

ORIGINAL ARTICLE

TINGKAT PENGETAHUAN PERTOLONGAN PERTAMA KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS TERHADAP SIKAP PENGEMUDI OJEK ONLINE

Viki Candra Irwantoro^{1*}, Puguh Raharjo², Reny Tri Febriani³

^{1,2,3}Stikes Maharani Malang

Corresponding author:

Viki Candra Irwantoro

Stikes Maharani Malang

Email: vikicandrairwantoro@gmail.com

Article Info:

Dikirim: 22 Januari 2024

Ditinjau: 4 Februari 2025

Diterima: 20 April 2025

Abstract

The online based transportation business has experienced rapid growth in recent years. The community feels helped by the various facilities and services provided. Along with the many roles of online motorcycle taxi drivers in community mobility, it is important for drivers to have the right knowledge and attitudes in providing assistance to victims of traffic accidents according to procedures. The design of this research is quantitative research using a cross sectional approach. The sampling technique uses random sampling on the population of online motorcycle taxi drivers in Malang City. The instrument in this study used a questionnaire consisting of 100 respondents. The results of the study showed that 58 respondents (58%) gave a very good attitude, where almost half, namely 28 respondents (28%) had a good level of knowledge. Based on the Spearman statistical test shows a p value of $0.002 < \alpha (0.05)$, which means H_1 is accepted so it can be concluded that there is a relationship between the level of knowledge about first aid for victims of traffic accidents on the attitude of online motorcycle taxi drivers in Malang City. Suggestion, Collaborate with health services and the Malang City Police Traffic Police Unit to hold first aid training for victims of traffic accidents to online motorcycle taxi drivers in Malang City.

Keywords : Knowledge; First Aid Attitude; motorcycle taxi drivers.

Abstrak

Bisnis transportasi berbasis online telah mengalami pertumbuhan pesat dalam beberapa tahun terakhir. Masyarakat merasa terbantu dengan berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan. Seiring dengan banyaknya peran pengemudi ojek online dalam mobilitas masyarakat, penting bagi pengemudi untuk memiliki pengetahuan dan sikap yang tepat dalam memberikan pertolongan kepada korban kecelakaan lalu lintas sesuai prosedur. Rancangan pada penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan menggunakan pendekatan cross sectional. Teknik sampling menggunakan random sampling pada populasi pengemudi ojek online Kota Malang. Instrumen pada penelitian ini menggunakan kuesioner yang terdiri dari 100 responden. Hasil dari penelitian di bahwa 58 responden (58%) memberikan sikap sangat baik, dimana hampir setengahnya yaitu 28 responden (28%) mempunyai tingkat pengetahuan yang baik. Berdasarkan uji statistik Spearman menunjukkan nilai p value sebesar $0.002 < \alpha (0.05)$, yang artinya H_1 diterima sehingga dapat disimpulkan ada hubungan tingkat pengetahuan tentang pertolongan pertama korban kecelakaan lalu lintas terhadap sikap pengemudi ojek online Kota Malang. Saran, Berkolaborasi dengan tempat pelayanan kesehatan dan Satuan Polisi Lalu Lintas Polres Kota Malang untuk mengadakan pelatihan pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas kepada pengemudi ojek online Kota Malang.

Kata Kunci : Pengetahuan; Sikap Pertolongan Pertama; Ojek online.

PENDAHULUAN

Memang benar, industri transportasi yang mengandalkan aplikasi web mengalami pertumbuhan yang signifikan. Layanan transportasi *online* membuat mereka yang muak dengan transportasi tradisional menjadi menyenangkan dan bermanfaat. Pilihan moda transportasi mereka pun semakin bervariasi. Metromini, kopaja, angkutan umum, dan bus yang tidak beroperasi bukan lagi satu-satunya pilihan untuk berkeliling kota (Yunanto, 2016) dalam (Axiery *et al.*, 2019).

Transportasi *online* sebagai layanan yang memudahkan masyarakat Indonesia dalam melakukan mobilitas perjalanan. Transportasi *online* yang kini hadir di Indonesia yaitu taksi *online* dan ojek *online* yang hanya ada khusus di Indonesia, termasuk kedalam apa yang disebut sebagai *Transportation Network Companies* (TNC). Di negara tempat di mana TNC itu berawal yaitu Amerika, TNC menyediakan jasa transportasi mobil/taksi *online*. Namun, di Indonesia transportasi *online* dibuat lebih bervariasi dengan dimunculkannya layanan ojek online (Syafrino, 2017) dalam (Axiery *et al.*, 2019).

Menurut survei yang dilakukan oleh Organisasi Kesehatan Dunia, negara-negara dengan pendapatan per kapita tinggi, seperti Amerika Serikat, mempunyai tingkat kematian terkait lalu lintas tertinggi keempat belas, dengan rata-rata lima belas ribu per seratus ribu orang. Di sisi lain, angkanya 11,2 per 100.000 orang di Eropa (Rompis *et al.*, 2016).

