

## PEMBERIAN VISTAMOV MENINGKATKAN PENGETAHUAN DAN KESIAPAN MENOLONG DRIVER OJEK ONLINE

Anggun Ikhtiarni<sup>1)</sup>, Bagus Ananta Tanujiarso<sup>2)</sup>, M. Syamsul Arief<sup>3)</sup>  
Program Studi S-1 Keperawatan  
STIKES Telogorejo Semarang<sup>1,2)</sup>, Poltekkes Semarang<sup>3)</sup>

### ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang menyebabkan cedera hingga kematian. *Driver* ojek *online* sangat berpeluang tinggi menemui kejadian kecelakaan lalu lintas karena keberadaannya di jalan raya. Pemberian “video edukasi *stabilization and movement*” (Vistamov) dapat dilakukan guna meningkatkan pengetahuan dan kesiapan menolong pada *driver* ojek *online*. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh video edukasi *stabilization and movement* terhadap pengetahuan dan kesiapan menolong *driver* ojek *online*. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan *Pre-Experiment Design One Group Pretest-Posttest*. Teknik sampel yang digunakan yaitu *Proportionate Stratified Random* dengan jumlah responden sebanyak 44 responden sesuai dengan kriteria inklusi: seluruh *driver* ojek *online* yang sedang tidak menerima *order-an* dan kriteria eksklusi: *driver* ojek *online* yang dipertengahan kegiatan penelitian menerima *order-an*. Instrumen dalam penelitian ini menggunakan kuesioner pengetahuan dan kesiapan menolong yang sudah dilakukan uji validitas dan reliabilitas. Pada penelitian ini, responden diberikan intervensi vistamov yang berisi tentang video cara menolong korban kecelakaan lalu lintas dengan cara *stabilization and movement*. Pemutaran video dilakukan 1 kali pemutaran dalam 1 pertemuan dengan durasi video selama 7 menit 5 detik. Hasil penelitian didapatkan peningkatan skor rata-rata pengetahuan sebelum dilakukan intervensi 75,82 meningkat menjadi 92,00 dan skor rata-rata kesiapan menolong sebelum dilakukan intervensi 73,76 meningkat menjadi 85,45. Berdasarkan uji statistik *Wilcoxon* didapatkan nilai *p value* 0,0001 maka disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan dari pemberian video edukasi *stabilization and movement* terhadap pengetahuan dan kesiapan menolong *driver* ojek *online*. Hasil penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesiapsiagaan *driver* ojek *online* dengan harapan institusi terkait menyelenggarakan kerja sama pelatihan pertolongan pertama pada *driver* ojek *online*.

Kata Kunci : Kesiapan Menolong, Pengetahuan, *Stabilization and Movement*, Video Edukasi

### ABSTRACT

An accident is an event that injures individuals or makes the individuals die. Online drivers are vulnerable to traffic accidents while driving. Therefore, the implementation of “video edukasi *stabilization and movement*” (Vistamov) could improve their cognition and readiness to provide first aid among online drivers. This research determined the influence of educative videos about *stabilization and movement* on the cognition and readiness of online drivers. This quantitative research applied a pre-experiment one-group pretest-posttest design. The applied sampling technique was proportionate stratified random sampling. The samples were 44 respondents according to the established inclusion: all online drivers who are not currently receiving orders and exclusion criteria: online drivers who in the middle of research activities receive orders. The instrument in this study used a knowledge and readiness to help questionnaire that had been tested for validity and reliability. In this study, respondents were given a vistamov intervention which contained videos on how to help victims of traffic accidents by *stabilization and movement*. Video playback is carried out 1 time in 1 meeting with a video duration of 7 minutes 5 seconds. The results showed the improved cognitive mean before and after the intervention, from 75.82 to 92.00. The mean of the driver’s readiness to provide first aid also improved from 73.76 to 85.45. The Wilcoxon test obtained a *p-value* of 0.0001 lower than 0.05. Thus, the

*implementation of the educative video was significant to improve the cognition and readiness to provide first aid among online drivers. The researcher recommends related institutions improve online drivers' readiness by promoting first-aid training.*

*Keywords : Cognition; Educative Video; First Aid; Stabilization and Movement*

---

Alamat korespondensi: Jl. Anjasmoro Raya, Tawangmas, Kec. Semarang Barat, Kota Semarang, Jawa Tengah

Email: [bagus@stikestelogorejo.ac.id](mailto:bagus@stikestelogorejo.ac.id)

## **PENDAHULUAN**

Kejadian kecelakaan lalu lintas hingga saat ini masih menjadi masalah serius secara global. Menurut *World Health Organization*, (2018) terdapat 1,35 juta per tahun korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan akan diperkirakan terus menjadi kasus hingga di masa mendatang. Di Indonesia angka kejadian kecelakaan lalu lintas hingga tahun 2021 masih tinggi. Menurut data Korlantas Polri kejadian kecelakaan lalu lintas mencapai angka 100.028 pada tahun 2020 dan meningkat hingga 103.645 pada tahun 2021 dengan korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 25.266 jiwa.

Kejadian traumatis seperti jatuh dari ketinggian, tertabrak kendaraan bermotor, atau mengalami benturan keras di kepala dapat menyebabkan cedera kepala, leher, atau tulang belakang dimana dapat menyebabkan kerusakan permanen seperti kelumpuhan, gangguan bicara, masalah ingatan atau kondisi perilaku serta cedera kepala, leher atau tulang belakang merupakan penyebab dengan presentase kecil dari semua cedera namun menyebabkan lebih dari separuh kematian (*Canadian red cross*, 2017). Pemberian pertolongan pertama pada korban kecelakaan khususnya tentang teknik stabilisasi dan pemindahan dengan benar sangat dibutuhkan untuk meminimalkan cedera yang terjadi. Berdasarkan Keputusan Menteri Kesehatan RI nomor 882/Menkes/SK/X tahun 2009 tentang pedoman penanganan evakuasi medik bahwa penanganan evakuasi medik pada seseorang yang dalam keadaan gawat darurat baik dalam keadaan sehari-hari maupun pada saat bencana, harus dilakukan secara optimal sehingga dapat menghindari terjadinya kematian atau kecacatan.

