

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Pengetahuan

1. Definisi.

Pengetahuan adalah merupakan hasil tahu dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu obyek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indra manusia yakni penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga (Notoadmodjo, 2010 : 94).

Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk tindakan seseorang, karena dari pengalaman dan penelitian ternyata perilaku seseorang yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Penelitian Rogers (2003) mengungkapkan bahwa sebelum orang mengadopsi perilaku baru di dalam diri orang tersebut terjadi proses yang berurutan yakni :

- a. *Awareness* (kesadaran), dimana orang tersebut menyadari dalam arti mengetahui lebih dahulu terhadap stimulus (obyek).
- b. *Interest* (merasa tertarik) terhadap stimulus atau obyek tersebut, di sini sikap subjek sudah mulai timbul.
- c. *Evaluation* (menimbang-nimbang) terhadap baik tidaknya stimulus tersebut bagi dirinya. Hal ini berarti sikap responden sudah lebih baik lagi.
- d. *Trial*, dimana subyek mulai mencoba melakukan sesuatu sesuai dengan apa yang dikehendaki oleh stimulus.
- e. *Adoption*, dimana subyek telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan, kesadaran dan sikapnya terhadap stimulus.

Namun demikian dari penelitian selanjutnya Rogers menyimpulkan bahwa perubahan perilaku tidak selalu melewati tahap-tahap tersebut di atas.

2. Tingkatan Pengetahuan

Pengetahuan yang dicakup di dalamnya domain kognitif mempunyai 6 tingkatan, yakni :

a. Tahu (*know*)

Tahu diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk ke dalam pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali terhadap sesuatu yang spesifik dari seluruh bahan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima. Oleh sebab itu, tahu ini adalah merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah. Kata kerja untuk mengukur bahwa orang tahu tentang apa yang dipelajari antara lain : menyebutkan, menguraikan, mendefinisikan, menyatakan dan sebagainya.

b. Memahami (*Comprehension*)

Memahami diartikan sebagai suatu kemampuan menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar. Orang yang telah paham terhadap obyek atau materi harus dapat menjelaskan, menyebutkan, menyimpulkan, meramalkan dan sebagainya.

c. Aplikasi (*Application*)

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi riil (sebenarnya). Aplikasi di sini dapat diartikan aplikasi atau penggunaan hukum-hukum, rumus, metode, prinsip dan sebagainya.

d. Analisis (*Analysis*)

Analisis adalah suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu obyek ke dalam komponen - komponen, tetapi masih di dalam suatu struktur organisasi tersebut dan masih ada kaitannya satu sama lain. Kemampuan analisis ini dapat dilihat dari penggunaan kata-kata kerja : dapat menggambarkan (membuat

bagian), membedakan, memisahkan, mengelompokkan dan sebagainya.

e. Sintesis (*Synthesis*)

Sintesis menunjukkan kepada suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian di dalam suatu bentuk keseluruhan yang baru. Dengan kata lain sintesis itu suatu kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang ada.

f. Evaluasi (*Evaluation*)

Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu materi atau obyek. Penilaian-penilaian itu berdasarkan suatu kriteria yang ditentukan sendiri, atau menggunakan kriteria-kriteria yang telah ada.

3. Faktor-faktor yang mempengaruhi pengetahuan :

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pengetahuan seseorang yaitu:

a. Pendidikan.

Pendidikan adalah suatu usaha untuk mengembangkan kepribadian dan kemampuan di dalam dan diluar sekolah dan berlangsung seumur hidup (Notoatmodjo, 2010 : 2). Pendidikan mempengaruhi proses belajar, menurut I.B. Mantra (2004 : 10) makin tinggi pendidikan seseorang makin mudah orang tersebut untuk menerima informasi. Dengan pendidikan tinggi maka seseorang akan cenderung untuk mendapatkan informasi, baik dari orang lain maupun dari media massa, semakin banyak informasi yang masuk semakin banyak pula pengetahuan yang didapat tentang kesehatan.

b. Pengalaman.

Pengalaman belajar dalam bekerja yang dikembangkan memberikan pengetahuan dan ketrampilan profesional serta pengalaman belajar selama bekerja akan dapat mengembangkan

kemampuan mengambil keputusan yang merupakan manifestasi dari keterpaduan menalar secara ilmiah dan etik yang bertolak dari masalah nyata dalam bidang keperawatan (Jones & Beck, 2002).

c. Umur.

Dua sikap tradisional mengenai jalannya perkembangan selama hidup

- 1) Semakin tua semakin bijaksana, semakin banyak informasi yang dijumpai dan semakin banyak hal yang dikerjakan sehingga menambah pengetahuannya.
- 2) Tidak dapat mengajarkan kepandaian baru kepada orang yang sudah tua karena mengalami kemunduran baik fisik maupun mental. Dapat diperkirakan bahwa IQ akan menurun sejalan dengan bertambahnya usia, khususnya pada beberapa kemampuan yang lain seperti misalnya kosa kata dan pengetahuan umum. Beberapa teori berpendapat ternyata IQ seseorang akan menurun cukup cepat sejalan dengan bertambahnya usia (Malcolm, H dan Steve, H. 2001 : 186)

4. Kriteria Pengetahuan

Menurut Arikunto (2010) pengetahuan seseorang dapat diketahui dan diinterpretasikan dengan skala yang bersifat kualitatif, yaitu :

- a. Baik, bila subyek menjawab benar 76 % - 100 % seluruh pertanyaan
- b. Cukup, bila subyek menjawab benar 56% - 75% seluruh pertanyaan
- c. Kurang, bila subyek menjawab benar < 56% seluruh pertanyaan.