Bisnis yang beroperasi pada platform *online* dapat dengan mudah mempengaruhi kehidupan sosial masyarakat dengan menjadikan layanan lebih mudah diakses dan terjangkau. Agar sebagian besar individu yang paham teknologi memilih berbisnis melalui platform digital. Perusahaan seperti Gojek, Grab, Uber, dan masih banyak lagi menyediakan layanan transportasi umum, baik yang beroperasi roda dua, roda empat atau lebih (Prayoga, 2017) dalam (Rahmadita, 2018).

Layanan kesehatan, khususnya layanan darurat yang kurang profesional di luar rumah sakit, akan terpengaruh oleh lemahnya sistem pra-rumah sakit. Prosedur pertolongan pertama pada korban KLL adalah contoh lain ketidakprofesionalan dalam pelayanan darurat. Detail seperti siapa yang akan memberikan pertolongan pertama kepada penderita dan siapa yang akan mengangkut mereka dari lokasi kecelakaan ke rumah sakit terdekat adalah bagian dari hal ini. Tragisnya, korban KLL sering kali tidak dilayani oleh tenaga medis profesional, namun oleh anggota keluarga korban, anggota polisi, pengemudi angkutan umum, dan orang-orang yang tidak memenuhi syarat atau tidak mampu memberikan perawatan medis. kebutuhan penting sehari-hari (Pallavisarji, 2013) dalam (Firdaus *et al.*, 2018).

Kemampuan untuk tetap tenang, merespons dengan cepat, menghentikan pendarahan, dan tidak terburu-buru memindahkan korban cedera adalah keterampilan yang perlu diketahui orang biasa untuk membantu dalam situasi seperti ini. Di sisi lain, pola pikir pertolongan pertama pada kecelakaan bertentangan dengan apa yang dilakukan masyarakat pada umumnya (Alan Budi Santoso, 2018). Penelitian yang dilakukan pada tahun 2018 oleh Kase *et al.* menemukan bahwa pelayanan darurat pertama dilaksanakan dengan buruk oleh 56,7% responden dan 46,7% memiliki pemahaman yang tidak memadai tentang hal tersebut. Kurangnya kesadaran kesehatan terkait pendidikan pertolongan pertama menjadi salah satu penyebab berkontribusi terhadap pertumbuhan angka kejadian kecelakaan lalu lintas. (Alan Budi Santoso, 2018) dalam (Lintas, 2022). Selain itu, sikap seseorang dapat diartikan sebagai reaksi tertutupnya terhadap faktor luar. Keseluruhan sikap sebagian besar ditentukan oleh pengetahuan, gagasan, keyakinan, dan emosi seseorang. Keadaan yang mendukung, seperti fasilitas dan bantuan, diperlukan agar sikap dapat berubah menjadi tindakan nyata.

Kota Malang merupakan salah satu kota yang berkembang pesat di Provinsi Jawa Timur. Perbaikan ruang publik, gedung, dan jaringan transportasi menjadi indikator utama dari kemajuan yang dicapai oleh Kota Malang. STNK meningkat dari 441.123 pada tahun 2015 menjadi 456.693 pada tahun 2016 sebagai dampak dari pesatnya perkembangan Kota Malang. Masalah transportasi, seperti kecelakaan dan kemacetan lalu lintas, mungkin timbul karena kondisi jalan yang tidak berubah. (Setiyawan, 2017). Hal ini berdasarkan informasi yang dihimpun MCTP. Terdapat 318 insiden pada tahun 2017, dengan 63 korban jiwa dilaporkan (SuryaMalang.com) dalam (Setiyawan, 2017).

Hasil studi pendahuluan yang dilakukan pada 11 April 2023 di salah satu paguyuban ojek online Kota Malang menunjukkan bahwa berdasarkan wawancara dengan ketua paguyuban, ketika ditanya mengenai tindakan yang dilakukan saat terjadi kecelakaan di jalan, jawabannya adalah, "Langsung terus saja mas, soalnya bingung mau diapakan." Dari jawaban tersebut, dapat disimpulkan bahwa masih terdapat kurangnya pengetahuan dan ketidakpastian sikap pengemudi ojek online dalam memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas di Kota Malang. Tingkat kejadian kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara ojek online di Kota Malang menunjukkan angka yang cukup signifikan, dengan peningkatan jumlah kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor, termasuk ojek online, dalam beberapa tahun terakhir. Di sisi lain, sikap pengemudi ojek online yang kurang sigap atau tidak tahu tindakan yang tepat dalam situasi kecelakaan juga menjadi perhatian, yang mana sering kali berakibat pada terlambatnya penanganan yang dapat memperburuk kondisi korban.

Berdasarkan hal tersebut, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai "Hubungan Tingkat Pengetahuan Tentang Pertolongan Pertama Korban Kecelakaan Lalu Lintas terhadap Sikap Pengemudi Ojek

Online Kota Malang." Penting bagi pengemudi ojek online untuk memiliki pengetahuan yang lebih mendalam terkait pertolongan pertama Karena mereka sering menjadi saksi atau pihak pertama yang berada di lokasi kecelakaan. Pengetahuan tentang pertolongan pertama dapat membantu pengemudi untuk memberikan bantuan yang cepat dan tepat, mengurangi risiko cedera lebih lanjut, serta meningkatkan peluang korban untuk mendapatkan perawatan medis yang tepat waktu. Oleh karena itu, pemahaman yang baik tentang pertolongan pertama sangat krusial dalam upaya meminimalisir dampak buruk dari kecelakaan lalu lintas.