Berdasarkan fenomena yang terjadi banyak masyarakat awam ketika memberikan pertolongan pertama khususnya dalam memindahkan korban kecelakaan lalu lintas tidak memperhatikan kondisi korban melainkan hanya mengangkat sesuai kemampuan penolong (Rahma & Setiyawan, 2019). Menurut Lestari et al., (2022) orang awam yang menghabiskan waktu untuk bekerja di jalan raya harus diberikan pembekalan tentang evakuasi pada korban kecelakaan salah satunya yaitu pengemudi ojek atau *driver ojek online*. Dimana keberadaan driver ojek online di jalan raya sangat mudah dijumpai dan mereka lebih banyak menghabiskan waktu di jalan raya maka kemungkinan untuk menemui korban kecelakaan lalu lintas sangat tinggi dibandingkan dengan seseorang yang bekerja di dalam ruangan (Suastrawan et al., 2021).

Hasil studi pendahuluan dengan wawancara dimana perwakilan setiap paguyuban menjelaskan bahwa rata-rata mereka belum mengetahui secara baik tentang pertolongan pertama khususnya evakuasi dan stabilisasi korban kecelakaan lalu lintas. Selain itu, rata-rata *driver ojek online* di daerah Mijen-Ngaliyan tersebut mengatakan pernah menemui korban kecelakaan dan hanya beberapa dari *driver* tersebut pernah memiliki pengalaman menolong korban kecelakaan lalu lintas.

Pemberian edukasi atau penyuluhan tentang ketepatan dalam menangani korban kecelakaan dapat meminimalkan terjadinya kecacatan atau risiko lebih berat. Salah satu media yang dapat digunakan yaitu melalui video. Menurut Septiani et al., (2020) edukasi berupa video pada penelitian memiliki keunggulan yaitu dalam penerapan pembelajaran lebih realistis atau lebih nyata dan dapat diulang atau dihentikan sesuai kebutuhan, serta media video mampu memberikan kesan mendalam yang dapat mempengaruhi pengetahuan dan sikap seseorang. Berdasarkan penelitian, media video efektif dan menghasilkan *outcome* yang optimal dikarenakan panca indera yang paling banyak menyalurkan pengetahuan ke otak adalah mata (75%-87%) dan sisanya (25%-13%) disalurkan melalui indera lain (Setyaningrum et al., 2021). Berdasarkan hal tersebut, peneliti ingin mengetahui apakah "Pemberian Vistamov (Video Edukasi *Stabilization and Movement*) Meningkatkan Pengetahuan dan Kesiapan Menolong pada *Driver Ojek Online*".

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan desain *pre-experiment one group pretest-posttest without control group*. Jumlah sampel sebanyak 44 responden dengan teknik pengambilan sampel yaitu *proportionate stratified random sampling*. Sampel dalam penelitian ini adalah *driver ojek online* di 3 paguyuban daerah Mijen, Semarang Barat yang ditetapkan sesuai dengan kriteria inklusi: seluruh *driver ojek online* yang sedang tidak menerima *order-an* dan kriteria eksklusi: *driver ojek online* yang dipertengahan kegiatan penelitian menerima *order-an*. Penelitian ini menggunakan kuesioner pengetahuan dan kesiapan menolong sebagai instrumen penelitian. Kuesioner pengetahuan terdiri dari 25 item pertanyaan dengan pilihan jawaban benar dan salah. Kuesioner pengetahuan berisi pertanyaan terkait pengertian pertolongan pertama, tujuan pertolongan pertama, prinsip pertolongan pertama, tahapan pertolongan pertama, hal yang harus diperhatikan dalam pertolongan pertama, teknik stabilisasi pada korban kecelakaan dan teknik *movement* pada korban kecelakaan. Kuesioner pengetahuan terdiri dari beberapa pertanyaan *favorable* dan *unfavorable*. Pertanyaan *favorable* berada pada nomor 1-11, 13-22, dan 24-25, sedangkan pertanyaan *unfavorable* berada pada nomor 12 dan 23. Kuesioner pengetahuan ini telah dilakukan uji *expert*, uji validitas dan reliabilitas instrument. Hasil uji validitas instrument menggunakan korelasi biseral diperoleh nilai koefisien korelasi ( $r$  hitung) dalam rentang 0,363-0,602 ( $r$  tabel = 0,361), sedangkan hasil uji reliabilitas menggunakan uji *Kuder Richardson 20* (KR-20) didapatkan nilai  $r$  sebesar 0,85 ( $r$  hitung > 0,70).

Kuesioner kesiapan menolong terdiri dari 15 item pernyataan dengan dua pilihan jawaban ya dan tidak. Kuesioner kesiapan menolong berisi pernyataan terkait kesiapan dalam memberikan teknik *stabilization and movement*, kesiapan menerapkan prinsip pertolongan pertama dan *self efficacy* dalam pertolongan pertama. Kuesioner menolong terdiri dari beberapa pernyataan *favorable* dan *unfavorable*. Pernyataan *favorable* berada pada nomor 2-4, 6-7, 9-10, 12 dan 14-15, sedangkan pernyataan *unfavorable* berada pada nomor 1, 5, 8, 11 dan 13. Kuesioner kesiapan menolong ini telah dilakukan uji *expert*, uji validitas dan reliabilitas instrument. Hasil uji validitas instrument menggunakan korelasi biseral diperoleh nilai koefisien korelasi ( $r$  hitung) dalam rentang 0,373-0,663 ( $r$  tabel = 0,361), sedangkan hasil uji reliabilitas menggunakan uji *Kuder Richardson 20* (KR-20) didapatkan nilai  $r$  sebesar 0,78 ( $r$  hitung > 0,70).

Intervensi Pemberian "Video Edukasi *Stabilization and Movement*" (Vistamov) berisi tentang cara menolong korban kecelakaan lalu lintas dengan cara *stabilization and movement* dengan 1 kali pemutaran dalam 1 pertemuan dengan durasi video selama 7 menit 5 detik meliputi cara merespon korban kecelakaan lalu lintas dengan benar, cara menangani korban kecelakaan lalu lintas dengan patah tulang, cara melepas helm pada korban kecelakaan lalu lintas yang tidak sadar dengan benar, cara menjaga cedera tulang belakang, cara menghentikan perdarahan pada korban kecelakaan lalu

lintas, cara memindahkan korban kecelakaan lalu lintas dengan 3 penolong, dan cara memindahkan korban kecelakaan dengan cara *log roll*. Intervensi Vistamov ini juga telah dilakukan uji *expert* terkait isi video edukasi yang diajarkan.