B. Konsep Ambulans

Ambulans adalah kendaraan yang dilengkapi peralatan medis untuk mengangkut orang sakit atau korban kecelakaan. Fungsi ambulans menurut *NHS United Kingdom (National Health Service)* mempunyai dua

fungsi, yang pertama fungsi bantuan kecelakaan dan paramedis kegawatdaruratan, yang kedua fungsi pasien transportasi dari dan ke pelayanan kesehatan yang dituju (rujukan). Berdasarkan Keputusan Menteri Kesehatan Dan Kesejahteraan Sosial RI No 143 tahun 2001 Ambulans pelayanan medik dibagi menjadi :

1. Ambulans Transportasi

a. Tujuan Penggunaan

Untuk penderita yang tidak memerlukan perawatan khusus / tindakan darurat untuk menyelamatkan nyawa dan diperkirakan tidak akan timbul kegawatn selama dalam perjalanan.

b. Persyaratan Teknis

- 1) Kendaraan roda empat atau lebih dengan peredam getaran yang lunak
- 2) Warna kendaraan putih
- 3) Sirine satu atau dua nada
- 4) Lampu rotator warna biru terletak di tengah atas kendaraan
- 5) Antara dinding dan lantai tidak bersudut dan lantainya landai
- 6) Dilengkapi sabuk pengaman
- 7) Buku petunjuk pemeliharaan semua alat berbahasa Indonesia
- 8) Radio komunikasi/telepon genggam di ruangan pengemudi
- 9) Ruangan penderita mempunyai akses langsung dengan tempat pengemudi
- 10) Tempat duduk bagi petugas dan keluarga di ruangan penderita
- 11) Ruangan penderita cukup luas untuk sekurang-kurangnya 1 (satu) tandu
- 12) Gantungan infus terletak sekurang-kurangnya 90 cm diatas tempat penderita
- 13) Tempat sambungan listrik khusus 12 Volt DC di ruang penderita
- 14) Lampu ruangan secukupnya dan bukan neon
- 15) Lemari untuk obat dan peralatan

- 16) Tempat kereta dorong penderita
 - 17) Dipersiapkan untuk dapat membawa incubator transport
 - 18) Persyaratan lain sesuai peraturan perundangan yang berlaku
- c. Medis
- Tabung oksigen dengan peralatannya, alat penghisap 12 Volt DC. Peralatan Medis PPGD (seperti pengukur tekanan darah, dengan manset untuk anak dan dewasa). Obat-obatan sederhana, cairan infus secukupnya.
- d. Petugas
1. 1 (satu) pengemudi dengan kemampuan Bantuan Hidup Dasar (BHD) dan Komunikasi.
 2. 1 (satu) perawat dengan kemampuan PPGD.
- e. Tata Tertib
1. Sewaktu menuju tempat penderita boleh menggunakan sirine dan lampu rotator
 2. Pada saat mengangkut penderita hanya boleh menggunakan lampu rotator
 3. Semua peraturan lalu lintas harus ditaati
 4. Kecepatan kendaraan maksimum 40 Km/jam di jalan biasa dan 80 Km/jam di jalan bebas hambatan.
 5. Petugas membuat/mengisi laporan keadaan penderita selama 6 (enam) jam transportasi yang disebut dengan lembar catatan penderita yang mencakup identitas, waktu dan keadaan penderita
 6. Petugas memakai seragam dengan identitas yang jelas

2. Ambulans Gawat Darurat

- a. Tujuan Penggunaan
- 1) Pertolongan gawat darurat pra-Rumah Sakit
 - 2) Pengangkutan penderita gawat darurat yang sudah stabil dari lokasi kejadian ke tempat tindakan definitive/rumah sakit
 - 3) Sebagai kendaraan transport rujukan

b. Persyaratan Teknis

- 1) Kendaraan roda empat atau lebih dengan peredam getaran lunak
- 2) Warna kendaraan kuning muda
- 3) Sirine satu atau dua nada
- 4) Lampu rotator warna biru terletak di tengah atas kendaraan
- 5) Tanda pengenal dengan mencantumkan 118 dan tanda gawat darurat di bagian depan, belakang, samping kanan dan kiri
- 6) Pintu belakang dapat dibuka kearah atas
- 7) Buku petunjuk pemeliharaan semua alat berbahsa Indonesia
- 8) Radio komunikasi / telepon genggam di ruang pengemudi
- 9) Dilengkapi sabuk pengaman baik untuk pasien maupun petgas
- 10) Ruang penderita cukup luas untuk sekurang-kurangnya 2 tandu yang dapat dilipat.
- 11) Tempat duduk yang dapat diatur bagi petugas di ruang penderita
- 12) Ruang penderita cukup tinggi sehingga infus dapat menetes dengan baik.
- 13) Gantungan infus terletak sekurang-kurangnya 90 cm diatas tempat penderita
- 14) Lampuruang secukupnya dan bukan lampu neon, lampu dapat bergerak dapat dilipat dan spot light untuk meneragi penderita
- 15) Lemari untuk obat dan peralatan
- 16) Air bersih 20 liter dan penampungan air limbah
- 17) Freezer / lemari es
- 18) Tempat sambungan listrik khusus untuk 12 volt DC di ruang penderita
- 19) Tempat kereta dorong pasien dua buah
- 20) Meja yang dapat dilipat
- 21) Dipersiapkan untuk dapat membawa incubator transport
- 22) Peta setempat

