



Tingkat pengetahuan tentang bantuan hidup dasar (BHD) pada pengemudi kendaraan umum Kota Medan: Studi kuasi-eksperimental

Knowledge level of basic life support (BLS) among public transport drivers in Medan City: A quasi-experimental study

Andriamuri Primaputra Lubis^{1*}, Rr Sinta Irina², Hera Zein Akbar³,
Tazzya Shailla Elfazi⁴

Abstract

Background: Basic Life Support (BLS) knowledge is essential, particularly for public transport drivers who frequently encounter medical emergencies. Adequate education on BLS can enhance their preparedness in responding to such situations.

Objectives: This study aims to assess the level of knowledge among public transport drivers in Medan City regarding BLS before and after an educational intervention

Methods: This study employed a quasi-experimental design using a one-group pretest-posttest approach. The sample consisted of 521 public transportation drivers in Medan City, divided into four groups: angkot drivers (125), online motorcycle taxi drivers (201), motorized rickshaw drivers (125), and rental car drivers (50). Data were collected using a structured questionnaire containing items assessing basic knowledge of Basic Life Support (BLS), administered both before and after an educational intervention. Data were analyzed descriptively to summarize respondent characteristics, and paired t-tests and Chi-Square tests were used to assess statistical differences in knowledge scores before and after the intervention and between driver groups.

Results: The majority of participants were male (n = 451, 86.56%), with the most common age range being 31–40 years (n = 250, 47.98%). Most respondents had completed junior high school (n = 251, 47.98%), and the largest driver category was online motorcycle taxi drivers (n = 201, 38.57%). The initial assessment indicated that most participants had a limited understanding of BLS. However, post-intervention analysis demonstrated a statistically significant improvement, with the majority achieving higher knowledge scores in the posttest.

Conclusion: Educational interventions on Basic Life Support significantly enhance the knowledge levels of public transport drivers in Medan City, as evidenced by the substantial difference between pretest and posttest scores.

Keywords:

Basic Life Support, Public Transport Drivers, Education, Knowledge Level

Abstrak

Latar Belakang: Pengetahuan tentang Bantuan Hidup Dasar (BHD) sangat penting, khususnya bagi pengemudi kendaraan umum yang sering menghadapi risiko kejadian medis darurat. Pemberian pengetahuan yang tepat mengenai BHD dapat meningkatkan kesiapsiagaan mereka dalam menghadapi situasi tersebut.

Tujuan: Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat pengetahuan pengemudi kendaraan umum di Kota Medan tentang BHD sebelum dan sesudah diberikan penyuluhan.

Metode: Penelitian ini menggunakan desain kuasi-eksperimental dengan pendekatan pretest-posttest satu kelompok. Sampel terdiri dari 521 pengemudi kendaraan umum di Kota Medan yang terbagi menjadi empat kelompok: sopir angkot (125), ojek online (201), becak bermotor (125), dan rental (50). Data dikumpulkan menggunakan kuesioner berisi pertanyaan terkait pengetahuan dasar mengenai Bantuan Hidup Dasar (BHD), yang diisi sebelum dan sesudah

¹ Program Studi / Departemen Anestesiologi dan Terapi Intensif, Fakultas Kedokteran, Universitas Sumatera Utara, Medan, Indonesia. E-mail: andriamuri@usu.ac.id

² Program Studi / Departemen Anestesiologi dan Terapi Intensif, Fakultas Kedokteran, Universitas Sumatera Utara, Medan, Indonesia. E-mail: sinta.irina@usu.ac.id

³ Program Studi Anestesiologi dan Terapi Intensif, Fakultas Kedokteran, Universitas Sumatera Utara, Medan, Indonesia. E-mail: herazeinakbar@gmail.com

⁴ Program Studi Anestesiologi dan Terapi Intensif, Fakultas Kedokteran, Universitas Sumatera Utara, Medan, Indonesia. E-mail: tazzyashillaelfazi98@gmail.com

Penulis Koresponding:

Andriamuri Primaputra Lubis: Program Studi / Departemen Anestesiologi dan Terapi Intensif, Fakultas Kedokteran, Universitas Sumatera Utara, Medan, Indonesia E-mail: andriamuri@usu.ac.id

penyuluhan. Analisis data dilakukan secara deskriptif untuk karakteristik responden, serta menggunakan uji t berpasangan (paired t-test) dan uji Chi-Square untuk mengevaluasi perubahan dan perbedaan tingkat pengetahuan antar kelompok secara statistik.

