

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengetahuan

a. Definisi Pengetahuan

Pengetahuan atau *knowledge* merupakan produk dari proses penginderaan seseorang terhadap objek dengan menggunakan pancaindra yang dimilikinya. Pancaindra manusia yang berfungsi dalam penginderaan objek termasuk penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan perabaan. Selama proses ini, perhatian dan persepsi terhadap objek yang diamati memainkan peranan penting dalam menghasilkan pengetahuan. Umumnya individu memperoleh pengetahuan mereka lebih banyak lewat indera pendengaran serta penglihatan (Notoatmodjo, 2017).

Pengetahuan dipengaruhi oleh beberapa elemen pendidikan formal dapat memengaruhi pengetahuan. Pengetahuan sangat erat hubungannya dengan pendidikan, biasanya semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang, maka semakin luas pengetahuannya. Namun penting untuk ditekankan bahwa individu dengan tingkat pendidikan yang lebih rendah tidak selalu memiliki pengetahuan yang terbatas. Pengetahuan seseorang mengenai suatu objek mengandung dua elemen, yaitu aspek positif dimana dapat meningkatkan pemahaman dan kesadaran, mendorong inovasi dan kemajuan, meningkatkan

kemandirian, membantu menghindari kesalahan, dan meningkatkan kualitas hidup sedangkan untuk aspek negatif mencakup penyalahgunaan pengetahuan (manipulasi dan kejahatan siber). Kedua elemen ini akan memengaruhi sikap individu, jika seseorang mengetahui lebih banyak aspek positif dan informasi mengenai objek, maka sikapnya terhadap objek tersebut akan semakin positif (Ahmad, 2017).

b. Tingkatan Pengetahuan

Menurut Bloom mengidentifikasikan enam level dalam pengetahuan, yang mencakup pengetahuan, pemahaman, aplikasi, analisis, sintesis, dan evaluasi.

- 1) Pengetahuan atau *knowledge* dapat dipahami sebagai tingkat dasar dalam tujuan kognitif. Tingkat tujuan pengetahuan ini seringkali berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk mengingat informasi yang telah dipelajari, yang dikenal sebagai *recall*.
- 2) Pemahaman atau *comprehension* didefinisikan sebagai kemampuan untuk sepenuhnya memahami secara akrab dengan situasi, fakta, dan sebagainya. Pemahaman yang memadai memungkinkan seseorang untuk menjelaskan objek atau hal dengan efektif. Memahami mencakup beberapa aspek, termasuk menafsirkan, memberi contoh, mengkategorikan, merangkum, membandingkan, dan menjelaskan.

- 3) Aplikasi atau *application* dikategorikan sebagai kemampuan untuk menerapkan pengetahuan yang dimiliki diartikan sebagai kemampuan untuk menerapkan apa yang telah dipahami atau dipelajari dalam situasi nyata guna memecahkan masalah. Aplikasi biasanya berhubungan dengan dua aspek kunci, yaitu melaksanakan dan menerapkan.
- 4) Analisis atau *analysis* adalah bagian dari proses kognitif yang melibatkan pemecahan materi menjadi beberapa elemen dan bagaimana elemen-elemen tersebut dapat saling terkait. Beberapa istilah kunci yang terkait dengan analisis meliputi, membedakan, mengatur, dan mengatribusikan.
- 5) Sintesis atau *synthesis* atau pepaduan adalah kemampuan untuk menggabungkan agar dapat menghubungkan bagian-bagian menjadi suatu bentuk yang baru atau menyusun beberapa elemen penting sehingga menghasilkan formulasi yang baru secara keseluruhan. Sintesis mengacu pada proses menciptakan sesuatu yang baru dari informasi yang sudah ada.
- 6) Evaluasi atau *evaluation* adalah kemampuan untuk menilai sesuatu berdasarkan kriteria yang telah ditentukan. Contohnya mengambil keputusan berdasarkan penilaian dengan kriteria yang telah ditentukan. Ini mencakup analisis menyeluruh untuk menentukan validitas, efektivitas, atau keuntungan dari suatu informasi (Ketut, 2022).

c. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pengetahuan

Faktor-faktor yang mempengaruhi pengetahuan berasal dari dua kategori, yaitu faktor internal (pendidikan dan usia) serta faktor eksternal (pekerjaan dan pengalaman).

