

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengetahuan

1. Pengertian

Menurut Daniel Bell, Profesor Sosiologi Universitas Harvard saat berdiskusi tentang pengetahuan, pengetahuan adalah seperangkat fakta atau gagasan yang terorganisir, menyajikan pertimbangan yang beralasan atau hasil percobaan, yang diberikan ke orang lain melalui beberapa media komunikasi yang bisa dikatakan beberapa bentuk sistematis (Rao, 2017a). Menurut Alvin Toffler memberi arti lain dari pengetahuan yaitu hal yang meliputi data, informasi, gambar dan citra, serta sikap, nilai, dan produk simbolik lainnya, serta sesuatu yang diketahui masyarakat terakit benar, perkiraan, atau bahkan salah (Rao, 2017).

2. Tingkat Pengetahuan

Di dalam Taksonomi Bloom terdapat ranah kognitif – pengetahuan terdapat 6 tingkat, yaitu sebagai berikut (Madya, 2011) :

a. Mengingat

Mengingat yang berarti orang mempunyai kemampuan untuk menjelaskan dan menyebutkan kembali informasi/pengetahuan.

b. Memahami

Memahami yang berarti orang mempunyai kemampuan memahami sebuah instruksi dan mengungkapkan kembali yang telah dipelajari dalam bentuk tertulis, lisan, maupun diagram/grafik.

c. Menerapkan

Menerapkan yang berarti orang tersebut menggunakan kemampuan konsep atau mengaplikasikan konsep yang sudah di pahami dalam praktek atau situasi tertentu.

d. Menganalisis

Analisa yang berarti orang tersebut mempunyai kemampuan untuk memilah konsep ke dalam beberapa komponen agar mendapatkan pemahaman yang lebih luas.

e. Mengevaluasi/ menilai

Mengevaluasi berarti orang tersebut mempunyai kemampuan menetapkan nilai dari sesuatu yang didasarkan oleh norma, kriteria tertentu.

f. Mencipta

Mencipta yang berarti orang tersebut mempunyai kemampuan memodifikasi unsur-unsur yang menjadi suatu bentuk baru.

3. Karakteristik dari Pengetahuan

Karakteristik dari pengetahuan adalah sebagai berikut (Rao, 2017a) :

- a. Pengetahuan tidak terbatas
- b. Pengetahuan bersifat dinamis, berkelanjutan, dan terus berkembang
- c. Tidak ada kata terakhir yang dapat dikatakan tentang disiplin apa pun, mereka yang terbaik hanya sementara, tunduk pada kritik, koreksi, kontraindikasi, perubahan atau modifikasi.
- d. Pengetahuan yang berpisah dengan orang lain, tidak menimbulkan kerugian bagi orang tersebut.
- e. Pengetahuan menjadi usang.

4. Klasifikasi Pengetahuan

Berdasarkan cara atau cara di mana ia diperoleh, pengetahuan dapat diklasifikasikan menjadi 3 yaitu (Rao, 2017b) :

a. Pengetahuan Apriori

Pengetahuan apriori adalah pengetahuan yang kebenaran atau kepalsuannya dapat diputuskan sebelum atau tanpa jalan lain untuk mengalami. Pengetahuan apriori memiliki validitas universal dan sekali diakui sebagai benar (melalui penggunaan alasan murni) tidak

meminta bukti lebih lanjut. Kebenaran logis dan matematis bersifat apriori.

b. Pengetahuan Posteriori

Pengetahuan posteriori adalah pengetahuan berdasarkan pengamatan dan pengalaman yang menekankan observasi dan akurat deskripsi yang tepat. Proposisi ini memberikan informasi faktual yang kebenaran atau kepalsuannya dapat diputuskan hanya melalui observasi dan verifikasi, disebut proposisi sintetik. Sedangkan proposisi analitik adalah pernyataan yang negasinya bertentangan dengan dirinya sendiri.

c. Pengetahuan yang berasal dari pengalaman

Harus dialami untuk memiliki nilai.