Teknik pengolahan data menggunakan Wilcoxon. Penelitian ini telah lolos kaji etik dalam upaya melindungi hak asasi dan kesejahteraan subyek penelitian pada institusi STIKES Telogorejo Semarang dengan nomor 043/IV/KE/STIKES/2023.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden Berdasarkan Usia, Pendidikan, Jenis Kelamin, Pengalaman Pelatihan Bantuan Hidup Dasar (BHD), dan Pengalaman Menolong Korban Kecelakaan (n = 44)

No	Karakteristik	Frekuensi	Presentase (%)
<b>Usia</b>			
1	Remaja akhir (17- 25 tahun)	4	9,1
2	Dewasa awal (26-35 tahun)	19	43,2
3	Dewasa akhir (36-45 tahun)	13	29,5
4	Lansia awal (46-55 tahun)	8	18,2
Total		44	100
<b>Pendidikan</b>			
1	Tidak sekolah/tidak tamat	1	2,3
2	SD	4	9,1
3	SMP	5	11,4
4	SMA	29	65,9
5	Diploma	2	4,5
6	Sarjana	3	6,8
Total		44	100
<b>Jenis Kelamin</b>			
1	Laki-laki	44	100
2	Perempuan	0	0
Total		44	100
<b>Pengalaman mengikuti pelatihan BHD</b>			
1	Pernah	6	13,6
2	Tidak pernah	38	86,4
Total		44	100
<b>Pengalaman menolong korban kecelakaan</b>			
1	Pernah	27	61,4
2	Tidak pernah	17	38,6
Total		44	100

Berdasarkan Tabel 1. dapat diketahui mayoritas responden dalam penelitian ini didominasi oleh usia dewasa produktif dimana pada tahap ini seseorang perlu untuk memperoleh pekerjaan guna memenuhi kebutuhannya, seperti menjadi *driver* ojek *online* yang berdasarkan survey didapatkan bahwa pilihan menjadi mitra *driver* ojek *online* dilakukan karena waktunya fleksibel dan mampu memenuhi kebutuhan sandang pangan (Anggraeni, 2020). Berdasarkan klasifikasi pembagian usia menurut Menteri Kesehatan Republik Indonesia, (2021) rentang usia 26-35 tahun berada pada masa dewasa muda. Hal tersebut sesuai dengan teori perkembangan Erik Erikson yang menyatakan masa dewasa sebelum memasuki masa tua merupakan tahap produktif seseorang (Cherry, 2018). Usia produktif pada dewasa dapat diikuti dengan peningkatan pola pikir karena perkembangan

kognitif yang dimiliki pada masa dewasa berhubungan erat dengan perubahan cara berpikir (Irsyad, 2023).

Berdasarkan hasil penelitian ini didapatkan bahwa seluruh responden dalam penelitian ini berjenis kelamin laki-laki (100%). Hal ini dapat terjadi karena mayoritas pekerjaan pada bidang transportasi didominasi oleh laki-laki dimana pada dasarnya laki-laki sebagai tulang punggung keluarga yang bekerja sebagai *driver* ojek yang pekerjaan pada bidang ini memiliki risiko seperti kriminalitas (Basri & Istiroha, 2019). Selain itu, berdasarkan kondisi fisik, terdapat perbedaan antara laki-laki dan perempuan dimana laki-laki cenderung memiliki kondisi fisik lebih kuat dibandingkan dengan perempuan hal ini membuat *driver* ojek mayoritas laki-laki karena tuntutan kerja lebih membutuhkan kondisi fisik laki-laki (Syevtiandini et al., 2021).

Hasil penelitian ini didapatkan bahwa presentase karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan mayoritas paling banyak berada pada tingkat SMA/SMK berjumlah 29 responden (65,9%). Pendidikan mampu menjadi tolak ukur dari kualitas suatu pekerjaan, dimana berdasarkan hasil penelitian ini mayoritas *driver* ojek *online* berlatar belakang jenjang pendidikan SMA yang mayoritas tidak melanjutkan pendidikan ke jenjang lebih tinggi. Berdasarkan hasil penelitian lain, menyatakan bahwa menjadi *driver* ojek tidak membutuhkan tingkat pendidikan yang tinggi maka dengan pendidikan yang rendah dapat masuk ke dalam sektor informal seperti menjadi *driver* ojek *online* (Farida, 2019). Tingkat pendidikan seseorang atau individu akan berpengaruh terhadap proses dan kemampuan berfikir sehingga mampu menangkap informasi baru (Rinata & Andayani, 2018). Tingkat pendidikan seseorang turut menentukan mudah tidaknya menyerap dan memahami pengetahuan yang diberikan (Sunjaya, Oktavian, & Wahyuni, 2022).

Sebanyak 38 responden (86,4%) mayoritas responden belum pernah mengikuti pelatihan bantuan hidup dasar (BHD). Hal ini dapat terjadi karena menurut asumsi peneliti, seseorang ketika ingin mendaftar sebagai mitra *driver* ojek *online* tidak diberlakukan persyaratan bahwa harus memiliki pengalaman atau sertifikat pelatihan BHD. Sesuai dengan pernyataan yang ditulis oleh salah satu perusahaan transportasi *online* di Indonesia dalam persyaratan untuk menjadi mitra *driver* ojek *online* yaitu tidak adanya syarat yang menyatakan harus memiliki sertifikat atau pengalaman pelatihan BHD. Responden yang tidak pernah mendapatkan pelatihan BHD atau informasi yang jelas terkait cara dan aplikasi untuk menolong korban kecelakaan lalu lintas secara benar dapat mempengaruhi kemampuan responden dalam memberikan pertolongan (Basri & Istiroha, 2019). Penelitian Nirmalasari & Winarti (2020) menunjukkan terdapat pengaruh yang signifikan antara pelatihan BHD dengan pengetahuan dan keterampilan

