



Analisis Tingkat Pengetahuan, Sikap, Kebijakan dan Ketersediaan Sarana terhadap Perilaku Kepatuhan Menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) pada Pengendara *Go-Ride* Dimasa Pandemi *Covid-19*

Nadila Putri Rachmawati¹, MG Catur Yuantari^{1*}

¹Universitas Dian Nuswantoro Semarang

*Corresponding Author: mgcatur.yuantari@dsn.dinus.ac.id

Abstrak

Go-Jek adalah perusahaan penyedia layanan berbasis online. Sayangnya *driver* Go-Ride menjadi salah satu klaster penyebaran Covid-19 di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara pengetahuan, sikap, pendidikan, usia, masa kerja, ketersediaan sarana, dan peraturan hukum dengan perilaku kepatuhan menggunakan alat pelindung diri (APD) selama pandemi Covid-19 pada pengemudi ojek online di kawasan Tembalang, Kota Semarang. Metode penelitian ini bersifat kuantitatif dengan desain *cross-sectional*. Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner. Sampel penelitian adalah 100 pengemudi yang dipilih dengan menggunakan teknik *accidental sampling*. Data numerik dianalisis dengan menggunakan uji statistik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara sikap dan ketersediaan sarana dengan perilaku kepatuhan penggunaan APD pada masa pandemi Covid-19 pada pengemudi ojek online di kawasan Tembalang Kota Semarang (*p value* = 0,000 dan 0,002). Pengemudi ojek online diharapkan lebih meningkatkan perilaku patuh menggunakan APD guna mencegah terjadinya kecelakaan, meminimalkan risiko keparahan jika terjadi kecelakaan, dan mencegah penularan atau penyebaran virus Covid-19 di masa pandemi saat ini.

Kata Kunci: Perilaku Kepatuhan, Alat Pelindung Diri, Covid-19

Analysis of Knowledge Level, Attitude, Policy, and Availability of Facilities to Compliance Behavior of Using Personal Protective Equipment (PPE) among Go-Ride Drivers in Covid-19 Pandemic Era

Abstract

Go-Jek is an online-based service provider company. Unfortunately, Go-Ride drivers are one of the clusters for the spread of Covid-19 in Indonesia. This study analyzed the relationship between knowledge, attitudes, education, age, working period, availability of facilities, and legal regulations with compliance behavior of using personal protective equipment (PPE) during the Covid-19 pandemic era among online motorcycle taxi drivers in Tembalang area, Semarang City. The research method was quantitative with cross-sectional research design. The data collection was done by a questionnaire. The research samples were 100 drivers who were selected by using accidental sampling technique. The numerical data was analyzed by using statistical tests. The research results showed a relationship between attitudes and availability of facilities with compliance behavior of using PPE during Covid-19 pandemic era among online motorcycle taxi drivers in Tembalang area, Semarang City (*p value* 0.000 and 0.002). Online motorcycle taxi drivers were expected to further improve their compliance behavior of using PPE to prevent them from accidents and minimize the risk of severity in the event of an accident, and prevent from the transmission or spread of Covid-19 virus in the current pandemic era.

Keywords: Compliance Behavior, Personal Protective Equipment, Covid-19

Pendahuluan

Di era revolusi industri 4.0 dunia sedang diguncang oleh wabah yang sangat luar biasa. Perjuangan melawan wabah pandemi ini sudah berlangsung lebih dari dua tahun belum menemui titik terang kapan akan berakhir sebelum vaksin tersebar secara merata keseluruh masyarakat. Namun semakin hari, muncul berbagai varian jenis baru dari *Covid-19* dimana setiap jenisnya memiliki gejala dan efek yang berbeda sampai dengan timbul risiko kematian lebih tinggi. *Covid-19* adalah penyakit menular yang bermula di Wuhan, Cina, Desember 2019, dan disebabkan *virus corona*. *World Health Organization* (WHO), Maret 2020, menyatakan *Covid-19* menjadi pandemi di seluruh dunia (Fadhil, 2020). Salah satu kelompok yang mobilitasi tinggi pada situasi pandemik adalah pengendara Go-jek.