5. Proses Perilaku “Tahu”

Menurut Rogers dikutip oleh Notoatmodjo, perilaku adalah aktifitas atau kegiatan yang dilakukan seseorang yang dapat dilihat secara langsung atau tidak langsung oleh orang lain. Sedangkan sebelum kita mengadopsi perilaku dalam diri seseorang, akan terjadi proses yang berurutan, yaitu (Wawan & Dewi M., 2010) :

- a. *Awareness* (kesadaran), keadaan seseorang sadar adanya stimulus (objek).
- b. *Interest* (tertarik), keadaan seseorang mulai tertarik dengan stimulus.
- c. *Evaluation* (menimbang-nimbang), disini seseorang akan mulai memikirkan baik buruknya suatu tindakan yang akan dilakukan terhadap stimulus tersebut bagi dirinya.
- d. *Trial*, keadaan seseorang memulai mencoba perilaku baru.
- e. *Adaption*, keadaan seseorang sudah beradaptasi dengan sikapnya terhadap stimulus.

6. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pengetahuan

a. Faktor Internal

1) Pendidikan

Menurut YB Mantra dikutip oleh Notoatmodjo, pendidikan bisa mempengaruhi perilaku dalam pola hidup dan biasanya makin tinggi pendidikan seseorang makin mudah menerima informasi (Wawan & Dewi M., 2010).

2) Pekerjaan

Menurut Thomas dikutip oleh Nursalam, pekerjaan merupakan tindakan yang dilakukan berulang, banyak tantangan, menyita waktu, serta salah satu cara mencari nafkah yang bagi sebagian orang dapat membosankan, dan pekerjaan bukan untuk mencari kesenangan (Wawan & Dewi M., 2010).

3) Umur

Menurut Elisabeth BH dikutip oleh Nursalam, umur dihitung dari saat dilahirkan sampai berulang tahun. Menurut Huclok, seseorang yang cukup umur, tingkat kematangan dan kekuatan akan lebih matang dalam berfikir dan bekerja (Wawan & Dewi M., 2010).

b. Faktor Eksternal

1) Faktor Lingkungan

Menurut Ann Mariner dikutip oleh Nursalam, bahwa kondisi lingkungan sekitar akan mempengaruhi perkembangan dan perilaku seseorang atau kelompok (Wawan & Dewi M., 2010).

2) Sosial Budaya

Sistem sosial budaya didalam masyarakat dapat mempengaruhi sikap saat menerima informasi

- b. Tidak memiliki kelainan dan kondisi medis yang mengganggu saat mengemudi
- c. Sehat secara mental
- d. Emosi terkontrol
- e. Tidak sembarangan memainkan lampu dan sirene (sirene hanya digunakan ketika keadaan *emergency*, kecuali pasien dengan penyakit jantung)
- f. Dapat mengemudikan ambulance di bawah tekanan
- g. Mempunyai rasa percaya diri atas kemampuan yang dimiliki tapi tidak berlebihan terhadap menantang resiko.
- h. Memiliki sifat toleran terhadap pengemudi lainnya.
- i. Tidak mengonsumsi obat-obatan yang berbahaya/terlarang dan alkohol.
- j. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang masih berlaku
- k. Memakai kaca mata atau lensa kontak, jika diperlukan.
- l. Mengevaluasi kemampuan diri sendiri berdasarkan respon saat ada tekanan perorangan, mengantuk, lelah, dan penyakit.

3. Hak dalam Penggunaan *Ambulance*

Driver ambulance mempunyai hak dalam penggunaan ambulance (Siahaan, 2017), sebagai berikut :

- a. Bebas memarkiran kendaraan selama tidak merusak hak orang lain dan tidak membahayakan orang sekitar.
- b. Melewati tanda berhenti dan lampu merah.
- c. Melewati batas kecepatan maksimum 40 km/jam di jalan biasa dan 80 km/jam di jalan bebas hambatan.
- d. Mendahului kendaraan lain di daerah larangan dengan memberi sinyal yang tepat dan jalur yang aman.
- e. Mengabaikan aturan belok dan arah jalur, setelah memberi sinyal yang tepat.