- 1) Pendidikan secara umum mencakup keseluruhan proses yang dilalui individu dari awal hidup hingga akhir hayat, dalam bentuk interaksi antara individu dengan lingkungannya, baik melalui jalur formal maupun informal. Kenaikan level pendidikan seseorang akan berakibat pada meningkatnya pengetahuan yang diperoleh, yang pada gilirannya dapat mempengaruhi pola pikir dan kemampuan berpikir kritis individu tersebut.
- 2) Usia merujuk pada durasi hidup yang diukur sejak lahir, seiring bertambahnya usia, orang cenderung menjadi lebih bijaksana, memiliki lebih banyak informasi, dan terlibat dalam lebih banyak aktivitas.
- 3) Pekerjaan membutuhkan waktu dan energi untuk menyelesaikan berbagai jenis tugas yang masing-masing dianggap penting serta perlu perhatian, sehingga individu bisa mendapatkan informasi.
- 4) Pengalaman bagi seseorang yang memiliki pengalaman yang cukup luas akan mempengaruhi tingkat pengetahuan yang dimilikinya (Soliha, 2023).

2. Perilaku *Safety Riding*

a. Definisi Perilaku

Perilaku dapat didefinisikan sebagai tindakan atau aktivitas organisme yang dapat diamati serta dipelajari, yang muncul akibat motif yang mendasarinya, dipertanyakan keberadaannya sebagai sebuah determinasi untuk menentukan sebab, maksud dan tujuan manusia atau individu bertindak. Perilaku juga dapat dipahami sebagai hasil daripada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terlihat dalam bentuk pengetahuan, sikap, dan tindakan. Perilaku juga dapat dilihat sebagai respon atau reaksi individu terhadap rangsangan dari dalam dirinya (emosi, motivasi, dan rasa takut) dan luar dirinya (Maklasa, 2023).

Sedangkan perilaku keselamatan atau *Behavior Based Safety* (BBS) yang artinya perilaku keselamatan para pekerja di tempat kerja atau pada saat sedang bekerja, ini mencakup proses mengidentifikasi bahaya serta mengevaluasi risiko yang mungkin muncul, sehingga individu dapat beroperasi dengan baik dalam berbagai aktivitas, produk, dan jasa yang terlibat. Salah satu metode untuk mengenali kondisi berbahaya dan perilaku yang tidak aman adalah melalui pendekatan berbasis perilaku, yang dikenal sebagai *Behavior Based Safety* (BBS) (Mahawati *et al*, 2021).

b. Definisi *safety riding*

Safety riding atau berkendara dengan aman merupakan usaha untuk mengurangi risiko demi meningkatkan keselamatan saat berkendara, serta menciptakan situasi yang tidak membahayakan pengemudi lain. serta memahami pencegahan dan pengendalian bahaya saat berkendara. Definisi lain bahwa *safety riding* adalah panduan perilaku berkendara untuk meminimalkan risiko dan memaksimalkan keselamatan saat berkendara di semua moda transportasi. Dalam hal ini, perilaku didefinisikan sebagai tanggapan seseorang terhadap tindakan eksternal, biasanya dipengaruhi oleh pengalaman dan faktor lingkungan fisik dan non-fisik. Lingkungan fisik mencakup semua aspek yang dapat diraba dan dapat dilihat atau dirasakan secara langsung saat berkendara (kondisi jalan, rambu dan marka jalan, cuaca, penerangan jalan, dan lalu lintas), lingkungan non-fisik yaitu faktor yang tidak terlihat secara langsung tetapi sangat memengaruhi keselamatan berkendara (kesadaran pengguna jalan, perilaku berkendara, kesehatan pengendara, dan pengetahuan tentang *safety riding*) (Saleh *et al*, 2022).

c. Perilaku *safety riding*

Regulasi mengenai lalu lintas di Indonesia tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang membahas mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terutama pada bagian keempat yang mengatur prosedur berkendara. Penjelasan rinci tentang aturan

tersebut bisa ditemukan dalam buku panduan berkendara sepeda motor di Indonesia yang disusun oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Kementerian Perhubungan RI, 2009b). Berikut adalah beberapa indikator penting dalam menerapkan perilaku berkendara yang aman:

1) Pemeriksaan Kelayakan Kendaraan

Berdasarkan keterangan dari Dirjen Perhubungan Darat (2016), pengendara sepeda motor diwajibkan memeriksa kondisi fisik kendaraan sebelum memulai perjalanan. Langkah ini bertujuan untuk memastikan kelayakan kendaraan dan mencegah potensi masalah selama berkendara pemeriksaan dilakukan untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan di jalan. Inspeksi yang dilakukan mencakup:

a) Sistem pengendalian

- (1) Rem, lakukan pemeriksaan baik rem depan maupun belakang secara bersamaan, setiap rem yang diuji harus mampu menghentikan kendaraan dengan efektif saat bergerak.
- (2) Kopling dan gas, keduanya harus bekerja dengan mulus tanpa adanya lonjakan saat melepaskan kopling atau menarik pedal gas, dan gas harus segera berbalik ketika anda melepaskannya.