Go-jek merupakan salah satu badan usaha perseroan terbatas atau yang biasa dikenal dengan PT Go-jek Indonesia. Perusahaan ini berjalan dengan memanfaatkan media teknologi yang berguna dalam mempermudah masyarakat untuk memenuhi kebutuhan konsumen. PT Go-jek Indonesia merupakan penyedia aplikasi jasa, dimana sudah berdiri di Indonesia sejak tahun 2010. Terdapat berbagai macam fitur yang disediakan oleh pihak go-jek mulai dari layanan pesan antar makanan dan minuman, pengantaran barang, belanja, pemesanan tiket, *Go-glam*, penyedia jasa pijat, penyedia jasa tukang berih, *Go-box*, jasa angkut orang atau *Go-ride* dan *Go-Car* (Suganda, Sutrisno, & Wardana, 2013). Diantara jasa layanan Go-Jek, *Go-ride* merupakan jasa layanan yang berpotensi menjadi faktor penyebaran covid 19 di masyarakat, karena pengemudi *Go-ride* memiliki mobilitas tinggi. Jumlah *driver* pada penyedia jasa ini cukup sangat banyak dan ada kurang lebih 50 kota yang telah tersedia jasa layanan ini. Kecamatan Tembalang merupakan tempat yang sangat ramai dengan jumlah pendatang yang cukup banyak dan penggunaan dari konsumen juga sangat tinggi hal ini ditunjukkan dengan banyaknya *driver* ojol yang berada di Kecamatan Tembalang. Di kondisi pandemi seperti saat ini Go-Jek terkena dampak akibat dari wabah ini. Risiko yang ditimbulkan akibat dari pandemi ini membuat penyedia jasa memikirkan ide untuk menekan agar tidak menimbulkan *kluster* baru. Selain itu PT Go-Jek juga mengutamakan keselamatan dan kenyamanan

baik *driver* maupun konsumen itu sendiri. Menurut Kementerian tenaga kerja telah membuat surat edaran nomor M/8/HK.04/V/2020 dimana peraturan tersebut dijelaskan tentang perlindungan pekerja buruh dalam program jaminan kecelakaan pada kasus PAK akibat *corona* (Maudica, et al., 2020)

Kondisi pandemi *Covid-19* ini yang sudah berjalan lebih dari satu tahun banyak kluster penyebaran *Covid-19* ditempat kerja. Tempat kerja memiliki risiko untuk terjadinya proses penularan disaat pandemi *Covid-19*, salah satunya adalah dimana banyak kasus *driver* ojol yang dinyatakan terpapar virus berbahaya ini. Menurut data di Surabaya pada tanggal 7 Juni 2020 dimana *driver* ojol terkonfirmasi terpapar *Covid-19* dan dinyatakan meninggal dunia (Kurniawan, 2020). Selain itu menurut data terdapat pula *driver* ojol dinyatakan terkonfirmasi positif *Covid-19* ketika ia sedang kembali dikediaman, dimana *driver* tersebut terpapar pada saat bekerja sebagai ojol sebelum pulang merasakan sakit dan tidak enak badan (Liputan6.com, 2020)

Kepatuhan tenaga kerja ketika menggunakan APD bisa menekan ancaman kecelakaan atau penyakit akibat kerja, yaitu dengan turut atas peraturan yang sudah dimufakati perusahaan untuk menekan risiko kecelakaan kerja (Nizar, Tuna, & Sumaningrum, 2016). Salah satu upaya pencegahan untuk melindungi pekerja *driver* ojek online adalah dengan membuat aturan untuk menggunakan APD ketika sedang melakukan pekerjaannya dengan nama Jaga Kesehatan, Jaga Kebersihan dan Jaga Keamanan atau J3K. Perilaku mengabaikan penggunaan APD dengan baik dan benar akan menimbulkan risiko penyakit akibat kerja seperti penularan *Covid-19* termasuk pengemudi Go-jek.