Hasil penelitian ini diketahui bahwa jumlah responden dengan pengalaman menolong korban kecelakaan lalu lintas sebanyak 27 responden (61,4%) hal ini dapat terjadi karena sebagian waktu seorang *driver* ojek dihabiskan di jalan raya, sehingga kesempatan menemui kejadian kecelakaan lalu lintas sangat tinggi. Oleh karena itu, mayoritas responden memiliki pengalaman menolong korban kecelakaan lalu lintas karena berhubungan erat dengan pekerjaannya sebagai *driver* ojek *online*. Dalam memberikan pertolongan pada korban kecelakaan *driver* ojek *online* dapat dipengaruhi oleh keyakinan diri, kecenderungan untuk melakukan tindakan dan emosional diri dimana perubahan sikap tersebut tidak dapat dipengaruhi hanya dengan pelatihan bantuan hidup dasar (Basri & Istiroha, 2019). Selain itu, asumsi peneliti menolong korban kecelakaan yang dilakukan oleh *driver* ojek didasari penuh oleh sifat kemanusiaan.

Tabel 2. Distribusi Rerata Responden Berdasarkan Pengetahuan dan Kesiapan Menolong Sebelum dan Sesudah Pemberian Visistament pada *Driver Ojek Online* (n = 44)

Variabel	Mean	SD	Minimum	Maximum
<b>Pengetahuan</b>				
<i>Pretest</i>	75,82	12,64	40	96
<i>Posttest</i>	92,00	8,40	64	100
<b>Kesiapan menolong</b>				
<i>Pretest</i>	73,76	13,41	33,33	93,33
<i>Posttest</i>	85,45	10,09	46,67	100

Tabel 2. menunjukkan hasil penelitian terhadap skor pengetahuan sebelum dilakukan intervensi didapatkan rata-rata nilai *pretest* yaitu 75,82 dengan nilai *Std.Deviation* yaitu 12,64, nilai *maximum* sebesar 96 serta nilai *minimum* yaitu 40 dimana hasil penelitian ini terdapat 28 responden (63,6%) memiliki tingkat pengetahuan baik, hal ini dapat terjadi karena sebagian besar responden pernah memiliki pengalaman menolong korban kecelakaan lalu lintas dan mayoritas memilii tingkat pendidikan yang tinggi. Selain itu seseorang dengan pengetahuan tinggi dipengaruhi oleh berbagai faktor antara lain pengalaman, lingkungan dan latar belakang pendidikan (Hadi et al., 2023).

Penelitian ini terdapat 13 responden (6,8%) memiliki tingkat pengetahuan sedang dimana sebagian besar responden tidak memiliki pengalaman menolong korban kecelakaan dan sebagian berpengalaman menolong korban kecelakaan. Selain itu terdapat 3 responden (6,8%) memiliki tingkat pengetahuan kurang yaitu dengan nomor responden dimana secara karakteristik responden berpendidikan tinggi tetapi tidak memiliki pengalaman pelatihan BHD dan menolong korban kecelakaan lalu lintas. Menurut Lestari et al., (2022) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa kurangnya pengetahuan *driver* terkait pertolongan pertama dapat dipengaruhi oleh kurangnya informasi yang diberikan, tidak adanya pelatihan tentang pertolongan pertama serta tidak ada bentuk kerja sama dengan pemerintah atau petugas kesehatan *professional* untuk dilakukan penyuluhan kepada masyarakat awam.

Hasil sesudah dilakukan intervensi didapatkan rata-rata nilai *posttest* yaitu 92,00 dengan nilai *Std.Deviation* yaitu 8,40 dan nilai *maximum* sebesar 100 serta nilai *minimum* yaitu 64. 92,00 dimana sebanyak 42 responden (95,5%) memiliki tingkat pengetahuan baik dan 2 responden (4,5%) dimana memiliki tingkat pengetahuan sedang hal ini dapat terjadi karena responden berlatar belakang pendidikan tinggi yaitu SMA dan S1 namun tidak memiliki pengalaman pelatihan BHD dan menolong korban kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat diasumsikan oleh peneliti bahwa dalam peningkatan pengetahuan menolong korban kecelakaan tidak hanya dipengaruhi oleh faktor pendidikan yang tinggi saja, namun terdapat faktor lain seperti pengalaman BHD dan menolong korban kecelakaan.

Pada kesiapan menolong didapatkan rata-rata nilai *pretest* sebesar 73,76 dengan *Std.Deviation* 13,41 sedangkan nilai *maximum* 93,33 dan nilai *minimum* 33,33 dimana sebanyak 19 responden (43,2%) memiliki tingkat kesiapan menolong sangat siap dan 18 responden (40,9%) memiliki tingkat kesiapan menolong siap, hal ini dapat terjadi karena mayoritas responden memiliki pengalaman menolong korban kecelakaan lalu lintas. Terdapat 3 responden (6,8%) memiliki tingkat kesiapan menolong hampir siap, 1 responden (2,3%) memiliki tingkat kesiapan menolong kurang siap dan terdapat 3 responden (6,8%) memiliki tingkat kesiapan menolong belum siap, hal ini dapat terjadi

karena mayoritas responden tidak memiliki pengalaman pelatihan BHD dan belum pernah menolong korban kecelakaan lalu lintas.

Kesiapan menolong merupakan bentuk dari perilaku yang berkaitan dengan stimulus dimana disebabkan adanya motivasi seseorang, hal ini dapat dikatakan bahwa motivasi dapat menjadi faktor peningkatan kesiapan menolong seseorang (Hizrian et al., 2022). Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Aris et al., (2021) bahwa tingkat kesiapan menolong responden sebelum dilakukan penyuluhan tentang pertolongan pertama 41,7% berada pada kategori belum siap, 45,8% kurang siap dan 8,3% hampir siap.

