagi sopir saat menjalankan tugas. Namun, kenyamanan ini masih perlu ditingkatkan untuk mendukung kinerja dan kesejahteraan mereka secara maksimal.

Selain itu, pengaturan jadwal kerja dan istirahat juga butuh perhatian lebih. Beberapa responden bilang jadwal kerja masih terlalu padat dan kurang memerhatikan kondisi fisik sopir. Waktu istirahat pun terasa kurang serta tidak teratur, yang bisa picu kelelahan. Meski lingkungan kerja sudah mendukung, perbaikan pengelolaan waktu kerja dan istirahat tetap diperlukan agar kenyamanan serta keselamatan kerja lebih optimal.

Lalu berdasarkan observasi awal, sistem manajemen K3 di Selamat Trans saat ini masih bersifat instruksional dan belum terintegrasi dalam sebuah SOP formal yang tertulis secara komprehensif. Pengawasan keselamatan kerja masih mengandalkan laporan mandiri sopir melalui grup komunikasi digital. Hal ini menunjukkan adanya celah antara kebijakan ideal dengan implementasi di lapangan, terutama terkait manajemen waktu istirahat dan ergonomi lingkungan kerja di dalam kendaraan. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menggali

lebih dalam hambatan tersebut agar dapat disusun sebuah rancangan implementasi yang lebih adaptif bagi para sopir.

Dari perspektif Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM), Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah pilar penting yang harus diterapkan secara menyeluruh oleh perusahaan. Prinsip utama K3 adalah bahwa setiap pekerja berhak atas lingkungan kerja yang aman, sehat, dan bebas dari bahaya yang mengancam keselamatan mereka. K3 tidak hanya bertujuan untuk mencegah kecelakaan kerja tetapi juga menjaga kesejahteraan fisik dan mental karyawan. Karena sopir *Travel* adalah pekerjaan yang berisiko tinggi, penerapan K3 semakin penting. Sopir harus mengemudi dalam waktu yang lama, menghadapi kondisi jalan yang tidak stabil, kemacetan yang sulit, dan berinteraksi langsung dengan penumpang lainnya. Jika sopir mengalami kondisi fisik yang buruk, stres mental, atau kelelahan, risiko ini meningkat.

Meskipun topik K3 telah banyak dibahas dalam berbagai penelitian, sebagian besar penelitian sebelumnya difokuskan pada perusahaan Transportasi besar seperti bus antar kota, logistik, dan industri manufaktur. Hanya sedikit penelitian yang membahas implementasi K3 pada perusahaan *Travel* skala menengah seperti *Travel* Selamat Trans. Padahal, perusahaan *Travel* memiliki karakteristik berbeda jumlah sopir lebih sedikit, jadwal lebih padat, dan interaksi dengan penumpang lebih tinggi. Selain itu, penelitian sebelumnya lebih banyak membahas aspek teknis keselamatan, bukan hubungan antara implementasi K3 dan kenyamanan kerja sopir secara menyeluruh. *Research gap* ini menunjukkan

perlunya penelitian yang lebih mendalam terkait pelaksanaan K3 dalam konteks perusahaan *Travel*, khususnya yang memengaruhi kenyamanan kerja sopir.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka peneliti tertarik untuk memilih judul **“Analisis Implementasi Program Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) (Kasus Pada Sopir Di *Travel* Selamat Trans)”**.

1.2 Identifikasi Masalah dan Rumusan Masalah

Berdasarkan berbagai masalah yang telah diketahui sebelumnya, ditunjukkan bagaimana masing-masing masalah berkorelasi satu sama lain. Masalah yang akan diteliti adalah posisinya di antara masalah lain. Masalah apa pun yang diduga berdampak baik atau buruk pada masalah yang diteliti. Selanjutnya, masalah dapat diterjemahkan ke dalam variabel (Sugiyono, 2022:281)

1.2.1 Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah merupakan cakupan atau lingkungan masalah yang akan diteliti, berdasarkan latar belakang masalah yang telah disampaikan sebelumnya, maka dapat didefinisikan masalah berikut:

1. Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) bagi sopir belum sepenuhnya diimplementasikan secara terstruktur.
2. Belum optimalnya kinerja perlindungan bagi sopir, ditandai dengan jam kerja yang panjang dan kondisi perjalanan padat yang memicu kelelahan.
3. Kurangnya konsistensi pengawasan terhadap prosedur keselamatan dalam aktivitas operasional harian.

4. Lingkungan kerja sopir (kondisi kabin dan kursi yang kurang ergonomis) belum sepenuhnya menjamin aspek keamanan dan kenyamanan yang konsisten.
5. Terdapat perbedaan antara program K3 yang berjalan saat ini dengan risiko nyata di jalan raya, sehingga diperlukan reformulasi program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ke depannya bagi sopir *Travel* Selamat Trans.

1.2.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas maka dapat dibuat rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) bagi sopir di *Travel* Selamat Trans.
2. Bagaimana kinerja Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada sopir di *Travel* Selamat Trans.
3. Bagaimana hambatan yang ditemukan dalam penerapan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) bagi sopir di *Travel* Selamat Trans.
4. Bagaimana reformulasi program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ke depannya bagi sopir di *Travel* Selamat Trans.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian di *Travel* Selamat Trans Cabang Suci Bandung adalah untuk mengetahui dan menganalisis:

1. Penerapan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) bagi sopir di *Travel* Selamat Trans Cabang Suci Bandung.

2. Kinerja penerapan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi sopir di *Travel* Selamat Trans Cabang Suci Bandung.
3. Hambatan yang ditemukan dalam penerapan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) bagi sopir di *Travel* Selamat Trans.
4. Reformulasi program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) bagi sopir di *Travel* Selamat Trans.

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini diajukan guna menjelaskan manfaat dan kontribusi yang dapat diberikan dan penelitian baik menurut kegunaan teoritis maupun praktis.

1.4.1 Kegunaan Teoritis

1. Peneliti dengan ini memiliki harapan agar penelitian ini bisa dapat menambah wawasan dan juga pengetahuan bagi peneliti serta dapat menambah ilmu yang diperoleh selama proses perkuliahan.
2. Penelitian ini diharapkan juga dapat memberikan informasi sebagai studi perbandingan ataupun referensi bagi penelitian lain yang sejenis.

1.4.2 Kegunaan Praktis

1. Untuk perusahaan *Travel* selamat Trans, penelitian ini dapat menjadi alat evaluasi untuk meningkatkan penerapan K3 dan memperbaiki fasilitas dan prosedur keselamatan yang berhubungan langsung dengan kenyamanan kerja sopir.

2. Untuk sopir, penelitian ini dapat memberikan pemahaman tentang faktor - faktor yang memengaruhi kenyamanan kerja serta pentingnya kesadaran tentang penerapan K3 dalam melakukan tugas sehari-hari.
3. Bagi Pihak Lain, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi dan acuan bagi peneliti lain yang ingin melakukan penelitian tentang kenyamanan kerja, manajemen operasional, atau K3 dalam sektor Transportasi.