Faktor perilaku menjadi salah satu faktor yang berperan dalam membentuk kepatuhan seseorang dimana dibuktikan dengan penelitian Sudarmo, dkk (2016) menyatakan jika sangat kuat bahwa kepatuhan terpengaruh oleh faktor perilaku dimana variabel yang dijadikan pada penelitian ini yaitu: sikap, lama kerja, pengawasan, ketersediaan APD, teman sejawat, persepsi sedangkan faktor lain di luar variabel - variabel yang dipergunakan dalam penelitian ini dapat mempengaruhi kepatuhan dalam menggunakan APD (Sudarmo, Helmi, & Marlinae, 2017). Berdasarkan teori Lawrence Green yang dikutip dari penelitian Andriyantor MR

(2017) dijelaskan bahwa tiga faktor yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang, termasuk perilaku budaya keselamatan dan kesehatan kerja salah satunya adalah *predisposing factors*, yang meliputi: tingkat pengetahuan, tingkat pendidikan, umur, dan masa kerja (Andriyanto, 2017). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor predisposing dan enabling dengan perilaku kepatuhan menggunakan alat pelindung diri pada driver (*Go Ride*) di Wilayah Tembalang Pada Masa Pandemi *Covid-19*.

Metode Penelitian

Penelitian ini ialah penelitian kuantitatif dimana yang disusun secara tersistematis terhadap bagian-bagian dan mencoba untuk menemukan kausalitas untuk mengetahui keterkaitan. Jenis desain penelitian yang digunakan adalah *cross sectional*, dan pengumpulan sampel dilaksanakan dengan metode *Accidental Sampling*. Metode pengumpulan data menggunakan kuesioner melalui *google form* kepada *driver Go-ride* wilayah Tembalang guna untuk mendapatkan data tingkat pengetahuan, sikap, pendidikan, usia, masa kerja, ketersediaan sarana dan prasarana, peraturan hukum dan perilaku kepatuhan menggunakan alat pelindung diri dimasa pandemi *Covid-19*.

Jumlah sampel penelitian yaitu 100 *driver Go-Ride* wilayah Tembalang dimana data diolah dengan menggunakan IBM SPSS Statistic 20 dan pengolahan menggunakan analisis univariat terhadap variabel karakteristik responden yaitu tingkat pendidikan, usia dan masa kerja. Sedangkan uji bivariat yang digunakan yaitu *spearman rank* untuk mengetahui hubungan variabel peraturan hukum dengan perilaku kepatuhan menggunakan APD, dan *pearson product moment* untuk mengetahui hubungan variabel pengetahuan, sikap, ketersediaan sarana dan prasarana dengan perilaku kepatuhan menggunakan APD.

Hasil dan Pembahasan

Go-Jek merupakan salah satu akomodasi transportasi berbasis online dimana mereka menyediakan jasa berupa mengantarkan penumpang yang memesan melalui aplikasi dengan *handphone* salah satunya yaitu menggunakan motor. Salah satu lokasi dimana

terdapat Go-Jek adalah area Tembalang, area ini memiliki tingkat penggunaan aplikasi cukup tinggi dimana dibuktikan dengan banyaknya *driver* Go-Jek yang ada disana. Dimasa pandemi seperti saat ini Go-Jek terkena dampak akibat pandemi ini, seluruh *driver* dan penumpang memiliki risiko tinggi terhadap tertular *Covid-19*. Berbagai upaya dilakukan oleh pihak perusahaan Go-Jek untuk melindungi pekerja mereka dengan membuat kebijakan *standar operasional prosedur* atau SOP bekerja berupa J3K hingga menyediakan sarana dan prasarana bagi pekerja mereka agar terhindar dari ancaman tersebut. Akan tetapi masih banyak ditemukan *driver* yang tidak menaati terkait penggunaan alat pelindung diri dimasa pandemi *Covid-19*, berdasarkan hasil penelitian dengan 100 responden pengendara ojek online bahwa 94 responden (94.0%) usia responden muda atau kurang dari 45 tahun, dengan pendidikan minimal SMA/SMK yang artinya bahwa mempunyai kemampuan membaca dan menulis serta mampu menggunakan aplikasi dan memahami SOP kerja dengan baik, adapun data karakteristik responden terdapat pada tabel 1.