c. **Medis**

- 1) Tabung oksigen dengan peralatan untuk dua orang
- 2) Peralatan medis PPGD
- 3) Peralatan Resusitasi secara manual / automatic lengkap bagi dewasa, anak
- 4) Alat penghisap secara manual dan listrik
- 5) Alat monitor jantung, nafas
- 6) Alat defibrillator untuk anak dan dewasa
- 7) Set bedah minor
- 8) Obat- obatan gawat darurat dan cairan infus secukupnya
- 9) Etonox
- 10) Kantong mayat
- 11) Sarung tangan disposibel

d. **Petugas**

- 1) Satu pengemudi dengan kemampuan PPGD dan komunikasi
- 2) Satu perawat dengan kemampuan PPGD
- 3) Satu dokter dengan kemampuan minimum PPGD

e. **Tata Tertip**

- 1) Sewaktu menuju tempat penderita boleh menggunakan sirine dan lampu rotator
- 2) Pada saat mengangkut penderita hanya boleh menggunakan lampu rotator
- 3) Semua peraturan lalulintas harus ditaati
- 4) Kecepatan kendaraan maksimal 80 Km/jam di jalan bebas hambatan
- 5) Petugas membuat / mengisi laporan keadaan penderita selama transportasi, yang disebut dengan lembar catatan penderita yang mencakup identitas, waktu dan keadaan penderita
- 6) Petugas memakai seragam dengan identitas yang jelas.

3. Ambulns Rumah Sakit Lapangan

a. Tujuan Penggunaan

- 1) Dalam keadaan sehari-hari melaksanakan fungsi ambulans gawat darurat
- 2) Bila diperlukan dapat gabung dengan ambulans-ambulans sejenis dan ambulans pelayanan medik bergerak membantu sebuah rumah sakit lapangan.

b. Persyaratan Teknis

- 1) Kendaraan roda empat atau lebih dengan peredam getaran yang lunak
- 2) Warna kendaraan kuning muda
- 3) Sirine satu atau dua nada
- 4) Lampu rotator warna biru terletak di tengah atas kendaraan
- 5) Tanda pengenal dengan mencantumkan 118 dan tanda gawat darurat
- 6) Pintu belakang dapat dibuka kearah atas
- 7) Buku petunjuk pemeliharaan semua alat berbahsa Indonesia
- 8) Radio komunikasi / telepon genggam di ruang pengemudi
- 9) Dilengkapi sabuk pengaman baik untuk pasien maupun petgas
- 10) Ruang penderita cukup luas untuk sekurang-kurangnya 2 tandu yang dapat dilipat.
- 11) Tempat duduk yang dapat diatur bagi petugas di ruang penderita
- 12) Ruang penderita cukup tinggi sehingga infus dapat menetes dengan baik.
- 13) Gantungan infus terletak sekurang-kurangnya 90 cm diatas tempat penderita
- 14) Lampuruang secukupnya dan bukan lampu neon, lampu dapat bergerak dapat dilipat dan spot light untuk menerangi penderita
- 15) Lemari untuk obat dan peralatan
- 16) Air bersih 20 liter dan penampungan air limbah
- 17) Freezer / lemari es

- 18) Tempat sambungan listrik khusus untuk 12 volt DC di ruang penderita
 - 19) Tempat kereta dorong pasien dua buah
 - 20) Meja yang dapat dilipat
 - 21) Dipersiapkan untuk dapat membawa incubator transport
 - 22) Peta setempat
- c. Medis
- 1) Tabung oksigen dengan peralatan untuk dua orang
 - 2) Peralatan medis PPGD
 - 3) Peralatan resusitasi secara manual / automatic
 - 4) Alat penghisap manual dan listrik 12 volt
 - 5) Cairan infus secukupnya
- d. Petugas
- 1) Pengemudi dengan kemampuan Bantuan Hidup Dasar (BHD) dan Komunikasi.
 - 2) Perawat dengan kemampuan PPGD.
 - 3) Petugas paramedic lain sesuai kebutuhan
 - 4) Dokter kemampuan minimal PPGD
- e. Tata Tertib
1. Sirine hanya digunakan bila sangat dibutuhkan
 2. lampu rotator digunakan sewaktu pergi dan kembali dari tempat tujuan
 3. Semua peraturan lalu lintas harus ditaati
 4. Kecepatan kendaraan maksimum 40 Km/jam di jalan biasa dan 80 Km/jam di jalan bebas hambatan.
 5. lembar catatan penderita
 6. Petugas memakai seragam dengan identitas yang jelas