Sedangkan rata-rata nilai *posttest* kesiapan menolong sebesar 85,45 dengan *Std.Deviation* 10,09 dimana nilai *maximum* 100 dan nilai *minimum* 46,67. Terdapat 38 responden (86,4%) memiliki tingkat kesiapan sangat siap. Terdapat 5 responden (11,4%) memiliki tingkat kesiapan menolong siap, dimana 2 responden pada *pretest* berada pada kategori sangat siap dan menurun pada *posttest* menjadi siap hal ini dapat terjadi karena kedua responden memiliki latar belakang tidak memiliki pengalaman pelatihan BHD dan menolong korban kecelakaan, selain itu terdapat faktor pendukung lain yang dapat mempengaruhi penurunan kesiapan menolong seperti menurunnya minat responden dalam mengaplikasikan video yang diberikan dimana faktor tersebut tidak diteliti oleh peneliti. Kesiapan menolong merupakan bentuk dari perilaku yang berkaitan dengan stimulus dimana disebabkan adanya motivasi seseorang, hal ini dapat dikatakan bahwa motivasi dapat menjadi faktor peningkatan kesiapan menolong seseorang (Hizrian et al., 2022).

Sikap *driver* ojek online dalam memberikan pertolongan pertama dapat meningkat setelah dilakukan penyuluhan tentang pertolongan pertama hal ini karena pengetahuan seseorang meningkat dan akan berdampak pada sikap dalam memberikan pertolongan (Saputro et al., 2022). Menurut Supriono et al., (2018) kesiapan menolong dapat meningkat dengan adanya faktor lain yang berpengaruh seperti frekuensi mendapatkan pelatihan, waktu pelatihan dan adanya kewaspadaan diri pada seseorang.

Tabel 3. Pengaruh Video Edukasi Stabilization and Movement Terhadap Pengetahuan dan Kesiapan Menolong Sebelum dan Sesudah Dilakukan Intervensi (n = 44)

Variabel	Negative Ranks	Positive Ranks	Ties	P value
<b>Pengetahuan</b>				
<i>Pretest</i>				
<i>Posttest</i>	2	37	5	0,0001
<b>Kesiapan menolong</b>				
<i>Pretest</i>				
<i>Posttest</i>	7	32	5	0,0001

Hasil penelitian berdasarkan uji menggunakan *Wilcoxon* sebanyak 37 responden mengalami peningkatan skor tingkat pengetahuan setelah dilakukan intervensi, namun terdapat 2 responden mengalami penurunan skor tingkat pengetahuan setelah dilakukan intervensi, serta terdapat 5 responden memiliki nilai yang sama atau tidak mengalami perubahan skor tingkat pengetahuan sebelum dan sesudah dilakukan intervensi berupa video edukasi *stabilization and movement*. Selain itu, didapatkan nilai *p value*  $0,0001 < 0,05$  maka hal tersebut dapat disimpulkan  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, yang bermakna terdapat pengaruh yang signifikan dari pemberian video edukasi *stabilization and movement* terhadap pengetahuan *driver* ojek online (Tabel 3).

Hasil penelitian ini didukung dengan penelitian yang dilakukan Dewiyanti et al., (2023), yang menyatakan tingkat pengetahuan responden mengalami peningkatan yang signifikan pada nilai *posttest* setelah dilakukan intervensi berupa video edukasi pertolongan pertama balut bidai dengan hasil uji statistik didapatkan nilai *p value*  $0,005 < 0,05$  yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh diberikan video edukasi pertolongan pertamabalut bidai terhadap pengetahuan masyarakat awam. Basri & Istiroha, (2019) mengatakan dalam penelitiannya bahwa terdapat kenaikan yang signifikan tingkat pengetahuan *driver* ojek *online* setelah dilakukan pelatihan BHD hal ini terjadi karena terdapat pengaruh dari diberikannya informasi BHD dan adanya metode demonstrasi serta tanya jawab.

Peningkatan pengetahuan dapat dilakukan dengan melakukan suatu kegiatan yang dapat menambah informasi seperti memberikan edukasi berbasis video. Menurut Setyaningrum et al., (2021) promosi kesehatan melalui video edukasi mampu meningkatkan pengetahuan seseorang karena kegiatan tersebut termasuk upaya menyebarkan segala bentuk informasi kesehatan kepada masyarakat sehingga mampu memberi dampak kemampuan meningkatkan kesehatan mereka sendiri. Berdasarkan hasil penelitian menyebutkan bahwa edukasi berbasis video edukasi mampu meningkatkan pengetahuan karena dalam video terdapat unsur audio (pendengaran) dan visual (penglihatan) sehingga akan lebih mudah dipahami bagi semua orang (Aurelia et al., 2022).

Hasil penelitian ini menunjukkan terdapat 5 responden yang tidak mengalami perubahan skor pengetahuan setelah dilakukan intervensi dengan karakteristik responden berusia remaja akhir dan dewasa awal (22, 25, 30, 25, 31 tahun), dengan tingkat pendidikan SD, SMA, S1, dengan 2 responden pernah mengikuti pelatihan BHD dan 3 responden tidak pernah mengikuti pelatihan BHD serta hanya 1 responden yang tidak pernah menolong korban kecelakaan. Hal ini sesuai dengan pernyataan Asdiwinata et al., (2019) yang menyatakan bahwa terdapat hambatan dalam peningkatan pengetahuan seseorang yaitu adanya pengaruh informasi yang diberikan kurang menarik, selain itu terdapat faktor yang menyebabkan pengetahuan tidak meningkat antara lain faktor lingkungan, kondisi fisik, dan psikologis.

Menurut hasil pengamatan peneliti, 5 responden yang tidak mengalami peningkatan skor pengetahuan setelah dilakukan intervensi dapat disebabkan karena berkurangnya fokus responden setelah dilakukan intervensi video dan mengisi lembar kuesioner *posttest*. Selain itu dikarenakan rata-rata responden berkelompok umur dewasa muda dimana menurut (Asdiwinata et al., 2019) kematangan untuk berpikir dan menerima informasi paling matang berada pada responden berusia dewasa akhir yaitu rentang usia 36-45 tahun. Selain itu, masa usia dewasa awal belum memasuki puncak kematangan pola pikir dan kestabilan minat seseorang, hal ini didukung hasil penelitian yang mengatakan bahwa pengetahuan pada usia dewasa awal dapat dipengaruhi faktor lain dimana minat paling stabil berada pada usia setelah dewasa (So'o et al., 2022).