- (3) Kabel-kabel, pastikan semua kabel dan tali dalam keadaan baik, berfungsi secara halus dan tidak ada kabel yang kusut atau tidak teratur.

a) Ban

- (1) Tekanan, periksa tekanan ban khususnya saat ban dalam kondisi dingin. Tekanan ban untuk motor bebek dan motor matic yaitu ban depan 28-30 PSI (*Pound per Square Inch*) ban belakang 31-33 PSI, sedangkan untuk motor sport yaitu ban depan 30-32 PSI ban belakang 32-34 PSI. Tekanan untuk ban depan biasanya lebih rendah tekanannya agar lebih stabil saat bermanuver, sedangkan untuk ban belakang lebih tinggi tekanannya karena menanggung beban lebih berat dari mesin dan pengendara.
- (2) Tapak ban, tapak ban yaitu bagian dari permukaan ban yang langsung bersentuhan dengan jalan. Tapak ban memiliki pola atau alur tertentu yang berfungsi untuk meningkatkan traksi, stabilitas, dan keselamatan saat berkendara. Ban dengan permukaan yang tidak rata dapat menjadi berbahaya saat berkendara, terutama di jalan yang licin. Tapak ban sebaiknya memiliki kedalaman 1 mm. Setiap ban dilengkapi dengan indikator kedalaman. Lebar sisi ban tidak boleh melebihi

tapak ban itu sendiri. Apabila permukaan ban tidak rata, sangat penting untuk berkendara dengan lebih hati-hati.

- (3) Kerusakan, periksa jika terdapat keretakan pada tapak ban anda, paku, atau potongan benda tajam lainnya.

b) Lampu dan sein

- (1) Indikator, lakukan pemeriksaan pada semua lampu sein dan pastikan bahwa lampu sein berfungsi serta cukup terang sehingga terlihat dengan jelas.
- (2) Lampu utama, periksa lampu utama dengan meletakkan tangan di depan lampu saat nyala untuk mengecek kinerjanya, kegiatan ini bertujuan memastikan apakah lampu depan dalam keadaan menyala. Pada malam hari lakukan pemeriksaan lampu dim, untuk memastikan bahwa fungsi lampu jauh dan dekat dapat berjalan dengan baik.
- (3) Lampu rem, coba semua tuas rem dan pastikan bahwa semua rem dapat menghidupkan lampu rem. Periksa lampu rem dengan meletakkan tangan di depan lampu rem atau dengan melihat refleksi cahayanya pada dinding.
- (4) Klakson, periksa klakson dan pastikan suaranya berfungsi dengan baik.

c) Spion

Kaca spion harus disediakan dua unit di kiri dan kanan. Bersihkan dan atur posisi spion sebelum memulai perjalanan. Sangat berbahaya untuk mengatur spion saat berkendara. Spion harus disesuaikan agar mampu melihat area belakang dan jalur di sebelah.

d) Bahan bakar dan

Periksa jumlah oli dan bahan bakar sebelum berkendara. Hindari berkendara saat bahan bakar sudah hampir habis. Bahan bakar cadangan adalah sisa bensin dalam tangki yang tersisa saat bahan bakar utama hampir habis, ini bisa dilihat jika indikator bahan bakar berkedip atau berada di garis E (*Empty*), berarti bahan bakar hampir habis dan masuk ke tahap cadangan. Kekurangan oli berpotensi merusak mesin dan dapat menyebabkan mesin mati mendadak, yang dapat mengakibatkan kehilangan kendali.

e) Rantai

Periksa rantai sepeda motor dan pastikan sudah dilumasi serta setelahnya tepat (rantai tidak boleh terlalu kencang atau terlalu longgar). Sepeda motor harus dilengkapi dengan pelindung rantai agar pakaian tidak tersangkut pada rantai, kecuali jika rantai sudah tertutup oleh rangka motor. Motor

bebek menggunakan rantai sedangkan motor matic menggunakan V-Belt yang terbuat dari karet.

2) Ketertiban dan keselamatan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, pada bagian keempat yang membahas tata cara berlalu lintas (Kementerian Perhubungan RI, 2009). Dijelaskan bahwa ada beberapa ketertiban yang harus diikuti oleh pengendara diantaranya:

- a) Setiap individu yang menggunakan jalan memiliki kewajiban untuk:
 - (1) Menjaga perilaku yang teratur.
 - (2) Menghindari tindakan yang dapat mengganggu, membahayakan keamanan serta keselamatan lalu lintas dan transportasi jalan, atau yang berpotensi merusak jalan.
 - (3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan harus mengemudikan kendaraannya dengan sebaik-baiknya dan penuh fokus..
 - (4) Setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib memperhatikan keselamatan para pejalan kaki dan pesepeda.