METODE

Penelitian ini telah dinyatakan layak etik pada tanggal 25 Juli 2023 dengan nomor No. 815/VII/KEPK POLKESMA/2023. Rancangan penelitian yang di gunakan yaitu pendekatan *Cross Sectional* di mana data yang menyangkut variable independent dan variable dependent akan dikumpulkan dalam waktu yang bersamaan.

Pada penelitian ini populasinya adalah pengemudi ojek online kota malang yang tidak sedang mengangkut penumpang di kota malang yang dilakukan dibulan oktober 2023. Sampel dalam penelitian ini peneliti tidak mengetahui jumlah dari populasi yang akan diteliti maka untuk itu rumus yang dibutuhkan untuk mengetahui ukuran sampel dalam penelitian ialah menggunakan rumus lemeshow, (Sugiyono 2019) dalam (Caniago & Rustanto, 2022) :

$$n = \frac{Za^2 \times P \times Q}{d^2}$$

$$n = \frac{1,96^2 \times 0,5 \times 0,5}{0,1^2}$$

$$n = 96,04 \text{ dan dibulatkan menjadi } 100$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel minimal yang diperlukan

Z = Nilai standar dari distribusi sesuai nilai = 5% = 1,96

P = Prevalensi outcome, karena data belum didapat maka dipakai 50%

Q = 1-P

d = tingkat ketelitian 10%

Berdasarkan perhitungan menggunakan rumus lemeshow diatas maka jumlah sampel untuk penelitian ini adalah berjumlah 100 responden.

Peneliti menggunakan teknik pengambilan data secara *random sampling (accidental sampling)*. Instrument Kuesioner pengetahuan dalam penelitian ini menggunakan kuesioner yang diadopsi dari skripsi Soraya (2018) yang berjudul pengaruh pendidikan Kesehatan dengan info grafis melalui media sosial terhadap perilaku pertolongan pertama pada kecelakaan di pengemudi ojek *online* Surabaya yang sudah teruji validitasnya.

Kuesioner tersebut sudah tersusun sehingga responden tinggal memberikan jawaban sesuai dengan petunjuk pengisian. Setiap pernyataan diberikan tanda (√) sesuai dengan jawaban yang dipilih. Terdapat 8 soal yang terdiri dari dua bentuk pertanyaan yaitu *favorable* dan *unfavorable*. Kuesioner berisi tentang pernyataan seputar pengetahuan pengemudi ojek *online* tentang memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan. Setiap item pertanyaan diberikan skor dengan menggunakan kategori “Benar dan Salah” yang masing-masing pertanyaan diberi skor 1 atau 0, artinya Nilai 1 = bila jawaban benar. Nilai 0 = bila jawaban salah. Untuk pertanyaan positif meliputi nomor : 2, 3, 4, 8 dan untuk pertanyaan negatif meliputi nomor : 1, 5, 6, 7 dengan penilaian $\Sigma \text{benar} / 10 \times 100$. Kriteria: Baik = 76-100% Cukup = 56-75% Kurang $\leq 55\%$ (Arikunto, 1998).

Kuesioner sikap dalam penelitian ini menggunakan kuesioner yang diadopsi dari skripsi Soraya (2018) yang berjudul pengaruh pendidikan Kesehatan dengan info grafis melalui media sosial terhadap perilaku pertolongan pertama pada kecelakaan di pengemudi ojek *online* Surabaya yang sudah teruji

validitas dan realibilitasnya.

Setiap pernyataan diberikan tanda (√) sesuai dengan jawaban yang dipilih. Terdapat 11 soal yang terdiri dari dua bentuk pertanyaan yaitu *favorable* dan *unfavorable*. Kuesioner berisi tentang pernyataan seputar sikap pengemudi ojek *online* tentang memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan. Setiap item pertanyaan diberikan skor dengan menggunakan kategori “*skala Likert*”. Menurut Sugiyono (2010) cara pengukuran menggunakan *skala Likert* ini adalah untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Pernyataan positif pada kuesioner ini yaitu nomor 1, 2, 4, 7, 9, 10. Untuk pernyataan negatif yaitu nomor 3, 5, 6, 8, 11. *Skala Likert* dinilai sebagai berikut: Untuk pertanyaan positif : Sangat Setuju (SS) = diberi nilai 4, Setuju (S) = diberi nilai 3, Tidak Setuju (TS) = diberi nilai 2, dan Sangat Tidak Setuju (STS) = diberi nilai 1. Untuk pertanyaan negatif : Sangat Setuju (SS) = diberi nilai 1, Setuju (S) = diberi nilai 2, Tidak Setuju (TS) = diberi nilai 3, dan Sangat Tidak Setuju (STS) = diberi nilai 4. Untuk menghitung nilai pencapaian dapat digunakan rumus sebagai berikut : $\text{pencapaian (\%)} = \frac{\text{total nilai}}{Y} \times 100$ (total nilai skor tertinggi) di kali 100. Berikut kriteria nilai pencapaian berdasarkan interval skala likert: 1. Sangat buruk = 0% – 19,99% 2. Kurang baik = 20% – 39,99% 3. Cukup = 40% – 59,99 4. Baik = 60% – 79,99% 5. Sangat baik = 80% – 100%