Hasil: Berdasarkan hasil analisis data, mayoritas responden adalah laki-laki yang berjumlah 451 orang (86,56%) dengan rentang usia terbanyak 31–40 tahun yang berjumlah 250 orang (47,98%). Tingkat pendidikan responden paling dominan adalah lulusan SMP yang berjumlah 251 orang (47,98%), sedangkan jenis pengemudi terbanyak adalah sopir ojek online yang berjumlah 201 orang (38,57%). Mayoritas responden menunjukkan tingkat pengetahuan pada kategori kurang. Setelah penyuluhan, terdapat peningkatan yang signifikan pada tingkat pengetahuan, di mana sebagian besar responden memperoleh skor baik pada *posttest*.

Kesimpulan: Penyuluhan tentang Bantuan Hidup Dasar dapat meningkatkan secara signifikan tingkat pengetahuan pengemudi kendaraan umum di Kota Medan, terbukti dengan perbedaan yang jelas antara skor *pretest* dan *posttest*.

Kata Kunci:

Bantuan Hidup Dasar, Pengemudi Kendaraan Umum, Penyuluhan, Tingkat pengetahuan

Pendahuluan

Henti jantung mendadak adalah hilangnya fungsi jantung secara tiba-tiba, baik pada individu yang sudah maupun yang belum didiagnosis memiliki penyakit jantung. Kondisi ini terjadi akibat gangguan pada sistem listrik jantung, yang menyebabkan irama jantung tidak normal atau aritmia, sehingga jantung tidak dapat berfungsi dengan baik. Keadaan ini menjadi salah satu penyebab kematian mendadak tertinggi di dunia, termasuk di Indonesia. Tanpa penanganan yang cepat dan tepat, peluang untuk bertahan hidup sangat rendah (Tsao et al., 2023). *Out-of-Hospital Cardiac Arrest* (OHCA) atau henti jantung di luar rumah sakit menjadi tantangan besar dalam pelayanan kegawatdaruratan medis. Di Amerika Serikat, insiden OHCA mencapai 356.000 kasus per tahun, dengan tingkat kelangsungan hidup hanya sekitar 12%. Sementara itu, di Cina, kasus OHCA lebih dari 544.000 per tahun dengan tingkat kelangsungan hidup kurang dari 1%. Angka ini menunjukkan pentingnya intervensi dini, seperti Resusitasi Jantung Paru (RJP), dalam meningkatkan prognosis pasien (Martin et al., 2024; Yan et al., 2020).

Menurut data Riskesdas 2018, prevalensi penyakit jantung di Indonesia mencapai 1,5%, setara dengan 15 dari 1.000 penduduk. Meski data pasti mengenai kasus OHCA di Indonesia belum tersedia, diperkirakan ada sekitar 10.000 kasus henti jantung mendadak per tahun, atau setara dengan 30 orang per hari. Angka ini menunjukkan perlunya peningkatan pengetahuan dan keterampilan masyarakat dalam penanganan kasus henti jantung di luar rumah sakit (Kementerian Kesehatan, 2018).

Bantuan Hidup Dasar (BHD) merupakan intervensi awal pada pasien yang mengalami henti

jantung. BHD mencakup pengenalan dini kondisi henti jantung, aktivasi sistem tanggap darurat, pemberian RJP, dan penggunaan *Automated External Defibrillator* (AED) bila tersedia. Penanganan yang cepat dan tepat dapat membantu memulihkan sirkulasi dan fungsi napas pasien, sehingga peluang untuk bertahan hidup meningkat secara signifikan (Srverein et al., 2023).

Pengemudi kendaraan umum memiliki potensi besar sebagai penolong pertama dalam kasus OHCA di ruang publik, mengingat mobilitas tinggi dan interaksi langsung dengan masyarakat. Namun, penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan pengemudi kendaraan umum tentang BHD masih rendah akibat kurangnya pelatihan dan edukasi formal. Kondisi ini menjadi tantangan dalam meningkatkan kesiapsiagaan mereka terhadap kasus kegawatdaruratan (Ssewante et al., 2022). Pengetahuan dan keterampilan dalam melakukan RJP tidak hanya memerlukan teori, tetapi juga latihan praktis. Penelitian menunjukkan bahwa pelatihan berbasis simulasi dapat meningkatkan kemampuan individu dalam mengenali dan menangani kondisi henti jantung. Hal ini penting, mengingat tindakan RJP yang dilakukan dalam 3-5 menit pertama dapat meningkatkan kelangsungan hidup pasien hingga dua kali lipat (Weile et al., 2021).