4. Ambulans Pengangkut Jenazah

- a. Tujuan Penggunaan
Pengangkut jenazah

b. Persyaratan Teknis

- 1) Kendaraan roda empat atau lebih
- 2) Warna kendaraan hitam
- 3) Sirine satu atau dua nada
- 4) Lampu rotator warna biru terletak di tengah atas kendaraan
- 5) Dapat mengangkut 1 peti jenazah
- 6) Ruang jenazah terpisah dengan ruang pengemudi
- 7) Tempat duduk lipat bagi sekurang-kurangnya empat orang di ruang jenazah
- 8) Tanda pengenal kereta jenazah dari bahan yang memantulkan cahaya
- 9) Gantungan untuk karangan bunga didepan, samping kiri, kanan kendaraan.

c. Petugas

- 1) Satu pengemudi
- 2) Petugas pengawal jenazah sesuai kebutuhan

d. Tata Tertib

1. Sirine hanya digunakan bila waktu bergerak dalam iringan jenazah dengan mentaati peraturan lalulintas
2. bila tidak membentuk iringan hanya boleh mempergunakan lampu rotator
3. Semua peraturan lalu lintas harus ditaati
4. Kecepatan kendaraan maksimum 40 Km/jam di jalan biasa dan 80 Km/jam di jalan bebas hambatan.

C. Konsep *Safety Driving*

1. Pengertian

Mengemudi (*driving*) adalah kemampuan dalam mengendalikan dan bagaimana mengoperasikan suatu kendaraan, baik berupa bus, truk, sepeda motor ataupun mobil (Wikipedia, encyclopedia) *Safety driving* adalah perilaku mengemudi yang aman

yang bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. *Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* di design untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. Agung (2010).

Menurut Bintarto (2006) Presiden Direktur *Indonesia Defensive Driving Center (IDDC)*, mnyatakan bahwa pengemudi defensive tidak hanya terampil, tetapi juga mempunyai sikap mental positif yang menjauhkannya dari bahaya di jalan raya. Pengemudi yang baik harus selalu memakai 4 A, yaitu *alertness* (kewaspadaan), *awareness* (kesadaran), *attitude* (tingkah laku), dan *anticipation* (mengharapkan). Seorang pengemudi harus selalu mengharapkan sesuatu yang tidak diharapkan, sehingga akan selalu waspada dan sadar serta berhati- hati dalam bertingkah laku saat mengemudikan kendaraan.

a. *Alertness* (kewaspadaan)

Dengan memiliki keterampilan dalam *safety driving*, pengemudi akan mengetahui bagaimana cara mengendalikan mobil dan keluar dari kondisi bahaya yang ada pada saat itu, karena dalam *safety driving* juga diajarkan teknik khusus mengenai *oversteering*, *understeering*, dan *recovery*. Situasi seperti tergelincir, atau menghindari jalanan yang berbatu terjal memerlukan teknik atau gerakan mengemudi yang khusus, dan ini bukan merupakan bagian yang dipersyaratkan untuk mendapatkan surat ijin mengemudi (SIM)

b. *Awareness* (kesadaran)

Awareness merupakan salah satu aspek dalam *safety driving* agar kita menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraan / mobil. Sebagai contoh pada kasus kegagalan fungsi rem, dimana dalam *safety driving* diajarkan bagaimana meningkatkan insting

untuk meraih rem parker (*parking brake*) atau memindahkan perseneling / gigi (*gear*) tanpa harus kehilangan kendali.

c. *Attitude* (tingkah laku)

Dengan *proactive attitude* (tingkah laku yang lebih gesit) saat berada dibelakang kemudi, diharapkan pengemudi dapat mengantisipasi potensial bahaya yang ditimbulkan oleh pengemudi lain dari pada harus melakukan tindakan yang *negative* kepada mereka (pengemudi yang lain).

d. *Anticipation* (mengharapkan)

Salah satu bagian yang sangat penting dalam *safety driving* adalah antisipasi, dimana pengemudi secara terus menerus mengamati area sekitar, untuk mengetahui adanya potensi bahaya, misalnya pejalan kaki atau pengendara sepeda motor yang tiba-tiba membelok tanpa memberikan tanda, atau bahkan pengendara mobil didepan yang mabuk, dan tiba-tiba keluar dari jalur lalu lintas. Dalam hal ini *safety driving* mengandung arti mengantisipasi setiap kemungkinan yang akan timbul, dimana kondisi ini sebenarnya tidak pernah diharapkan oleh pengemudi.

Dari penjelasan diatas, jelas bahwa *safety driving* merupakan cara yang efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat pengemudi yang kurang perhatian saat mengemudi ataupun pengemudi yang kurang pengalaman.

2. Manfaat *Safety Driving*

Bagi karyawan yang menggunakan kendaraan perusahaan maupun kendaraan pribadi sebagai fasilitas transportasi, keselamatan dalam mengemudi merupakan bagian dari keselamatan kerja. Diperkirakan 9 dari 10 hilangnya waktu yang terjadi karena cedera, mengakibatkan libur kerja, dan tidak terhitung banyaknya karyawan yang tidak masuk kerja karena harus merawat anggota keluarganya yang cedera.