Hasil penelitian terdapat 2 responden mengalami penurunan skor pengetahuan pada *posttest* setelah dilakukan intervensi dengan karakteristik responden berusia 27 dan 33 tahun, dengan tingkat pendidikan SMA dan S1, serta kedua responden tidak memiliki pengalaman mengikuti pelatihan BHD dan menolong korban kecelakaan. Hal ini dapat terjadi karena pengalaman berpengaruh terhadap tingkat pengetahuan dan kesiapan menolong, dimana pengalaman dapat meningkatkan pengetahuan karena mampu memperluas wawasan seseorang (Nirmalasari & Winarti, 2020).

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan pada kedua responden mengalami penurunan skor tingkat pengetahuan disebabkan karena adanya faktor lingkungan salah satunya yaitu adanya

notifikasi pada aplikasi ojek *online* yang membuat responden terburu-buru menyelesaikan *posttest*, selain itu karena faktor fisik dimana responden mengikuti penelitian setelah menerima *order-an*. Faktor lain yaitu tempat dilakukan penelitian terdapat distraksi dikarenakan *basecamp* yang dijadikan tempat penelitian berada di pinggir jalan besar sehingga suara kendaraan dapat mengganggu saat pemutaran video. Namun adanya keterbatasan tersebut, peneliti melakukan upaya meminimalkan distraksi dengan memberikan *earphone* sehingga responden mampu lebih fokus dalam melihat video edukasi yang diberikan. Hanya 1 responden yang tidak pernah menolong korban kecelakaan. Hal ini sesuai dengan pernyataan Asdiwinata et al., (2019) yang menyatakan bahwa terdapat hambatan dalam peningkatan pengetahuan seseorang yaitu adanya pengaruh informasi yang diberikan kurang menarik, selain itu terdapat faktor yang menyebabkan pengetahuan tidak meningkat antara lain faktor lingkungan, kondisi fisik, dan psikologis.

Pengaruh pemberian video edukasi *stabilization and movement* terhadap tingkat kesiapan menolong *pre-posttest* berdasarkan hasil uji statistik pada Tabel 3. sebanyak 32 responden mengalami peningkatan skor tingkat kesiapan menolong setelah dilakukan intervensi, namun terdapat 7 responden mengalami penurunan skor tingkat kesiapan menolong setelah dilakukan intervensi, serta terdapat 5 responden memiliki nilai yang sama atau tidak mengalami perubahan skor tingkat kesiapan menolong sebelum dan sesudah dilakukan intervensi berupa video edukasi *stabilization and movement*. Selain itu, didapatkan nilai *p value*  $0,0001 < 0,05$  maka hal tersebut dapat disimpulkan  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, yang bermakna terdapat pengaruh yang signifikan dari pemberian video edukasi *stabilization and movement* terhadap kesiapan menolong *driver* ojek *online*.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Aris et al., (2021) menunjukkan bahwa sebanyak 13 responden (54,2%) memiliki tingkat kesiapan menolong setelah dilakukan intervensi edukasi terkait pertolongan pertama melalui audiovisual dengan nilai *p value* 0,001 yang bermakna terdapat pengaruh diberikan edukasi berbasis audiovisual tentang pertolongan pertama korban kecelakaan pada masyarakat di Desa Laban Sukoharjo. Hasil penelitian lain menunjukkan terdapat pengaruh edukasi penanganan cedera dengan media audiovisual terhadap kesiapan pertolongan pertama anak SDN 78 Sabranglor Surakarta dengan nilai *p value*  $0,000 < 0,05$  dimana rata-rata skor kesiapan menolong sebelum dilakukan intervensi sebesar 7,66 menjadi 15 (Putra et al., 2021).

Menurut Jesyifa & Fitriyani, (2022) menyebutkan keberhasilan dalam mencapai kesiapan seseorang salah satunya yaitu pengetahuan dimana pengetahuan yang baik akan merubah perilaku seseorang sehingga menyebabkan peningkatan kesiapan. Kesiapan menolong sangat berhubungan erat dengan pengetahuan dimana ketika seseorang dengan pengetahuan baik dalam memahami teori tanpa diikuti praktik dan pelatihan maka kesiapan menolong secara mental tidak terlatih ketika menghadapi kejadian yang sebenarnya (Sekunda et al., 2022).

Berdasarkan hasil penelitian terdapat 5 responden memiliki nilai yang sama atau tidak mengalami perubahan skor tingkat kesiapan menolong sebelum dan sesudah dilakukan intervensi berupa video edukasi *stabilization and movement* dengan karakteristik responden berusia 41, 32, 43, 52, 32, berpendidikan SMA, D3, S1, dimana 2 responden pernah mengikuti pelatihan BHD dan 3 responden tidak mengikuti pelatihan BHD serta 4 responden pernah menolong korban kecelakaan dan 1 responden tidak memiliki pengalaman menolong korban kecelakaan. Dimana menurut asumsi peneliti tidak hanya faktor pengetahuan yang baik saja yang dapat mempengaruhi kesiapan seseorang dapat meningkat melainkan adanya faktor psikologis seperti kurangnya motivasi responden dalam menerima informasi berupa video edukasi dimana faktor tersebut tidak diteliti oleh peneliti.

Menurut Hizrian et al., (2022) kesiapan menolong merupakan salah satu perilaku yang timbul akibat dari dorongan atau motivasi dari bentuk perilaku prososial dimana perilaku ini berasal dari dalam diri seseorang yang mendorong untuk melakukan suatu tindakan pertolongan pada orang lain yang sedang dalam kondisi kesulitan. Berdasarkan pernyataan tersebut, dapat diasumsikan peneliti bahwa tingkat kesiapan menolong seseorang akan muncul selain tingginya tingkat pengetahuan yaitu adanya suatu motivasi yang ada pada diri seseorang. Sehingga dalam upaya meningkatkan kesiapan menolong dapat dimulai dengan meningkatkan pengetahuan seseorang salah satunya dengan pemberian edukasi terkait pertolongan pertama korban kecelakaan dimana edukasi yang diberikan secara tepat dapat meningkatkan kesiapan menolong seseorang dalam bereaksi pada situasi yang membutuhkan pertolongan tepat dan cepat (Dianmayasari et al., 2021).