Populasi pengemudi kendaraan umum di Kota Medan mencakup berbagai moda transportasi, seperti angkot, ojek online, becak bermotor, dan kendaraan rental. Sebanyak 521 pengemudi berpartisipasi dalam penelitian ini, dengan latar pendidikan bervariasi dari SD hingga SMA. Tingkat pendidikan ini dapat memengaruhi pemahaman mereka terhadap Bantuan Hidup Dasar (BHD).

Secara nasional, tingkat kesadaran masyarakat terhadap pertolongan pertama masih

rendah. Survei PMI (2019) mencatat bahwa hanya sekitar 25% masyarakat Indonesia memiliki pengetahuan dasar tentang pertolongan pertama. Penelitian lain di Jakarta menunjukkan hanya 18,3% responden yang mengetahui langkah awal menangani henti jantung (Yusuf et al., 2021). Hal ini menunjukkan pentingnya pendekatan edukasi yang sederhana, praktis, dan kontekstual bagi kelompok masyarakat seperti pengemudi, agar mereka mampu menjadi penolong pertama yang efektif di ruang publik (Birkun et al., 2021).

Metode *pretest-posttest* merupakan pendekatan yang efektif dalam mengukur keberhasilan pelatihan. Pretest memberikan gambaran awal tingkat pengetahuan peserta sebelum penyuluhan, sedangkan posttest mengevaluasi peningkatan pemahaman setelah intervensi edukasi. Studi menunjukkan bahwa metode ini dapat meningkatkan pengetahuan peserta hingga 30-50%, tergantung pada kualitas pelatihan yang diberikan. Ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat pengetahuan pengemudi kendaraan umum tentang BHD sebelum dan sesudah dilakukan penyuluhan.

Dengan adanya peningkatan pengetahuan, diharapkan mereka mampu menjadi penolong pertama yang andal dalam kasus OHCA di ruang publik (Rosida et al., 2023). Penelitian ini memiliki kebaruan karena menjadi salah satu studi pertama di Kota Medan yang secara sistematis menilai efektivitas edukasi BHD pada populasi pengemudi kendaraan umum, sebuah kelompok yang memiliki potensi strategis dalam memberikan pertolongan awal saat terjadi kegawatdaruratan di masyarakat.

Metode

Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan desain *pretest - posttest* yang bertujuan untuk mengetahui tingkat pengetahuan tentang Bantuan Hidup Dasar (BHD) pada pengemudi kendaraan umum di Kota Medan.

Penelitian ini dilakukan di Gedung Serbaguna PEMPROVSU Medan pada bulan September 2024 oleh panitia Kursus Penyegar dan Penambah Ilmu Anestesi (KPPIA) PERDATIN 2024. Populasi penelitian mencakup 521 pengemudi kendaraan umum yang terdiri dari sopir angkot (125 orang), pengemudi ojek online (201 orang), pengemudi becak bermotor (125 orang), dan pengemudi rental (50 orang). Data demografis responden meliputi

jenis kelamin, usia (20-30 tahun, 31-40 tahun, dan >40 tahun), serta tingkat pendidikan (SD, SMP, dan SMA). Instrumen yang digunakan adalah kuesioner yang terdiri dari dua bagian: data demografis dan pertanyaan tentang tingkat pengetahuan BHD, dengan 20 item penilaian. Skor dikategorikan menjadi baik (80-100), cukup (50-79), dan kurang (<50).