Untuk itu pemberian pelatihan mengenai *safety driving* pada

sopir perusahaan akan sangat berguna untuk meningkatkan kesadaran pengemudi akan pentingnya keselamatan berkendara di jalan raya. Adapun pelatihan *safety driving* ini ditetapkan sebagai program yang dijamin dapat menciptakan keuntungan sebagai berikut:

- a. Menurunnya jumlah kerusakan mobil perusahaan akibat tabrakan.

Menurunnya jumlah mobil perusahaan yang mengalami tabrakan akan membantu perusahaan dalam mengontrol biaya asuransi maupun biaya perbaikan mobil menjadi lebih kecil dan berkurangnya jumlah waktu kerja yang hilang bagi pengemudi karena telah berhasil menghindari tabrakan perbaikan mobil menjadi lebih kecil dan berkurangnya jumlah waktu kerja yang hilang bagi pengemudi karena telah berhasil menghindari tabrakan perbaikan mobil menjadi lebih kecil dan berkurangnya jumlah waktu kerja yang hilang bagi pengemudi karena telah berhasil menghindari tabrakan.

- b. Menurunnya jumlah waktu absensi yang disebabkan oleh cedera (*injury*) dan waktu yang dibutuhkan untuk menginvestigasi.

Ketika sopir perusahaan terlibat dalam suatu tabrakan, nilai asuransi yang dibutuhkan akan semakin mahal. Disamping itu, tanpa melihat apakah tabrakan ini terjadi saat bekerja atau sedang tidak bekerja, akan diperlukan tingginya biaya tidak langsung yang harus dikeluarkan, yang meliputi biaya perawatan, waktu penyembuhan, biaya pelatihan, hilangnya / menurunnya produktivitas, bahkan mungkin perekrutan ulang pegawai.

- c. Kebiasaan mengemudi yang aman untuk selamanya.

Seseorang yang telah mendapatkan pelatihan *safety driving* diharapkan dapat memahami pentingnya mengemudi

dengan aman, sehingga akan selalu menerapkan dalam kehidupan sehari-hari saat mengemudikan kendaraan, agar dapat terhindar dari hal-hal yang tidak diharapkan.

Berdasarkan ketiga keuntungan seperti yang disebutkan diatas, maka pengetahuan mengenai *safety driving* sangat diperlukan bagi setiap karyawan yang memiliki surat ijin mengemudi agar dapat mengemudi dengan aman.

3. Mengenali Bahaya (*Recognize Hazard*) Lalu Lintas

Salah satu aspek yang diperlukan dalam *safety driving* adalah kewaspadaan (*alertness*), dimana pengemudi diharapkan agar selalu sadar (*aware*) akan potensi bahaya lalu lintas selama mengemudi. Canada Safety Council menyatakan ada 3 (tiga) hal rumusan yang diperlukan untuk melakukan pencegahan terjadinya tabrakan yaitu: mengenali bahaya (*recognize the hazard*), memahami cara bertahan (*understand the defence*), dan beraksi pada waktunya (*act in time*).

Menurut perspektif ilmu lalu lintas yang dikemukakan oleh Nagayama (1989) dalam *traffic situation*, ada 2 hal utama yang berkaitan dengan terjadinya kecelakaan, sehubungan dengan kebiasaan pengemudi untuk mengambil risiko selama mengemudi, yaitu: perilaku berlalu lintas dan situasi lalu lintas.

a. Perilaku berlalulintas

Perilaku pengemudi saat mengendarai mobil sering dipengaruhi oleh situasi lalu lintas, yang meliputi: area jalan, fasilitas keselamatan dan kondisi kendaraan, infrastruktur jalan, jarak penglihatan serta cuaca. Kondisi lalu lintas yang sepi akan memacu pengemudi untuk menambah kecepatan laju kendaraan, bahkan kadang kala pengemudi tidak mengetahui batas kecepatan yang diperbolehkan. Pada saat hujan kondisi jalan akan lebih licin jika dibandingkan ketika tidak hujan. Mengemudi pada malam hari dan pada daerah yang berkabut juga akan lebih memerlukan perhatian

penglihatan yang lebih besar karena menurunnya kemampuan lapang pandang dan jarak pandang.

Pengemudi harus selalu berhati-hati pada titik-titik yang tak terlihat (*blindspot*) pada saat ingin mendahului kendaraan lain. Begitu juga harus memperhatikan titik yang tak terlihat oleh pengemudi mobil yang lain disekitarnya terutama truk. Usahakan untuk tetap dapat melihat seluruh daerah dibelakang dan samping mobil.

Keamanan dan bahaya pengemudi ditentukan oleh bagaimana mereka menginterpretasikan situasi lalu lintas sebagai landasan keselamatan dalam meramalkan pengguna jalan yang lain. Perbedaan antara dua pengemudi dalam menginterpretasikan situasi lalu lintas, dapat menyebabkan kejadian yang tidak diharapkan.

b. Situasi Lalulintas

Perilaku pengemudi saat mengendarai mobil sering dipengaruhi oleh situasi lalu lintas, yang meliputi: area jalan, fasilitas keselamatan dan kondisi kendaraan, infrastruktur jalan, jarak penglihatan serta cuaca. Kondisi lalu lintas yang sepi akan memacu pengemudi untuk menambah kecepatan laju kendaraan, bahkan kadang kala pengemudi tidak mengetahui batas kecepatan yang diperbolehkan. Pada saat hujan kondisi jalan akan lebih licin jika dibandingkan ketika tidak hujan. Mengemudi pada malam hari dan pada daerah yang berkabut juga akan lebih memerlukan perhatian penglihatan yang lebih besar karena menurunnya kemampuan lapang pandang dan jarak pandang.