Menurut Basri & Istiroha, (2019) menyatakan terdapat faktor pendorong sikap seseorang antara lain emosional diri terhadap suatu obyek, adanya rasa kecenderungan untuk melakukan tindakan dan adanya keyakinan serta kepercayaan konsep pada suatu obyek dimana perubahan sikap akibat dari pelatihan atau edukasi tidak sepenuhnya berpengaruh pada faktor diatas. Berdasarkan pernyataan tersebut, peneliti berasumsi bahwa terdapat faktor lain untuk meningkatkan kesiapan menolong seseorang yaitu dapat dipengaruhi dari dorongan, keyakinan diri dan minat seseorang dimana faktor-faktor tersebut tidak diteliti oleh peneliti.

Berdasarkan hasil penelitian ini dimana 7 responden mengalami penurunan skor kesiapan menolong setelah dilakukan intervensi berkaitan dengan asumsi peneliti yang menyatakan bahwa terdapat pemahaman pada *driver* ojek yang mengatakan adanya peraturan bahwa orang awam seperti *driver* ojek *online* dilarang untuk melakukan pertolongan pertama yang melibatkan tindakan medis. Sehingga dengan demikian setelah dilakukan intervensi video edukasi *stabilization and movement* responden merasa tidak siap. Hal ini sesuai dengan pernyataan bahwa terdapat faktor yang dapat mempengaruhi seseorang akan menolong salah satunya yaitu adanya faktor *diffusion of responsibility* merupakan fenomena seseorang akan merasa adanya penurunan rasa tanggung jawab untuk bereaksi atau menolong seseorang pada kondisi gawat darurat (Widyarini, 2022).

## SIMPULAN

Pengetahuan *driver* ojek *online* dalam menangani korban kecelakaan lalu lintas meningkat dimana selisih rerata pengetahuan sebelum dan sesudah dilakukan intervensi sebesar 16,18 dan pada kesiapan menolong mengalami peningkatan yang signifikan dengan selisih rerata sebelum dan sesudah diberikan intervensi sebesar 11,69. Maka terdapat pengaruh yang signifikan dari pemberian *vistamov* (video edukasi *stabilization and movement*) terhadap pengetahuan dan kesiapan menolong *driver* ojek *online* dalam menangani korban kecelakaan lalu lintas.

## SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pengalaman melakukan penelitian maka saran dari peneliti diharapkan dapat dijadikan sebagai sumber referensi dan pengembangan ilmu penelitian tentang pengaruh edukasi berbasis video terhadap pengetahuan dan kesiapan menolong *driver* ojek *online* pada korban kecelakaan. Selain itu bagi peneliti selanjutnya dapat melakukan pengembangan variabel terkait pengaruh *visemo* dan demonstrasi terhadap keterampilan *driver* ojek *online* dalam menangani korban kecelakaan lalu lintas. Maka diharapkan penelitian ini mampu meningkatkan kesiapsiagaan khususnya bagi *driver* ojek *online* dengan harapan institusi terkait menyelenggarakan kerja sama pelatihan pertolongan pertama pada korban kecelakaan melihat *driver* ojek *online* sangat berkesempatan sering menemui kejadian kecelakaan lalu lintas.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, F. N. (2020). Survey Motivasi Kerja Driver Ojek Online Grab. *SCIENTIFIC JOURNAL OF REFLECTION: Economic, Accounting, Management and Business*, 3(3), 251–260. <https://doi.org/10.5281/zenodo.3930682>
- Aris, G., Pradana, A., Wulandari, Y., Kanita, M. W., Surakarta, H., Surakarta, H., Surakarta, H., Kunci, K., Pustaka, D., Dasar, B. H., & Menolong, K. (2021). *Pengaruh Pemberian Edukasi Pertolongan Korban Kecelakaan Melalui Audiovisual Terhadap Tingkat Kesiapan Menolong Korban Kecelakaan Lalu Lintas Di Desa Laban Sukoharjo*. 46, 1–11.
- Asdiwinata, I. N., Yundari, A. . I. D. H., & Widnyana, I. P. A. (2019). Gambaran Tingkat Pengetahuan Masyarakat Terhadap Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas di Banjar Buagan, Desa Pemecutan Kelod. *Bali Medika Jurnal*, 6(1), 58–70. <https://doi.org/10.36376/bmj.v6i1.67>
- Aurelia, K. W., Siwi, A. S., & Suandika, M. (2022). Efektivitas Pemberian Audiovisual Tentang Bantuan Hidup Dasar (BHD) Terhadap Tingkat Pengetahuan Nelayan Dalam Menangani Korban Tenggelam. *Citra Delima: Jurnal Ilmiah STIKES Citra Delima Bangka Belitung*, 6(2), 98–104. <https://doi.org/10.33862/citradelima.v6i2.324>
- Basri, A. H., & Istiroha. (2019). Pelatihan Bantuan Hidup Dasar (BHD) Meningkatkan Pengetahuan Dan Kesiapan Menolong Korban Kecelakaan Pada Tukang Ojek. *Journals of Ners Community*, 10(November), 185–196.
- Canadian red cross. (2017). *Comprehensive Guide for First Aid & CPR*. 1–228.
- Cherry, K. (2018). Erik Erikson's stages of psychosocial development. *Verywellmind*.
- Dewiyanti, Kamriana, Zainuddin, Alwi, & Rahmadani, F. (2023). Pengaruh Edukasi Berbasis Video Terhadap Pengetahuan Balut Bidai Pertolongan Pertama Fraktur Tulang Pada Masyarakat Di Wilayah Kerja Puskesmas Polongbangkeng Selatan. *Jurnal Ilmiah Keperawatan (Scientific Journal of Nursing)*, 9(1), 149–155. <https://doi.org/10.33023/jikep.v9i1.1374>
- Dianmayasari, A., Sari, F. S., & Mar, M. (2021). *Pengaruh Edukasi Tentang Evakuasi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Kesiapan Menolong Pada Komunitas Motor Cb Semok (Sedulur Motor Klasik)*.
- Farida, S. (2019). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Masyarakat Bekerja Menjadi Driver Ojek Online Sebagai Mata Pencapaian Ekonomi di Jakarta*. 1–157.
- Hadi, A. J., Ahmad, H., Permayasa, N., & Nasution, N. (2023). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku K3 pada Sopir Angkutan Umum di Kota Padangsidimpuan. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia*, 6(2), 254–260.
- Hanarul Jesyifa, T., & Fitriyani, N. (2022). Pengaruh Edukasi Syncope Dengan Metode Jigsaw Terhadap Tingkat Kesiapan Penanganan Pertama Syncope Pada Siswa Jurusan Asisten Keperawatan. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*, 15(2), 138–148. <https://doi.org/10.48144/jiks.v15i2.1149>
- Hizrian, E. F., Yulendasari, R., & Isnainy, U. C. A. S. (2022). Efektifitas Simulasi Pelatihan Bantuan Hidup Dasar (BHD) Terhadap Peningkatan Pengetahuan Dan Motivasi Tentang Penanganan Kajadian Kecelakaan Lalu Lintas (KKL) Pada Masyarakat Awam Di Desa Bumi Sari Kecamatan Natar. *MAHESA: Malahayati Health Student Journal*, 2(4), 743–760. <https://doi.org/10.33024/mahesa.v2i4.7492>
- Irsyad, S. (2023). Perkembangan Kognitif dan Implikasinya Terhadap Pembelajaran. *Pendidikan Dan Pemikiran Islam*, 14(Maret), 234–246.
- Lestari, D., Puspitsari, P., & Amrullah, J. F. (2022). Pengaruh pemberian pendidikan kesehatan tentang pertolongan pertama pada kecelakaan terhadap pengetahuan pengemudi dalam menolong kecelakaan lalu lintas. *Jurnal Sehat Masada*, XVI, 346–361.
- Menteri Kesehatan Republik Indonesia. (2021). Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/5675/2021 tentang Data Penduduk Sasaran Program Pembangunan Kesehatan Tahun 2021-2025. *Peraturan Menteri Kesehatan RI, 2025*, 1–1405.
- Nirmalasari, V., & Winarti, W. (2020). Pengaruh Pelatihan (Bhd) Terhadap Pengetahuan Dan