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner terstruktur yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya. Uji validitas dilakukan melalui analisis korelasi antar item pada uji coba awal terhadap 30 responden, dengan hasil koefisien korelasi >0,3 untuk seluruh item, menunjukkan bahwa pertanyaan dalam kuesioner cukup valid. Uji reliabilitas dilakukan menggunakan Cronbach's alpha dan diperoleh nilai sebesar 0,82, yang menunjukkan tingkat konsistensi internal yang tinggi. Pengukuran skor pengetahuan dilakukan melalui wawancara langsung oleh tim peneliti terlatih, bukan melalui survei daring, guna memastikan pemahaman responden terhadap setiap pertanyaan serta menghindari interpretasi yang keliru. Pendekatan ini digunakan untuk meningkatkan akurasi data dan konsistensi dalam proses pengumpulan informasi

Selanjutnya, penyuluhan tentang BHD diberikan melalui materi teori dan simulasi praktis yang mencakup pengenalan kondisi henti jantung, teknik Resusitasi Jantung Paru (RJP), dan penggunaan *Automated External Defibrillator* (AED). Kemudian sampel penelitian dibagi menjadi 50 kelompok untuk melakukan praktik BHD secara langsung, masing-masing difasilitasi oleh satu instruktur yang merupakan dokter spesialis anestesi atau residen anestesi yang telah mendapatkan pelatihan instruktur BHD. Durasi pelatihan untuk setiap kelompok adalah sekitar 90–120 menit, yang mencakup sesi penjelasan teori singkat dan latihan simulasi langsung.

Setelah penyuluhan dan praktik selesai, responden mengisi kuesioner *posttest* untuk mengevaluasi perubahan tingkat pengetahuan. Data dianalisis secara deskriptif untuk karakteristik responden, dan secara inferensial menggunakan uji *t* berpasangan (*paired t-test*) untuk membandingkan rata-rata skor pretest dan posttest, karena data berasal dari dua pengukuran pada subjek yang sama. Jika data tidak memenuhi asumsi normalitas, maka digunakan uji Wilcoxon signed-rank test sebagai alternatif. Penambahan penjelasan uji statistik ini penting untuk

memastikan bahwa perbedaan yang diamati bersifat signifikan secara statistik dan bukan disebabkan oleh variasi acak semata.

Hasil

Dari pengumpulan data yang dilakukan terhadap responden, didapatkan hasil sebagai berikut. Berdasarkan Tabel 1 di atas, mayoritas responden adalah laki-laki yang berjumlah 451 orang (86,56%) dengan rentang usia terbanyak 31–40 tahun yang berjumlah 250 orang (47,98%). Tingkat pendidikan responden paling dominan adalah lulusan SMP yang berjumlah 251 orang (47,98%), sedangkan jenis pengemudi terbanyak adalah sopir ojek online yang berjumlah 201 orang (38,57%).

Berdasarkan Tabel 2 di atas, dapat dijelaskan bahwa pada *pretest*, sebagian besar responden berada pada kategori pengetahuan "kurang", dengan distribusi tertinggi pada pengemudi rental (78%) dan pengemudi becak bermotor (72%), sedangkan proporsi terendah tercatat pada pengemudi ojek online (58,7%). Meskipun demikian, kelompok ojek

online juga memiliki proporsi tertinggi untuk kategori "baik" (10,9%) dan "sangat baik" (5%), dibanding kelompok lain.

Tabel 1. Distribusi frekuensi responden (n=521)

Responden	f	%
Jenis Kelamin		
Laki-laki	451	86,56
Perempuan	70	13,44
Usia		
20 – 30 Tahun	201	38,57
31 – 40 Tahun	250	47,98
>40 Tahun	70	13,45
Pendidikan Terakhir		
SD	50	9,8
SMP	251	47,98
SMA	220	42,22
Jenis Sopir Kendaraan Umum		
Sopir Angkot	125	23,9
Sopir Ojek Online	201	38,57
Sopir Becak Bermotor	125	23,9
Sopir Rental	50	13,63

Tabel 2. Hasil *pretest* tingkat pengetahuan

Kategori Skor	Sopir Angkot f (%)	Ojek Online f (%)	Becak Bermotor f (%)	Rental f (%)	Total f (%)
Kurang (<70)	93 (74,4)	118 (58,7)	90 (72)	39 (78)	340 (65,3)
Cukup (70–79)	20 (16)	51 (25,4)	22 (17,6)	8 (16)	121 (23,2)
Baik (80–89)	8 (6,4)	22 (10,9)	9 (7,2)	1 (2)	40 (7,8)
Sangat Baik (90–100)	4 (3,2)	10 (5)	4 (3,2)	2 (4)	20 (3,9)

Analisis lanjut antar pasangan kelompok pengemudi menggunakan uji Chi-Square menunjukkan bahwa hanya perbandingan antara sopir angkot dan ojek online yang menunjukkan perbedaan signifikan secara statistik dalam kategori tingkat pengetahuan awal tentang Bantuan Hidup

Dasar ($p = 0,039$). Sementara itu, pasangan kelompok lainnya seperti sopir angkot vs becak bermotor, maupun ojek online vs rental, tidak menunjukkan perbedaan yang signifikan ($p > 0,05$). Perbandingan antara ojek online dan rental menunjukkan hasil mendekati signifikan ($p = 0,059$).