4. Indikasi Pelayanan *Ambulance*

Pelaksanaan pelayanan *ambulance* terdapat beberapa ketentuan untuk pemakaian *ambulance* (BPJS, 2016), yaitu sebagai berikut :

- a. Pelayanan *ambulance* akan diberikan kepada pasien dengan kondisi tertentu berdasarkan rekomendasi medis.
- b. Pelayanan *ambulance* diberikan untuk rujukan antar fasilitas kesehatan atau ke selain fasilitas kesehatan.
- c. Jemput pasien selain dari fasilitas kesehatan (rumah, jalan, lokasi lain) untuk mengevakuasi kasus gawat darurat yang kondisinya sudah ditangani dan dapat dipindahkan.
- d. Rujukan parsial (antar jemput pasien yang termasuk rangkaian perawatan di salah satu fasilitas kesehatan yang mendapatkan pemeriksaan penunjang atau tindakan).
- e. Transfer jenazah

C. *Defensive Driving*

1. Pengertian

Defensive driving adalah praktik yang menggunakan strategi dalam mengemudi yang meminimalkan resiko dan menghindari kecelakaan, seperti memperkirakan akan adanya bahaya di jalan (*Dictionary.com*, 2019). *Defensive driving* adalah serangkaian ketrampilan, tehnik, dan strategi dalam membantu untuk mempertahankan diri dari kemungkinan kecelakaan (*2CoolTrafficSchool*, 2018). *Defensive driving* adalah mengemudi dengan aman dan banyak mengalah, selain aman untuk diri sendiri tapi juga aman bagi pengguna jalan lain. Menurut *National Safety Council's Defensive Course* (USA) *defensive driving* adalah mengemudi untuk menyelamatkan nyawa, waktu dan uang, tidak memperdulikan kondisi yang buruk, bahwa tindakan orang lain bisa sangat membahayakan, tetapi sebagai *driver* harus bisa tenang dan menghindarkan dari kemungkinan terjadinya kecelakaan (Hadiyanto, 2018). Jadi, *defensive driving* adalah cara mengemudi aman dengan menggunakan berbagai tehnik untuk menghindari resiko kecelakaan.

2. Cara dalam *Defensive Driving*

Pengemudi yang mengikuti cara ini seringkali jauh lebih aman di jalan, caranya adalah sebagai berikut (*2CoolTrafficSchool, 2018*) :

- a. Memperkirakan ke depan situasi yang tidak tertuga (mis. Anak yang mengejar bola).
- b. Mengontrol kecepatan.
- c. Bersiap untuk bereaksi terhadap pengemudi lain (mis. Mobil di depan mendadak menginjak rem).
- d. Jangan berharap *driver* lain melakukan yang menurut anda benar.
- e. Menghormati pengguna jalan lain (mis. Jangan membunyikan klakson pada orang lain atau memotongnya).
- f. Memahami cara mengemudi dengan aman di berbagai cuaca dan kondisi jalan.
- g. Selalu fokus dan waspada (mis, Jangan menggunakan ponsel ketika berkendara).



3. Syarat *Defensive Driving*

Defensive driving terdapat syarat utama yang harus diingat dan dilakukan (Hadiyanto, 2018) :

- a. *Alertness* (kewaspadaan)
Sikap *driver* yang selalu siaga dan sigap, yang artinya selalu waspada dalam merespon dan menghadapi suatu hal atau kesalahan yang dilakukan pengguna jalan lain.
- b. *Awareness* (kesadaran)
Driver yang baik harus memiliki pengetahuan tentang berkendara benar dan aman. *Driver* yang memiliki pengetahuan yang baik dalam berkendara, mampu menurunkan resiko terjadinya kecelakaan.
- c. *Attitude* (Sikap)
Cara pandang sebagai *driver* harus mengutamakan keselamatan bersama, bukan bersikap egois dan menang sendiri. *Driver* yang baik akan bersedia bergantian ketika mendapati antrian di jalan.

d. *Anticipation* (Antisipasi)

Memiliki sikap ini sangat penting, sebagai *driver* harus selalu mengantisipasi kemungkinan terhadap sesuatu yang dapat terjadi ketika berkendara, karena hal tersebut akan mempengaruhi keselamatan dalam berkendara.