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Karakteristik responden

Karakteristik Responden	Frekuensi	Persentase
Usia		
20-30 Tahun	33	33.0
31-40 Tahun	42	42.0
41-50 Tahun	16	16.0
Jenis Kelamin		
Laki-laki	96	96.0
Perempuan	4	4.0

Pendidikan Terakhir		
SD	2	2.0
SMP	9	9.0
SMA	87	87.0
S1	2	2.0

Dari data pada tabel 1 menunjukkan karakteristik responden berdasarkan dengan hasil hampir setengah responden yaitu 42 orang (42%) berusia 31-40 tahun. Pada karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin yaitu hampir seluruhnya 96 orang (96%) berjenis kelamin laki-laki. berdasarkan pendidikan terakhir di dapatkan data hamper seluruhnya 87 orang berpendidikan SMA (87%).

1. Tingkat Pengetahuan Pengemudi Ojek Online Kota Malang Tentang Pertolongan Pertama Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 2 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Sikap

Tingkat pengetahuan	Frekuensi n	Persen %
Baik	42	42.0
Kurang	34	34.0
Cukup	24	24.0
Total	100	100.0

Sumber: Data Penelitian 2023

Pada Tabel 2 menunjukkan bahwa hampir separuh responden yaitu (42 orang atau 42%) memiliki pemahaman yang sangat baik tentang cara memberikan pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas.

Akumulasi pengetahuan adalah produk akhir dari pikiran ingin tahu yang menggunakan teknik dan sumber daya tertentu. Ada banyak jenis pengetahuan, ada yang bersifat langsung dan ada pula yang tidak langsung; ada yang bersifat partikular, subyektif, dan sementara, ada pula yang objektif, luas, dan permanen. Pengetahuan bisa benar atau salah, tergantung pada keandalan sumber dan keakuratan metode yang digunakan untuk memperolehnya. Menurut Suhartono (2007) sebagaimana dikutip dalam Suwanti dan Aprilin (2017), informasi yang akurat jelas dicari. Mengurangi angka

kesakitan dan kematian melalui meringankan penderitaan, mencegah penyakit atau cedera lebih lanjut, dan mendukung pemulihan adalah tujuan pertolongan pertama, menurut Pembaruan Pedoman AHA dan Palang Merah Amerika untuk Pertolongan Pertama tahun 2015 (2015 AHA and American Red Cross Guidelines Update for First Aid).). Siapa pun, dalam keadaan apa pun, boleh melakukan pertolongan pertama, termasuk menjaga diri sendiri (Hazinski et al., 2015 dalam (Rahmadita, 2018).

Salah satu dari banyak faktor yang diyakini peneliti mempengaruhi tingkat pengetahuan seseorang adalah usianya. Mereka yang telah mencapai usia yang sesuai akan menunjukkan cara berpikir atau pemahaman yang lebih berkembang. Sekitar 42% dari mereka yang ikut serta dalam survei ini berusia antara 31 dan 40 tahun. Dalam hal ini, berusia antara 31 dan 40 tahun.

Daya pikir (kapasitas) seseorang lebih berkembang, sehingga dapat mengevaluasi dan mempelajari kembali segala ilmu yang telah dipelajari, termasuk bagaimana membantu orang lain yang membutuhkan, kapan pun mereka melihatnya di jalan. Pada usia tiga puluhan dan empat puluhan, orang cenderung lebih banyak mengambil bagian dalam kegiatan ekstrakurikuler, lebih terlibat dalam komunitasnya, dan umumnya mencoba menerima usia tua. Selain itu, Anda akan memiliki lebih banyak waktu luang untuk membaca dan menyelesaikan sesuatu saat Anda berusia dua puluhan. Pada usia ini, kapasitas linguistik dan intelektual kebanyakan orang dalam mengatasi masalah tidak berkurang.