Tabel 3. Hasil *posttest* tingkat pengetahuan

Kategori Skor	Sopir Angkot f (%)	Ojek Online f (%)	Becak Bermotor f (%)	Rental f (%)	Total f (%)
Kurang (<70)	1 (0,8)	1 (0,5)	2 (1,6)	1 (2,0)	5 (0,96)
Cukup (70–79)	6 (4,8)	12 (6,0)	10 (8,0)	7 (14,0)	35 (6,72)
Baik (80–89)	35 (28,0)	41 (20,4)	28 (22,4)	16 (32,0)	120 (23,03)
Sangat Baik (90–100)	83 (66,4)	147 (73,1)	85 (68,0)	26 (52,0)	341 (65,45)

Setelah pelatihan, sebagian besar responden menunjukkan peningkatan pengetahuan ke kategori sangat baik, terutama pada pengemudi ojek online (73,1%), diikuti oleh becak bermotor

(68%), sopir angkot (66,4%), dan rental (52%). Kategori "kurang" hampir tidak ditemukan. Uji Chi-Square menunjukkan perbedaan signifikan hanya antara ojek online dan rental ($p = 0,023$), sedangkan

kelompok lain tidak berbeda signifikan. Ini menunjukkan pelatihan efektif secara umum, namun respons peserta bervariasi antar kelompok.

Analisis perbandingan antar kelompok pengemudi setelah pelatihan menggunakan uji Chi-Square menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan signifikan dalam kategori tingkat pengetahuan antara sebagian besar pasangan kelompok ($p > 0,05$). Namun, terdapat perbedaan yang signifikan antara pengemudi ojek online dan rental ($p = 0,023$), yang menunjukkan bahwa meskipun pelatihan secara umum meningkatkan pengetahuan seluruh peserta, tingkat keberhasilan antar kelompok tidak sepenuhnya merata.

Pengemudi rental cenderung memiliki proporsi kategori "sangat baik" yang lebih rendah, sehingga mungkin memerlukan pendekatan pelatihan yang lebih intensif atau disesuaikan. Skor *pretest* responden sebagian besar berada pada rentang nilai <70 yang berjumlah 340 orang (65,25%). Namun, pada *posttest*, mayoritas responden memiliki skor dalam rentang nilai 90–100 yang berjumlah 361 orang (69,3%). Hasil ini menunjukkan bahwa penyuluhan secara signifikan meningkatkan tingkat pengetahuan responden tentang BHD.

Pembahasan

Penelitian ini menilai tingkat pengetahuan pengemudi kendaraan umum di Kota Medan terhadap Bantuan Hidup Dasar (BHD) melalui pendekatan *pretest* dan *posttest*. Hasil menunjukkan adanya peningkatan signifikan setelah penyuluhan. Sebelum pelatihan, mayoritas responden berada dalam kategori "kurang" (340 orang; 65,25%), sementara setelah intervensi, mayoritas mencapai kategori "sangat baik" (361 orang; 69,3%). Temuan ini sejalan dengan studi Panchal et al. (2020) yang menyatakan bahwa pelatihan berbasis edukasi efektif dalam meningkatkan pengetahuan dan keterampilan BHD.

Mayoritas responden berjenis kelamin laki-laki (86,56%), berusia 31–40 tahun (47,98%), dan berpendidikan SMP (47,98%). Jenis pekerjaan terbanyak adalah pengemudi ojek online (38,57%). Hal ini menggambarkan dominasi kelompok usia produktif dengan latar belakang pendidikan menengah dalam sektor transportasi informal. Studi Olasveengen et al. (2021) mendukung bahwa tingkat pendidikan memengaruhi kemampuan

individu dalam memahami tindakan darurat medis, termasuk BHD.