Pengemudi harus selalu berhati-hati pada titik-titik yang tak terlihat (*blindspot*) pada saat ingin mendahului kendaraan lain. Begitu juga harus memperhatikan titik yang tak terlihat oleh pengemudi mobil yang lain disekitarnya

terutama truk. Usahakan untuk tetap dapat melihat seluruh daerah dibelakang dan samping mobil.

Keamanan dan bahaya pengemudi ditentukan oleh bagaimana mereka menginterpretasikan situasi lalu lintas sebagai landasan keselamatan dalam meramalkan pengguna jalan yang lain. Perbedaan antara dua pengemudi dalam menginterpretasikan situasi lalu lintas, dapat menyebabkan kejadian yang tidak diharapkan.

4. Faktor-faktor Penting Dalam *Safety Driving*

Seperti telah disebutkan diatas bahwa *safety driving* berkaitan dengan persiapan (*prepared*) dan kewaspadaan (*aware*). Untuk itu ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi dan beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi.

a. Sebelum mengemudi

Sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga nantinya dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan akibat keteledoran pengecekan, karena gangguan kecil pada komponen mobil dapat memperbesar kecelakaan. Adapun hal-hal yang perlu dilakukan pengecekan adalah sebagai berikut

1) Memanaskan mesin kendaraan sekitar 10 – 15 menit.

Jangan terlalu lama memanaskan mobil, karena selain memboroskan bahan bakar, juga asap knalpot dapat membahayakan pernafasan.

2) Memeriksa ban mobil

Menurut Bintarto dalam harian Kompas, 28 Maret 2006, menyatakan jika mobil harus bekerja keras, maka tekanan ban harus di cek setiap hari, tetapi jika hanya dipakai ke kantor dan tidak berkeliling, maka tekanan ban perlu diukur setiap 4 – 6 hari. Pengukuran tekanan ban sebaiknya dilakukan ketika

ban dalam keadaan dingin, kemudian tambahkan udara sesuai kekurangan ketika ban juga masih dingin. Jadi idealnya setiap orang yang mempunyai mobil harus mempunyai alat pengukuran tekanan ban. Ketika mobil sudah dijalankan ketempat pompa ban, kondisi ban sudah dalam keadaan panas. Tekanan ban yang tidak pas, baik kelebihan maupun kekurangan, bias menyebabkan pecah ban. Sedangkan risiko yang paling ringan adalah dapat memperpendek umur ban dan mobil berjalan tidak stabil.

- 3) Memeriksa bagian bawah kendaraan, untuk mengetahui adanya kemungkinan adanya kebocoran kecil.
- 4) Memastikan kaca spion mobil dalam posisi yang tepat dan dalam keadaan bersih. Begitu juga dengan jendela mobil, sehingga tidak menghalangi pandangan.

Mengikat barang-barang yang mungkin bisa terjatuh saat kendaraan di rem mendadak.

- 5) Selalu menyediakan perlengkapan seperti ban cadangan, dongkrak dan alat-alat perkakas, untuk mengantisipasi kerusakan ringan di jalan.
 - 6) Menyiapkan surat-surat kendaraan seperti SIM, STNK dan KTP selalu *update* dan simpan ditempat yang mudah untuk ditemukan.
 - 7) Mengenakan sabuk pengaman secara benar, dan pastikan penumpang yang lain juga mengenakan sabuk pengaman. Sabuk pengaman (*seat belt*) yang baik harus memiliki pengait yang kuat yang terbuat dari besi, sehingga tidak mudah lepas atau patah saat terjadi hentakan yang keras. Sedangkan ujung yang terpasang pada plat body harus terkancing dengan baik.
- b. Pada saat mengemudi

Ketika mengemudikan kendaraan di jalan umum, harus disadari bahwa harus berbagi jalan dengan orang lain. Untuk itu

pengemudi harus tetap bersikap sopan, mentaati peraturan lalu lintas, dan tidak terpancing dengan situasi di jalan, misalnya jangan terpancing pada orang yang memaksa ingin mendahului. Bintarto menyatakan, perbedaan waktu antara mengebut dan tidak mengebut tidak sampai 5 (lima) menit. Dengan mengebut, berarti kita sudah merisikokan diri kita kedalam situasi yang berbahaya. Berikut ini adalah hal-hal yang perlu untuk diperhatikan pada saat mengemudikan kendaraan:

- 1) Konsentrasi dan tenang saat mengemudi dan jangan lakukan aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi mengemudi seperti menerima telephone atau bercanda yang berlebihan, dan jangan terpancing untuk menyalip mobil lain secara kasar
- 2) Mengemudi dengan kedua tangan pada posisi jam 3 dan jam 9. Posisi ini direkomendasikan karena memungkinkan pengemudi untuk mengontrol mobil secara maksimum ketika harus bermanuver dengan cepat ketika menghindari kecelakaan. Kebiasaan yang salah dari para pengemudi kendaraan roda empat adalah memegang lingkaran kemudi dengan satu tangan. Selain itu, kalau mobil hendak belok, telapak tangan biasanya dibalik keatas untuk memutar kemudi sehingga kemudi kedua tangan terhadap setir mobil menjadi tidak optimal. Cara lain untuk mengontrol kemudi yaitu dengan teknik yang sering digunakan oleh pembalap, yaitu dengan mendekatkan jok dengan kemudi sehingga pergelangan tangan dapat diletakkan di kemudi, dengan lengan terentang dan punggung bersandar di jok. Posisi ini dapat mencegah tangan cepat terasa lelah saat mengemudi, dan merupakan posisi yang optimum untuk melakukan manuver menghindar secara mendadak.

3) Pandangan mata

Pada saat mengemudi harus diikuti dengan sikap berhati-hati dan konsentrasi, salah satunya adalah waspada terhadap situasi lalu lintas. Dengan melatih pandangan mata, maka akan dapat memprediksi situasi yang bakal terjadi di jalanan pada saat mengemudi, dan dapat merencanakan tindakan yang tepat ketika menghadapi kondisi yang berbahaya, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan. Berikut ini adalah hal-hal yang harus diperhatikan untuk melatih pandangan mata pada saat mengemudi:

a) Mata mengawasi arah depan.

Pandangan mata harus diarahkan jauh kedepan secara menyeluruh, tidak hanya memperhatikan mobil didepan kendaraan saja, tetapi juga lalu lintas didepan kendaraan tersebut, dengan tujuan agar dapat melihat perubahan yang terjadi dibadan jalan dengan jelas. Hal ini berguna untuk meningkatkan kewaspadaan dan memberikan kesempatan untuk bereaksi sehingga dapat memperkecil kemungkinan untuk menabrak mobil didepan yang berhenti mendadak.

b) Pada saat melaju dengan kendaraan lain, pandangan mata diarahkan kekiri dan kekanan serta mengusahakan agar menghilangkan rintangan yang dapat mengganggu pandangan

c) Mengecheck kaca spion setiap setengah menit untuk melihat keadaan lalu lintas.

d) Ketika kendaraan melalui persimpangan, pindahkan arah pandang, sehingga mengetahui aktivitas setiap pengguna jalan yang dapat mempengaruhi situasi dipersimpangan.

e) Saat kendaraan bergerak mundur dan hendak berbelok, arahkan pandangan kesekitar lokasi.

4) Memberikan kesempatan pada mobil *emergency* seperti

ambulance, mobil polisi atau kendaraan lain yang memberikan *signal flashing*, dengan cara mengambil jalur sebelah kiri.

5) Menyalip

Menyalip bisa jadi merupakan tindakan yang paling berbahaya pada saat mengemudi. Saat hendak menyalip gunakan jalur kiri untuk mengemudi dan gunakan jalur sebelah kanan untuk menyalip atau melewati kendaraan yang lain. Bila tidak berusaha atau tidak bisa melewati mobil yang ingin dilewati dalam kurang satu menit, harus kembali ke jalur kiri dan biarkan kendaraan lain lewat. Arahkan pandangan meluas ke kiri dan ke kanan, dan check spion untuk memastikan kondisi lalu lintas

6) Menjaga jarak

Jagalah jarak kendaraan dengan mobil didepan, serta arahkan pandangan ke titik-titik keramaian untuk mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan. Cara yang paling mudah untuk menjaga jarak yaitu dengan alat bantu statis dipinggir jalan seperti tiang listrik atau pohon. Ketika mobil yang melaju didepan melewati pohon tersebut, hitung sebagai 0 detik, dengan hitungan seribu satu, seribu dua, seribu tiga, dst. Bila 3 detik kemudian atau lebih kendaraan yang anda kemudikan melewati pohon tersebut, maka anda berada pada jarak yang aman dengan mobil didepan, tetapi jika kurang dari 3 detik maka anda mungkin harus mengurangi tekanan gas pedal.

Teknik ini dikenal dengan "*three second rule*", yang artinya buatlah jarak mobil 3 detik dari mobil didepan. Pada kondisi hujan, berkabut atau kondisi berbahaya lainnya, hitungan harus dinaikkan menjadi 5 detik. Pada umumnya orang akan beraksi terhadap *emergency* kondisi paling tidak

dalam setengah detik. Table berikut ini adalah daftar jarak aman kendaraan pada saat kendaraan dijalankan pada kecepatan-kecepatan tertentu. Pengemudi pada waktu mengikuti atau berada di belakang kendaraan lain, wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang berada didepannya (Pasal 62 PP No. 43 Tahun 1993)

Tabel 2.1

Jarak Aman Berkendara Berdasarkan
Kecepatan Laju Mobil

Kecepatan	Jarak Minimal	Jarak Aman
30 km / jam	15 meter	30 meter
40 km / jam	20 meter	40 meter
50 km / jam	25 meter	50 meter
60 km / jam	40 meter	60 meter
70 km / jam	50 meter	70 meter
80 km / jam	60 meter	80 meter
90 km / jam	70 meter	90 meter
100 km / jam	80 meter	100 meter
110 km / jam	90 meter	110 meter
120 km / jam	100 meter	120 meter

7) Menghindari bahaya

Bahaya adalah situasi atau system di dalam mana tidak ada sebuah yang diduga potensial dapat melukai manusia atau elemen-elemen fisik system padahal tidak dikehendaki (Hale and Glendon, 1987). Bahaya merupakan sesuatu yang *omnipresent* (selalu mungkin terjadi), sedangkan keselamatan tidak dapat diterjemahkan secara sederhana sebagai ketidakadaan bahaya. Oleh karena itu keselamatan didefinisikan sebagai situasi dimana system berada dibawah kendali dan proses melukai tidak dimulai.