Penelitian yang dilakukan oleh (Rasily, 2016 dalam Muhammad, 2021) mengatakan bahwa meskipun kemampuan kognitif seseorang meningkat secara alami seiring bertambahnya usia, ada enam variabel fisik yang mungkin menghambat kemampuan orang dewasa untuk belajar, yang menyebabkan melemahnya pemikiran kritis dan kemampuan kerja secara bertahap. Dengan demikian, pengetahuan seseorang dapat dibentuk

semasa hidup dan terbawa hingga masa tua melalui pengalamannya sendiri, pengalaman orang lain, lingkungan, dan unsur intrinsik lainnya. Konsisten dengan penelitian-penelitian sebelumnya yang menunjukkan bahwa pengetahuan dan pola pikir seseorang berubah seiring bertambahnya usia (Dharmawati, 2016 dalam Muhammad, 2021), kita dapat mengatakan bahwa proses pertumbuhan mental seseorang meningkat seiring bertambahnya usia, namun mencapai puncaknya pada usia sekitar 30 tahun. menjelang masa remaja, pertumbuhan mental sekarang lebih lambat. Kapasitas seseorang untuk belajar, melakukan hal-hal baru, dan beradaptasi dengan situasi baru tumbuh seiring dengan usia atau masa hidupnya.

Salah satu variabel yang diyakini peneliti dapat mempengaruhi tingkat pengetahuan seseorang adalah tingkat pendidikannya. Hampir sembilan dari sepuluh orang yang berpartisipasi dalam survei ini telah menyelesaikan sekolah menengah atas. Semakin banyak pendidikan yang dimiliki seseorang, semakin banyak informasi yang mereka serap, dan semakin banyak pengetahuan yang mereka peroleh; Hal ini membuktikan bahwa pendidikan berkorelasi langsung dengan pengetahuan. Sebaliknya, sikap memperoleh pengetahuan akan lebih sulit dipupuk pada mereka yang berpendidikan lebih rendah. Karena semakin tinggi tingkat pendidikan maka semakin tinggi pula pengetahuan, maka tingkat pengetahuan pun akan semakin baik. Wajar jika responden yang memiliki ijazah SMA atau sederajat diharapkan siap menerima berbagai informasi, termasuk mengenai tata cara pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas. Kapasitas seseorang untuk berpikir logis dan menyerap pengetahuan baru, terutama kemampuan mendeskripsikan isu-isu baru, berkorelasi positif dengan tingkat pendidikannya. Seseorang dengan tingkat pendidikan tinggi menguasai banyak hal, termasuk kebutuhan kesehatannya sendiri.

Penelitian yang dilakukan (Fitriana, 2020 dalam Muhammad, 2021) menunjukkan bahwa mereka yang memiliki ijazah SMA atau sederajat lebih mudah mengasimilasi pengetahuan dibandingkan mereka yang berpendidikan dasar atau menengah. Menurut penelitian lain (Suyami, 2012 dalam Muhammad, 2021), tingkat pendidikan seseorang mungkin mempengaruhi keahliannya. Berdasarkan penelitian ini, responden yang hanya berijazah SMP memiliki tingkat pengetahuan yang rendah, sedangkan responden yang berijazah SMA memiliki tingkat pengetahuan sedang hingga tinggi.

Para ilmuwan berpendapat bahwa jenis kelamin seseorang merupakan salah satu variabel yang mungkin mempengaruhi derajat pengetahuannya. Hampir seluruh partisipan penelitian ini adalah laki-laki (96%). Gender didefinisikan sebagai seperangkat sifat yang sering diasosiasikan orang dengan laki-laki dan perempuan. Berdasarkan data yang kami peroleh, jumlah pengemudi laki-laki terus melebihi jumlah pengemudi perempuan di pasar ojek online Malang. Sering kali diketahui bahwa gender berperan dalam pengetahuan masyarakat. Operasi penyelamatan mungkin terhambat jika laki-laki sering diminta membantu pemindahan pasien dan tugas-tugas lain yang membebani perempuan secara fisik jika terjadi kecelakaan lalu lintas. Menjadi driver ojek online merupakan salah satu pekerjaan yang memberikan layanan mobilisasi bagi masyarakat yang memanfaatkan teknologi internet. Laki-laki lebih cenderung melamar posisi pengemudi ojek online karena lamanya waktu yang dihabiskan di jalan.

2. Sikap Pengemudi Ojek Online Kota Malang Tentang Pertolongan Pertama Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 3. Tabulasi Silang Tingkat Pengetahuan Dengan Sikap

TINGKAT PENGETAHUAN	SIKAP						Total
	Cukup	Persentase	Baik	Persentase	Sangat Baik	Persentase	
Baik	1	1%	13	13%	28	28%	42%
Kurang	1	1%	21	21%	12	12%	34%
Cukup	1	1%	5	5%	18	18%	24%
Total	3	3%	39	39%	58	58%	100%

Sumber: Data Penelitian 2023

Tabel 3 menunjukkan bahwa mayoritas responden yaitu 58% (58 orang) mempunyai sikap sangat baik menurut penelitian terhadap sikap pengemudi ojek *online*. berkaitan dengan pemberian pertolongan pertama pada korban kecelakaan kendaraan bermotor. Tiga bagian membentuk suatu sikap: penalaran, emosi, dan keyakinan. Ketiga faktor ini menunjukkan bahwa individu sepenuhnya sepakat bahwa mereka harus optimis. Sudut pandang dan komponen emosi yang sesuai (senang-tidak senang, setuju-tidak setuju, baik-buruk, dan sebagainya) sudah membentuk suatu sikap, yaitu reaksi tertutup terhadap rangsangan atau objek tertentu. (Notoatmodjo 2014 dalam Kesehatan *et al.*, 2017).