4. Faktor yang Mempengaruhi *Defensive Driving*

Menurut Adrianto Sugiarto W. Instruktur Indonesia *Defensive Driving* (IDDC) (Herdianto, 2018) bahwa ada faktor yang mempengaruhi perilaku *defensive driving*, yaitu sebagai berikut :

a. Kondisi *Driver*

Kondisi *driver* yang dimaksud adalah *driver* itu sendiri baik secara fisik dan mentalnya. Kondisi *driver* ini bisa meliputi :

- 1) Kontrol emosi, biasanya *driver* yang tidak bisa mengontrol emosi akan terpacu adrenalinnya yang dapat membentuk sebuah perilaku agresif.
- 2) Pendengaran dan penglihatan, hal penting untuk menjaga kewaspadaan dengan keadaan sekitar saat berkendara.
- 3) Gangguan fisik yang sementara ataupun permanen, jika kondisi *driver* mengalami gangguan fisik akan mengganggu respons yang mungkin dibutuhkan saat berkendara.

b. Karakter *Driver*

Driver yang memiliki sifat agresif cenderung akan mengejar atau berhenti mendadak yang mungkin dapat mencelekakan orang lain. Sedangkan *driver* yang baru bisa mengemudikan mobil bisa juga menyebabkan kecelakaan karena sifat yang terlalu waspada dan ragu dalam mengambil keputusan saat berkendara.

c. Kondisi Kendaraan

Kondisi kendaraan juga sebagai faktor penting karena kondisi kendaraan akan mendukung faktor sebelumnya. Jika kondisi *driver* baik disertai karakter yang baik, maka kondisi kendaraan baik juga akan melengkapi semua sehingga dapat mewujudkan *defensive driving*.

5. Komponen dalam *Defensive Driving*

Beberapa komponen yang dapat dilihat dari *defensive driving* (Sundström & Albertsson, 2012), adalah sebagai berikut :

a. Kinerja saat mengemudi

1) Mengemudi dipersimpangan

Sikap yang biasanya *driver* lakukan ketika melewati persimpangan, yaitu :

- a) Berhenti sebelum persimpangan
- b) Menyesuaikan kecepatan dengan batas kecepatan untuk lalu lintas di persimpangan.
- c) Bersiap mengerem pada saat melintasi persimpangan

2) Merapat ke kendaraan depan

Mengemudi pastinya tidak jauh dengan kendaraan lain, sikap yang biasanya dilakukan oleh *driver*, yaitu :

- a) Mencoba untuk memberitahu keberadaan pada *driver* di depan dengan mengemudi tepat di belakang kendaraan tersebut.
- b) Menjaga cukup jarak untuk menghindari tabrakan apabila kendaraan di depan tiba-tiba berhenti.
- c) Menerapkan aturan 3 detik
- d) Beranggapan *driver* di depan akan mengalah dengan berjalan di pinggir.

3) Mendahului

Sikap yang biasanya dilakukan saat mengemudi ketika ingin mendahului, yaitu :

- a) Merapat ke kendaraan di depan untuk memudahkan dalam mendahului.
- b) Memaksa kendaraan dari arah berlawanan untuk menepi.
- c) Kurang bisa dilihat dengan baik.
- d) Memperhitungkan jarak kendaraan dari arah berlawanan.

4) Percepatan

- a) Melebihi batas kecepatan lebih dari 30 km/jam .

- b) Melebihi kecepatan maksimal 140 km/jam tercantum dalam kebijakan keselamatan.
- c) Mengemudi lebih dari 30 km/jam saat melintasi sekolah

5) Penyesuaian Kecepatan

Keadaan yang membutuhkan penyesuaian kecepatan, yaitu :

- a) Pemukiman dengan orang-orang di jalan.
- b) Jalan desa tanpa pagar.
- c) Mengemudi di jalan sempit dan berpapasan dengan kendaraan lain.
- d) Jarak pandang buruk.
- e) Kondisi jalan licin

b. Gaya mengemudi

1) Gaya mengemudi saat mendapat panggilan

Beberapa sikap yang biasanya ditunjukkan para *driver*, yaitu :