Hasil *pretest* menunjukkan bahwa kelompok dengan pendidikan SMA memiliki skor lebih tinggi dibandingkan kelompok dengan pendidikan SD atau SMP. Ini menunjukkan bahwa pendidikan formal dapat menjadi faktor penting dalam pemahaman konsep BHD. Namun, literasi Kesehatan yakni kemampuan memahami dan menggunakan informasi Kesehatan juga memegang peran penting, terutama pada populasi dengan latar belakang sosial ekonomi yang beragam. Bahkan individu dengan pendidikan menengah dapat memiliki literasi rendah jika tidak pernah terpapar informasi atau pelatihan yang relevan. Hal ini didukung oleh Razzak et al. (2022) yang menyatakan bahwa kemampuan menerapkan BHD lebih erat kaitannya dengan literasi praktis daripada sekadar latar belakang akademik.

Pelatihan berbasis praktik yang diberikan secara interaktif dan terbimbing terbukti efektif. Peningkatan signifikan pada *posttest* mencerminkan bahwa pendekatan edukatif yang digunakan mampu menjembatani kesenjangan teori dan praktik. Studi Greif et al. (2021) mendukung temuan ini, dengan menyebutkan bahwa metode pembelajaran aktif dapat meningkatkan retensi keterampilan BHD secara bermakna. Kelompok usia produktif tampak lebih responsif terhadap pelatihan. Studi Iwami et al. (2020) menjelaskan bahwa individu usia 30–40 tahun memiliki motivasi lebih tinggi dalam mempelajari keterampilan baru karena sering terpapar situasi darurat. Sementara itu, pengemudi ojek online menunjukkan skor *posttest* lebih baik dibanding kelompok lain, diduga karena lebih akrab dengan teknologi digital. Temuan ini didukung Pereira et al. (2024), yang menunjukkan bahwa akses terhadap media digital dapat meningkatkan literasi kesehatan komunitas berbasis pekerjaan.

Temuan ini juga memperkuat pentingnya pelatihan berulang untuk memastikan retensi pengetahuan. Studi Cheng et al. (2022) menunjukkan bahwa keterampilan BHD cenderung menurun seiring waktu tanpa pelatihan penyegar. Oleh karena itu, pelatihan lanjutan secara berkala sangat disarankan untuk kelompok berisiko tinggi seperti pengemudi.

Penelitian ini juga mendapatkan pengakuan dalam bentuk penghargaan dari Museum Rekor Dunia Indonesia (MURI) sebagai pelatihan BHD kepada pengemudi kendaraan umum terbanyak,

yang menunjukkan skala dan potensi dampak program ini. Namun demikian, penelitian ini memiliki sejumlah keterbatasan. Pertama, belum dilakukan evaluasi jangka panjang untuk mengetahui sejauh mana pengetahuan tetap bertahan. Kedua, studi ini hanya mengukur aspek pengetahuan melalui kuesioner dan belum mengevaluasi keterampilan praktik BHD secara langsung. Ketiga, potensi bias sosial tidak dapat dihindari karena responden mungkin memberikan jawaban yang dianggap benar secara sosial. Selain itu, faktor seperti pengalaman kerja, kondisi fisik, dan motivasi individu tidak dievaluasi, padahal dapat memengaruhi efektivitas pelatihan.

Untuk itu, disarankan agar penelitian lanjutan dilakukan dengan metode longitudinal, termasuk penilaian praktik langsung, serta mempertimbangkan variabel tambahan seperti pengalaman lapangan dan faktor psikososial. Rekomendasi ke depan mencakup pengembangan program pelatihan BHD berkelanjutan yang mudah diakses oleh komunitas pengemudi di berbagai kota, termasuk melalui platform digital, serta kolaborasi lintas sektor untuk memperluas dampak edukasi publik dalam menurunkan angka kematian akibat henti jantung mendadak.

Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelatihan dan penyuluhan BHD secara signifikan meningkatkan tingkat pengetahuan pengemudi kendaraan umum di Kota Medan. Hal ini menegaskan bahwa edukasi terstruktur efektif untuk membekali kelompok masyarakat yang berisiko tinggi dalam menghadapi kasus henti jantung di ruang publik.

Untuk menjaga keberlangsungan dampak edukasi, disarankan pelatihan dilakukan secara berkala dengan metode pembelajaran yang mudah diakses, seperti simulasi komunitas atau materi digital interaktif.