Para ahli di bidangnya percaya bahwa sikap seseorang mungkin dipengaruhi oleh usianya. Berusia antara 31 dan 40 tahun, lebih dari separuh peserta (42%). Hal ini menunjukkan bahwa pengaruh suatu sikap terhadap pemikiran dan perilaku seseorang menjadi lebih besar seiring bertambahnya usia dan kedewasaan. Cara berpikir seseorang berubah seiring bertambahnya usia. Oleh sebab itu, pada usia tersebut seseorang memiliki sikap tanggung jawab yang lebih besar terhadap suatu kejadian, termasuk dalam melakukan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas.

Penelitian mengenai hubungan antara

kepentingan, sikap, dan tindakan masyarakat telah menunjukkan (Suharhat, 2009 dalam Kusuma, 2017). Manusia mempunyai kapasitas untuk mengembangkan perspektif yang lebih bernuansa mengenai berbagai topik dan hal sepanjang hidupnya. Usia dua puluh hingga empat puluh tahun adalah saat perkembangan seseorang berada pada titik paling pesat.

Para ilmuwan berpendapat bahwa tingkat pendidikan seseorang merupakan salah satu komponen yang dapat mempengaruhi pandangannya. Hampir sembilan dari sepuluh orang yang berpartisipasi dalam survei ini telah menyelesaikan sekolah menengah atas. Kemampuan kognitif seseorang dapat berkembang dengan bantuan pendidikan. Pengemudi ojek *online* yang berpengalaman dalam memberikan pertolongan pertama dapat menilai kebutuhan korban kecelakaan lalu lintas dengan lebih baik dan memberikan respons yang tepat. Pembelajaran dan pengalaman hidup keduanya berkontribusi pada pengembangan sikap yang lebih positif. Setiap orang harus tahu bahwa sekolah adalah tempat terpenting untuk belajar seumur hidup. Namun sekolah mempunyai tanggung jawab untuk mendorong nilai-nilai positif dan mendasar.

Menurut (suharhat, 2009 dalam Kusuma, 2017) untuk studi yang meneliti bagaimana keyakinan, hasrat, dan tindakan orang terhubung. Waktu terbaik untuk memperbaiki sikap seseorang adalah antara masa sekolah menengah pertama (SLTP) dan masa kuliah (PT).

Peneliti berasumsi bahwa jenis kelamin merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi sikap seseorang. Pada penelitian ini hampir seluruhnya responden (96%) berjenis kelamin laki-laki. Peneliti mendapati banyaknya lelaki sebagai pengemudi ojek *online* dan laki-laki sebagai tulang punggung keluarga memiliki tanggung jawab untuk bekerja, sehingga responden didominasi laki-laki karena lebih tanggap lebih kuat dalam bekerja.

Mayoritas responden (71,4%) adalah laki-laki, menurut penelitian (Yosephine, 2021). Mayoritas warga di Jl. Prof Dr Ida Bagus Mantra Bali adalah laki-laki, hal ini sejalan dengan penelitian tentang hubungan antara pengetahuan pertolongan pertama dan motivasi masyarakat (Suastrawan et al., 2021).

3. Hubungan Tingkat Pengetahuan Tentang Pertolongan Pertama Korban Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Sikap Pengemudi Ojek Online Kota Malang

Tabel 4. Hasil Uji Bivariat *Correlations*

	SIKAP		
	N	p-value	Nilai r
TINGKAT PENGETAHUAN	100	0,002	0,620

Sumber: Data Penelitian 2023

Hasil penelitian pada Tabel 4 menunjukkan uji statistic Spearman menunjukkan nilai p value sebesar $0.002 < \alpha(0.05)$, yang artinya H_1 diterima sehingga dapat disimpulkan ada hubungan tingkat pengetahuan tentang pertolongan pertama korban kecelakaan lalu lintas terhadap sikap pengemudi ojek *online* Kota Malang. Sehingga H_1 diterima serta hasil *Correlation Coefficient* 0,620, artinya kedua variabel memiliki korelasi yang kuat dengan nilai yang positif di mana kedua variabel memiliki hubungan yang searah jika pengetahuan baik maka sikap pun menjadi baik.

Menurut peneliti pengetahuan yang baik timbul dari pengemudi ojek *online* ini mempengaruhi sikap yang baik, saat pengemudi ojek online memiliki pengetahuan yang baik yang mencakup menerima, menanggapi, penilaian, mengelola dan karakteristik yang bernilai positif. Pengendara sepeda motor yang berprofesi sebagai sopir taksi *online* mempunyai cara pandang terhadap pertolongan pertama yang memungkinkan dalam memberikan pertolongan, serta mampu menjaga emosi dalam membantu korban kecelakaan. Sikap pengemudi ojek *online* dalam memberikan pertolongan pertama pada korban

kecelakaan lalu lintas dibentuk oleh tiga komponen sikap yaitu kognisi, emosi, dan keyakinan. Peserta yang menggunakan jasa ojek *online* memberikan tanggapan positif (sangat setuju) dan tanggapan negatif (sangat tidak setuju). Sementara itu, ketika ditanya keahliannya, para pengemudi ojek *online* terkadang memberikan jawaban yang baik dan terkadang memberikan jawaban yang buruk tentang pemberian pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas. Sikap pengemudi ojek *online* menunjukkan kompetensinya dalam menangani pertolongan pertama dan memberikan bukti bahwa mereka paham dan mampu memberikan pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas.