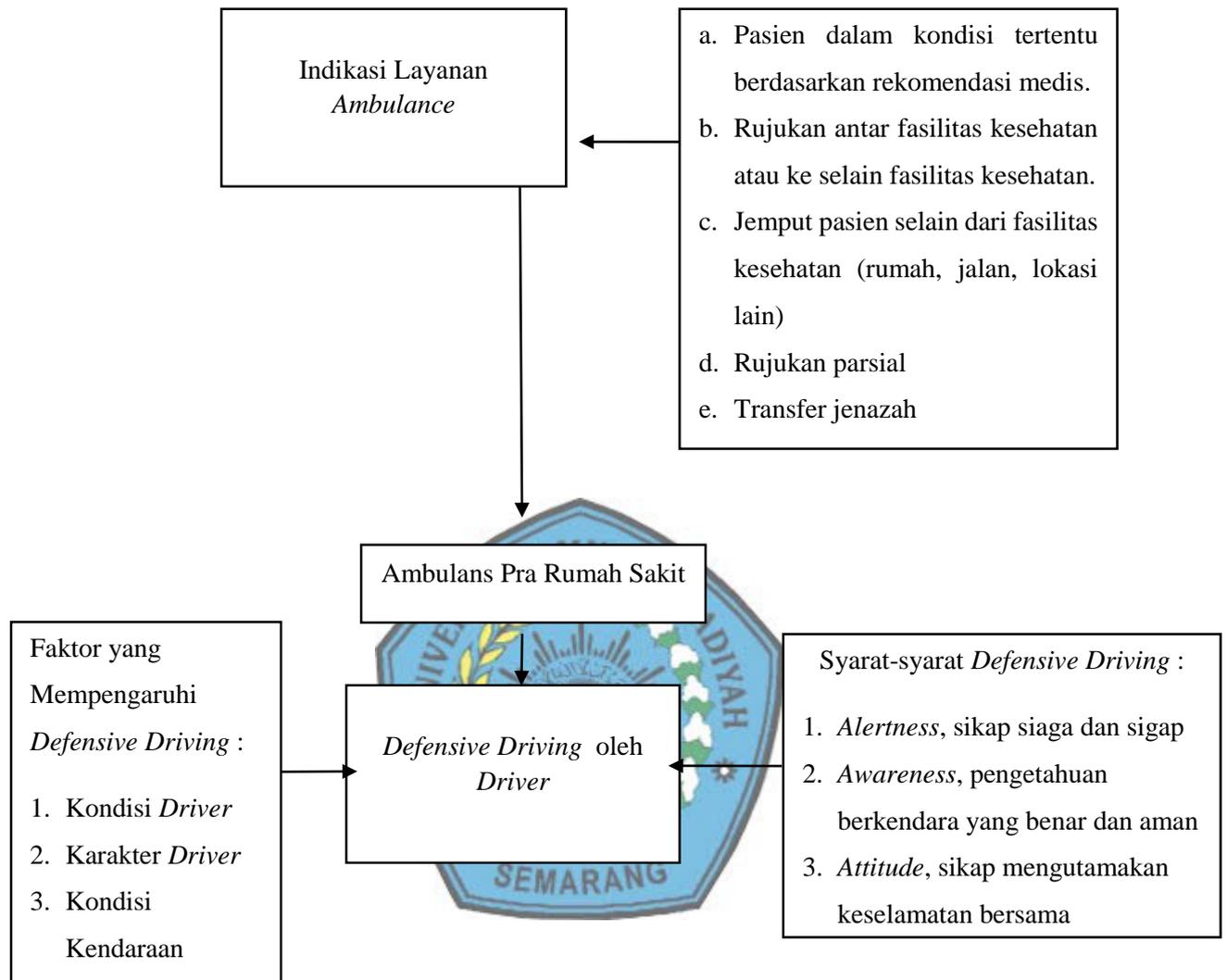
- a) Penuh pertimbangan
- b) Hati-hati
- c) Impulsif
- d) Sabar
- e) Perlahan
- f) Semakin cepat
- g) Agresif

2) Gaya mengemudi saat ke rumah sakit

- a) Berhati-hati
- b) Perlahan
- c) Mengerem Tajam



D. Kerangka Teori



Gambar 2.1 Kerangka Teori

Sumber : (Hadiyanto, 2018);(BPJS, 2016);(Herdianto, 2018)

E. Variabel Penelitian

Variabel merupakan ciri yang dimiliki oleh para anggota dalam kelompok yang berbeda dengan yang dimiliki oleh kelompok lain (Notoatmodjo, 2018). Penelitian ini memiliki satu variabel yaitu pembahasan terkait gambaran pengetahuan *driver ambulance* pra rumah sakit tentang *defensive driving*. Pertanyaan penelitian yaitu bagaimana gambaran pengetahuan *driver ambulance* pra rumah sakit tentang *defensive driving*