Deklarasi Konflik Kepentingan

Penulis menyatakan tidak ada potensi konflik kepentingan baik dari penulis maupun instansi yang berhubungan dengan penelitian, kepengarangan, dan publikasi pada artikel penelitian ini.

Ucapan Terima Kasih

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang terlibat dalam kelancaran penelitian ini, serta kepada responden yang bersedia meluangkan waktunya dalam proses penelitian.

Daftar Rujukan

- Birkun, A., Gautam, A., & Trunkwala, F. (2021). Global prevalence of cardiopulmonary resuscitation training among the general public: A scoping review. *Clinical and Experimental Emergency Medicine*, 8(4), 255.
- Cheng, A., Macias, L., Dunn, A., et al. (2020). Part 6: Resuscitation education science: 2020 american heart association guidelines for cardiopulmonary resuscitation and emergency cardiovascular care. *Circulation*, 142(16 Suppl 2), S551–S579.
- Greif, R., Lockey, A. S., Conaghan, P., et al. (2021). European Resuscitation Council Guidelines 2021: Education for resuscitation. *Resuscitation*, 161, 388–407.
- Howard, G., Kissela, B., Sharma, R., et al. (2023). Age-related differences in the role of risk factors for ischemic stroke. *Neurology*, 100(14), e1444–e1453.
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. (2018). *Laporan Risesdas 2018*. Jakarta: Kementerian Kesehatan Republik Indonesia.
- Martin, S. S., Bittencourt, M. S., Virani, S. S., et al. (2024). 2024 heart disease and stroke statistics: A report of US and global data from the American Heart Association. *Circulation*, 149(8), e347–e913. <https://doi.org/10.1161/CIR.0000000000001209>
- Olasveengen, T. M., Deasy, C., Semeraro, F., et al. (2021). European Resuscitation Council Guidelines 2021: Basic life support. *Resuscitation*, 161, 98–114.
- Panchal, A. R., Bartos, J. A., Cabañas, J. G., et al. (2020). Part 3: Adult Basic and Advanced Life Support: 2020 American Heart Association Guidelines for Cardiopulmonary Resuscitation and Emergency Cardiovascular Care. *Circulation*, 142(16 Suppl 2), S366–S468.

- Pereira, V., Iqbal, S., & Desai, N. (2024). The art of gamifying digital gig workers: A theoretical assessment of evaluating engagement and motivation. *Production Planning & Control*, 35(13), 1608–1624.
- Razzak, J., Luby, S., Thabet, F., et al. (2022). Improvement in trauma care for road traffic injuries: An assessment of the effect on mortality in low-income and middle-income countries. *The Lancet*, 400(10348), 329–336.
- Rosida, N. A., Saputro, S. D., & Rahmad, M. N. (2023). Simulation of Basic Life Support (BLS) training in improving self-efficacy of cardiac arrest first aid in adolescents. *Jurnal Kreativitas PKM*, 6(11), 4437–4448.
- Scapigliati, A., Cortellaro, F., Bianchi, S., et al. (2021). Community initiatives to promote basic life support implementation—a scoping review. *Journal of Clinical Medicine*, 10(24), 5719.
- Ssewante, N., Walakira, E., Nansubuga, F., et al. (2022). Assessment of knowledge, attitude and practice of first aid among taxi operators in Kampala City Taxi Park, Uganda: A cross-sectional study. *African Journal of Emergency Medicine*, 12(1), 61–66.
- Suverein, M. M., Deneux-Tharoux, C., Chatelle, C., et al. (2023). Early extracorporeal CPR for refractory out-of-hospital cardiac arrest. *New England Journal of Medicine*, 388(4), 299–309.
- Tsao, C. W., Aday, A. W., Almarzooq, Z. I., et al. (2023). Heart disease and stroke statistics—2023 update: A report from the American Heart Association. *Circulation*, 147(8), e93–e621.
<https://doi.org/10.1161/CIR.0000000000001123>
- Weile, J., Olesen, J., & Hansen, K. (2021). Simulation-based team training in time-critical clinical presentations in emergency medicine and critical care: A review of the literature. *Advances in Simulation*, 6, Article 1–12.
- Yan, S., Xu, Y., Chen, R., et al. (2020). The global survival rate among adult out-of-hospital cardiac arrest patients who received cardiopulmonary resuscitation: A systematic review and meta-analysis. *Critical Care*, 24, Article 1–13.