Tingkat penerimaan atau penolakan siswa terhadap suatu item, serta sikap, nilai, sentimen, dan emosi mereka, semuanya termasuk dalam domain pengetahuan emosional. Menurut peneliti bahwa pengetahuan yang baik tentang pertolongan pertama pada korban kecelakaan harus dimiliki oleh setiap individu, karena pengetahuan seseorang mempengaruhi hasil akhir dari korban tersebut, dan dapat menyelamatkan nyawa korban. Hal ini sejalan dengan teori, Siapa pun yang memiliki pengetahuan sebelumnya, pengalaman kerja, pengalaman hidup, dan keberanian dapat memberikan pertolongan pertama kepada korban kecelakaan lalu lintas, terlepas dari tingkat pendidikan mereka. Inilah sebabnya mengapa derajat pendidikan bukan satu-satunya penentu tingkat pengetahuan seseorang. Masyarakat sadar bahwa korban kecelakaan lalu lintas harus segera mendapatkan pertolongan, karena penanganan yang tidak tepat dapat memperburuk kondisinya. Namun, jika dilakukan dengan tanggap cepat, benar, dan tepat akan menyelamatkan nyawa korban dari trauma (Asdiwinata et al., 2019).

Penelitian ini sejalan dengan yang dilakukan oleh (Astutik and Jadmiko, 2017) Hubungan antara keinginan petugas Polisi Lalu Lintas dalam membantu korban kecelakaan lalu lintas dengan tingkat

pengetahuan petugas Bantuan Hidup Dasar (BHD). Alasan sederhananya adalah bahwa kecenderungan seseorang terhadap suatu hal meningkat sebanding dengan kedalaman dan luasnya pemahaman seseorang terhadap objek tersebut. Ada tiga jenis faktor—*intrapersonal*, *psikologis*, dan *situasional*—yang memengaruhi kecenderungan individu untuk membantu orang lain (Firdaus et al., 2018). Banyak variabel, seperti tingkat pendidikan, pengalaman hidup, dan akses terhadap sumber daya, mempengaruhi tingkat pengetahuan dan sikap seseorang. Kecenderungan seseorang untuk mencari ilmu pengetahuan, baik dari sumber pribadi maupun media, semakin meningkat seiring dengan meningkatnya tingkat pendidikannya. Salah satu keadaan yang timbul dari melihat dan menyikapi terjadinya tabrakan lalu lintas, baik positif maupun negatif, adalah sikap terhadap pemberian pertolongan pertama. Agar posisi korban tidak semakin terpuruk, reaksi positif masyarakat dilakukan dengan cepat, tepat, terukur, dan dilakukan dengan tenang (Darwanti et al., 2019).

Peneliti berasumsi bahwa, sangat erat kaitannya antara pengetahuan pengemudi ojek *online* dengan sikap pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas di kota Malang, mengapa demikian, pengetahuan yang baik akan menghasilkan respons yang baik untuk melakukan pertolongan, namun, jika pengetahuan kurang baik akan menghasilkan respons yang negatif atau kurang baik, akan berdampak pada korban yang tidak diberikan pertolongan dan hanya ditonton oleh masyarakat yang berada di lokasi sekitar karena kurangnya pengetahuan. Perlu diketahui bahwa selain niat dan keberanian, pengetahuan dan sikap juga mempengaruhi seseorang untuk melakukan pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas.

Pengetahuan dan sikap pengemudi online saling terkait dalam menentukan respons mereka terhadap situasi darurat, seperti kecelakaan lalu lintas. Seperti

yang ditemukan dalam penelitian Irfandi (2022), pengetahuan yang baik tentang pertolongan pertama dapat mempengaruhi sikap pengemudi dalam memberikan bantuan. Jika pengemudi online memiliki pengetahuan yang baik tentang cara memberikan pertolongan pertama dan memiliki sikap yang positif, seperti empati, tanggung jawab, dan kepedulian, mereka akan lebih cepat dan tepat dalam merespons kecelakaan. Dengan demikian, pengemudi online yang memiliki pengetahuan dan sikap yang baik akan lebih efektif dalam memberikan pertolongan, yang dapat mengurangi dampak negatif dari kecelakaan. Oleh karena itu, pendidikan dan pelatihan yang tepat tentang keselamatan dan pertolongan pertama sangat penting untuk meningkatkan kedua faktor ini, guna menciptakan pengemudi yang lebih peduli dan bertanggung jawab.

KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pengetahuan pengemudi ojek online Kota Malang tentang pertolongan pertama korban kecelakaan lalu lintas terhadap sikap mereka dalam memberikan pertolongan. Hal tersebut dibuktikan dengan hasil uji bivariat *correlations* yang menunjukkan terdapat hubungan tingkat pengetahuan tentang korban kecelakaan lalu lintas terhadap sikap pengemudi ojek *online* kota Malang nilai signifikansi sebesar $0,002 < 0,05$. Artinya terdapat hubungan tingkat pengetahuan tentang pertolongan pertama korban kecelakaan lalu lintas terhadap sikap pengemudi ojek *online* Kota Malang dan kedua variabel memiliki korelasi yang cukup kuat dengan nilai yang baik di mana kedua variabel memiliki hubungan yang searah jika pengetahuannya baik maka sikap pun juga baik pula. Pengemudi ojek online di Kota Malang cenderung memiliki sikap yang baik dalam memberikan pertolongan pertama, terutama apabila mereka memiliki

pengetahuan yang memadai tentang cara-cara pertolongan pertama dalam kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR RUJUKAN

- Axiery, R., Ginanjar, R., & Listyandini, R. (2019). Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Bogor Tahun 2019. *Promotor*, 2(6), 479. <https://doi.org/10.32832/pro.v2i6.3138>
- Caniago, A., & Rustanto, A. E. (2022). Kualitas Pelayanan dalam Meningkatkan Minat Beli Konsumen Pada UMKM di Jakarta (Studi Kasus Pembelian Melalui Shopee). *Responsive*, 5(1), 19. <https://doi.org/10.24198/responsive.v5i1.39338>
- Darsini, D., Fahrurrozi, F., & Cahyono, E. A. (2019). Pengetahuan; Artikel Review. *Jurnal Keperawatan*, 12(1), 13.
- Dengan, I., & Menghadapi, S. (2020). *Gambaran pengetahuan, usia menarche dan sumber informasi dengan sikap menghadapi menarche pada siswi kelas vii a - e smpn 200 jakarta periode 01 s.d. 31 desember 2019*.
- Firdaus, A. D., Agoes, A., Lestari, R., Pengajar, S., Keperawatan, M., Kedokteran, F., & Brawijaya, U. (2018). *Analisis Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Kemauan Orang*. 3(2), 128–134.
- Kesehatan, T., Desa, D. I., & Bangun, B. (2017). Gambaran pengetahuan, sikap, dan perilaku lansia terhadap kesehatan di desa bonto bangun kecamatan rilau ale kabupaten bulukumba. Fakultas keperawatan universitas hasanuddin makassar.
- Kusuma, aria (2017). Sikap Dengan Perilaku Masyarakat Tentang Pertolongan Pertama Korban Kecelakaan Lalu Lintas Kabupaten Jombang, Stikes Insan Cendekia Medika
- Lintas, K. L. (2022). *Pengetahuan tentang pertolongan pertama kecelakaan lalu lintas*. 762–776.
- Muhammad. (2021). Tingkat Pengetahuan Pengendara Ojek Online Mengenai Pertolongan Pertama (*first aid*) Trauma Muskuloskeletal Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Jambi. Fk Universitas Jambi, volume 1 nomor 2.
- Omar Midani, Tala Tillawi, Ahmad Saqer, Mohammad Bakri Hammami, Hazem Taifour, (2020) Gambaran Tingkat Pengetahuan Pada Ojek Online Terhadap Bantuan Hidup Dasar (Bhd). Universitas Airlangga
- Praktis, P. (n.d.). *ILMU KEPERAWATAN Pendekatan Praktis*.
- Rahmadita, S. S. (2018). *Pengaruh Pendidikan Kesehatan Dengan Infografis Melalui Media Sosial Terhadap Perilaku Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan Di Pengemudi Ojek Online Surabaya*.
- Rompis, A., Mallo, J., & Tomuka, D. (2016). Kematian akibat kecelakaan lalu lintas Kota Tomohon tahun 2012-2014. *E-CliniC*, 4(1). <https://doi.org/10.35790/ecl.4.1.2016.10837>
- Setiyawan, Y. (2017). Pemanfaatan Citra Resolusi Tinggi Untuk Mengetahui Derah Rawan Kecelakaan Di Kota Malang
- Studi, P., Keperawatan, I., & Kesehatan, F. I. (2023). Pengetahuan Masyarakat Awam Dalam Melakukan Tindakan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Jember. Universitas dr. Soebandi
- Suastrawan, (2021). Hubungan Pengetahuan Pertolongan Pertama Dengan Motivasi Masyarakat. Uneversitas Udayana
- Suparyanto dan Rosad (2015. (2020). Kecelakaan Lalu Lintas. *Suparyanto Dan Rosad (2015, 5(3)*, 248–253.
- Sugiyono. (2015). *Statistik Nonparametris untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.

Cite this article as: Viki Candra Irwantoro, Puguh Raharjo, Reny Tri Febriani (2025). *Tingkat Pengetahuan Pertolongan Pertama Korban Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Sikap Pengemudi Ojek Online*. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Media Husada*. 14 (1), 1-10.