- Keterampilan Mahasiswa Kesehatan Masyarakat. *Jurnal Keperawatan Widya Gantari Indonesia*, 4(2), 115. <https://doi.org/10.52020/jkwgi.v4i2.1909>
- Putra, P. S., Sari, F. S., & Suparmanto, G. (2021). *Pengaruh Edukasi Penanganan Cidera Dengan Media Audio Visual Terhadap Kesiapan Pertolongan Pertama Anak SDN 78 Sabranglor Surakarta*. 1-7.
- Rahma, F. F. N., & Setiyawan, D. (2019). Gambaran Tingkat Pengetahuan Polisi Lalu Lintas Tentang Bantuan Hidup Dasar (Bhd) Pada Korban Kecelakaan Lalu Lintas Di Semarang. *Ilmu Keperawatan Dan Kebidanan*, 11(1), 42-52.
- Rinata, E., & Andayani, G. A. (2018). Karakteristik ibu (usia, paritas, pendidikan) dan dukungan keluarga dengan kecemasan ibu hamil trimester III. *Medisains*, 16(1), 14. <https://doi.org/10.30595/medisains.v16i1.2063>
- Saputro, A. D., Suwarso, P. A. W., & Yuniar, I. (2022). Model Sosialisasi Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Pengetahuan dan Sikap Driver Ojek Online Dalam Memberikan Pertolongan Tanggap Darurat. *Indonesia Jurnal Perawat*, 6(2), 1. <https://doi.org/10.26751/ijp.v6i2.1279>
- Sekunda, M. S., Doondori, A. K., Kurnia, T. A., & Patmawati, T. A. (2022). Hubungan Pengetahuan Dengan Kesiapan Mahasiswa Keperawatan Ende Dalam Melakukan Bantuan Hidup Dasar (BHD). *J Urnal Keperawatan Muhammadiyah*, 7(4), 85-89.
- Setyaningrum, N. K., Hadi, M. C., & Yulianti, A. E. (2021). Pengaruh Promosi Kesehatan Melalui Video Edukasi Terhadap Perubahan Pengetahuan dan Sikap Siswa Sekolah Dasar Tentang Pengelolaan Sampah Plastik. *Jurnal Skala Husada: The Journal of Health*, 18(2), 68-72. <https://doi.org/10.33992/jsh:tjoh.v18i2.1846>
- So'o, R. W., Ratu, K., Folamauk, C. L. H., & Amat, A. L. S. (2022). Fakto- faktor yang mempengaruhi pengetahuan masyarakat di Kota Kupang mengenai covid - 19. *Cendana Medical Journal*, 23(1), 76-87.
- Suastrawan, P. G. P., Saputra, I. K., & Yanti, N. P. E. D. (2021). Hubungan Pengetahuan Pertolongan Pertama Dengan Motivasi Menolong Korban Kecelakaan Lalu Lintas Pada Masyarakat Di Jalan Prof. Dr. Ida Bagus Mantra, Bali. *Coping: Community of Publishing in Nursing*, 9(2), 236. <https://doi.org/10.24843/coping.2021.v09.i02.p15>
- Sunjaya, Anita., Oktavian., Wahyuni, S. (2022). *hamil menghindari kecemasan dengan meningkatkan pengetahuan , sehingga kecemasan dapat dikelola dengan baik . Pengetahuan ibu hamil dapat ditingkatkan melalui konseling , penyuluhan , kelas online dan kunjungan rumah . 14*, 68-78.
- Supriono, D. R., Imamah, N. F., Supriono, D. R., & Imamah, N. F. (2018). *Relationship Between Level of Knowledge About ( Aed ) Device and Readiness for Help on Airport Employees of International*.
- Syevtiandini, M., Erningsih, & Yatim, Y. (2021). Kendala Perempuan Sebagai Driver Ojek Online di Kota Padang. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 5(3), 6963-6970.
- Widyarini, N. (2022). Perilaku Prosocial. *Handout Psi Sosial*.
- World Health Organization. (2018). Global status report on road safety 2018. In *Geneva*.