- (5) Setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib mengikuti ketentuan mengenai syarat teknis dan kelayakan jalan.
- (6) Setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi peraturan:
 - (a) Rambu-rambu yang bersifat perintah atau rambu larangan.
 - (b) Marka jalan.
 - (c) Alat pemberi isyarat lalu lintas.
 - (d) Gerakan lalu lintas. Gerakan lalu lintas merupakan pergerakan kendaraan dan pejalan kaki di jalan yang diatur oleh rambu-rambu, marka jalan, sinyal lampu lalu lintas, serta aturan berkendara untuk memastikan kelancaran dan keselamatan di jalan.
 - (e) Memberhentikan dan memarkirkan kendaraan.
 - (f) Peringatan dengan suara dan cahaya. Peringatan dengan suara dan cahaya adalah tanda atau isyarat seperti lampu lalu lintas, lampu darurat, lampu isyarat belok, lampu strobo atau rotator (polisi, ambulans, dan pemadam kebakaran), dan lampu rem merah di kendaraan.
 - (g) Kecepatan maksimal atau minimal. Batas kecepatan berkendara maksimal di jalan permukiman 30

km/jam, jalan dalam kota 50 km/jam, jalan antarkota 80 km/jam.

(h) Prosedur untuk mengaitkan dan menempelkan kendaraan dengan kendaraan lain.

b) Saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor yang dilakukan di jalan, setiap pengemudi kendaraan bermotor diwajibkan untuk menunjukkan:

(1) Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atau Surat Tanda Coba Kendaraan (STCK).

(2) Surat Izin Mengemudi (SIM).

(3) Dokumen lain yang sah.

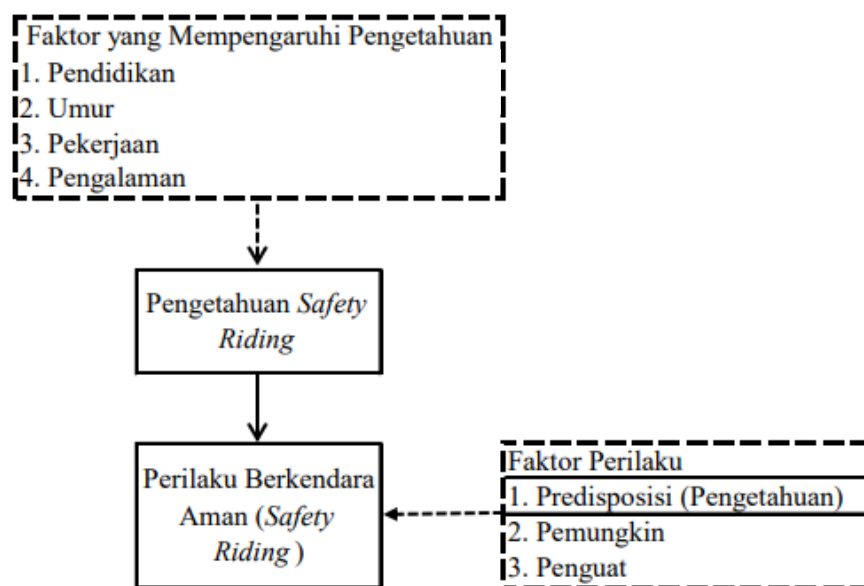
d. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku

Melihat banyaknya faktor yang dapat memengaruhi perilaku, Lawrence Green (1980) membagi faktor tersebut menjadi tiga variabel.

1) Faktor predisposisi (*predisposing factor*), adalah elemen yang ada sebelum suatu tindakan terjadi, mencakup pengetahuan, sikap, kepercayaan, keyakinan, nilai-nilai, dan sebagainya. Kepercayaan yang dimaksud berkaitan dengan apa yang diyakini oleh pengendara ojek online mengenai manfaat dan pentingnya perilaku *safety riding*. Contohnya kepercayaan bahwa memakai helm dapat menyelamatkan nyawa, atau kepercayaan bahwa mengikuti aturan lalu lintas dapat mencegah kecelakaan.

- 2) Faktor pemungkin (*enabling factor*), adalah elemen yang membuat suatu perilaku dapat dilaksanakan, seperti ketersediaan infrastruktur, sumber daya, serta akses ke fasilitas layanan kesehatan.
- 3) Faktor penguat (*reinforcing factor*), merupakan faktor yang membuat sebuah perilaku diteruskan atau dihentikan, misalnya sikap dan perilaku petugas kesehatan, teman, dan tokoh masyarakat (Nurmala, 2020).

B. Kerangka Pemikiran



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

Keterangan :

———— : Diteliti

----- : Tidak diteliti

C. Hipotesis

H_0 : Tidak terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan *safety riding* dengan perilaku berkendara aman pada pengendara ojek *online* Gasken di Suradadi Tegal.

H_a : Terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan *safety riding* dengan perilaku berkendara aman pada pengendara ojek *online* Gasken di Suradadi Tegal.