Jika persepsi orang terhadap keselamatan dalam lingkungan teknik sudah dikenal dengan adanya pengendalian bahaya, maka tentu saja hal ini dapat diterapkan pada pengguna lalu lintas dalam upaya untuk

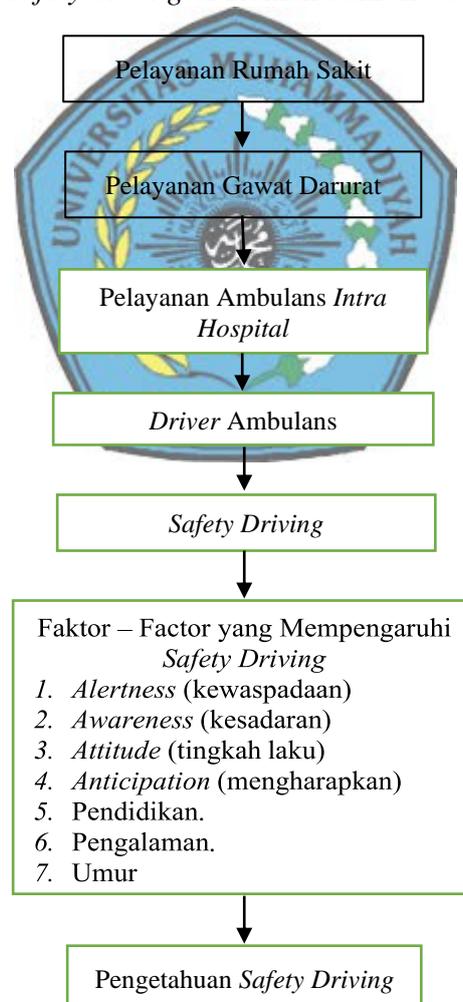
mencegah terjadinya kecelakaan dengan melakukan pengendalian bahaya. Dalam hal ini upaya pengendalian lebih ditekankan untuk menghindari bahaya itu sendiri, seperti yang tersebut dibawah ini:

- a) Jangan mengemudi disamping kendaraan besar (truk, bis, dll), dalam jangka waktu yang lama kecuali sangat diperlukan, karena kemungkinan pengemudi mobil besar tersebut tidak mengetahui kalau ada kendaraan disamping mobil yang dikemudikannya. Hal ini sangat berbahaya terutama ketika truk tersebut hendak membelok, dimana dapat memotong jalan secara keseluruhan
- b) Sebaliknya, jika selalu diikuti oleh pengemudi mobil yang berjarak dekat dengan kendaraan kita, sebaiknya mengambil jalur lalu lintas yang lain atau menghindari dari mobil tersebut. Namun jika tidak memungkinkan,
- c) Menghindari mobil yang kelihatan rusak atau dalam kondisi yang tidak sempurna. Pepatah mengatakan nilai seorang pengemudi dilihat dari kondisi mobilnya. Jika kondisi body mobil penyok dan jendela kotor mengidentifikasi pemilik yang tidak perhatian dan juga mengisyaratkan pengemudinya tidak memiliki keahlian mengemudi yang memadai (poor driving skill
- d) Menghindari mobil yang dikemudikan dengan sering berpindah-pindah jalur di jalan yang sepi atau terlalu lama saat berada dipersimpangan, karena kemungkinan pengemudinya dalam keadaan mabuk, lelah atau sedang menelephone saat mengemudi
- e) Jika memungkinkan, hindari objek-objek yang berada dijalan seperti tas plastik, tali / tambang, bahkan benda yang biasa seperti ranting karena dapat menimbulkan

bahaya. Plastik yang terlindas dapat tersembunyi dibawah mobil dan bisa menjadi benda yang sangat berbahaya sewaktu- waktu, tali / tambang dapat melilit disekitar roda mobil, dan benda-benda yang tampaknya biasa-biasa saja dan tak berbahaya kemungkinan dapat menyebabkan bocornya ban mobil atau bahkan tangki bahan bakar.

D. Kerangka Teori

Kerangka teori penelitian gambaran pengetahuan *driver* ambulans rumah sakit tentang *safety driving* di Rumah Sakit kota Semarang sebagai berikut



Sumber : Bintarto (2006), Notoatmodjo (2010), Jones & Beck (2002).

E. Kerangka Konsep

Pengetahuan *Safety Driving*

F. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang memiliki variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2012) , variabel dalam penelitian ini adalah Pengetahuan *Safety Driving*.