Tabel 1. Karakteristik Responden

Variabel	f	%
Usia		
Muda <45	94	94
Tua ≥45	6	6
Masa Kerja		
Baru (1-2 tahun)	52	52
Lama (≥3 tahun)	48	48
Pendidikan		
SMA/SMK	79	79
Akademi/PT	21	21

Variabel perilaku kepatuhan penggunaan APD terlihat bahwa persentase tertinggi sebesar 84.0% responden tidak mencuci jaket dan tidak mencuci sepatu setelah berkendara. Hal ini dikarenakan banyak *driver* memiliki keterbatasan *stock* jaket dan sepatu. Berdasarkan analisa deskriptif diketahui bahwa kategori perilaku kepatuhan penggunaan APD pada pengendara ojek online (*Go-Ride*) di Kecamatan Tembalang yaitu patuh dengan persentase 47.0% dan tidak patuh dengan persentase 53.0%, rincian item terkait perilaku pengendara ojek online ada pada tabel 2.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Perilaku Pengendara Ojek Online

Pertanyaan	Ya	Tidak
Saya memeriksa kondisi helm sebelum berkendara sepeda motor	99	1
Saya memeriksa kebersihan masker sebelum berkendara	88	12
Saya memeriksa kondisi jaket sebelum berkendara	90	10
Saya memeriksa kondisi sarung tangan sebelum berkendara	58	42
Saya tidak memeriksa klakson sepeda motor sebelum berkendara	49	51
Saya tidak memeriksa kaca spion sepeda motor sebelum berkendara	25	75
Saya tidak memeriksa perlengkapan surat SIM dan STNK sebelum berkendara	22	78
Saya mengenakan helm setiap berkendara	100	0
Saya menggunakan masker setiap kali berkendara	100	0
Saya memakai sarung tangan setiap berkendara	33	67
Saya menggunakan jaket/pakaian pelindung setiap kali berkendara	99	1
Saya memakai pelindung kaki setiap kali berkendara (sepatu)	75	25
Saya memastikan penumpang memakai masker	69	31
Saya tidak memastikan penumpang memakai helm	33	77
Saya tidak menyalakan lampu sein kiri/kanan pada saat berbelok	90	10
Saya tidak membawa SIM dan STNK setiap kali berkendara	97	3
Saya menggunakan handphone untuk menelpon/menerima telpon saat berkendara	16	84
Saya mencuci masker pelindung setelah berkendara	87	13
Saya mencuci Sarung tangan setelah berkendara	50	50
Saya menjaga kebersihan sepeda motor setelah berkendara dengan memberikan disinfektan	85	15
Saya membersihkan helm setelah berkendara dengan disinfektan	39	61
Saya mencuci jaket setelah berkendara	16	84
Saya mencuci sepatu yang digunakan setelah selesai berkendara	16	84
Saya memarkirkan kendaraan dengan benar	99	1

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Pengetahuan Pengendara Ojek Online

Pertanyaan	Benar	Salah
Fungsi dari lampu motor merupakan sebagai penanda untuk kendaraan lain	93	7
Fungsi dari spion motor untuk digunakan sebagai menggantungkan helm	32	68
Kegunaan dari lampu sein motor hanya untuk sebagai penambah aksesoris motor	31	69
Fungsi dari klakson motor untuk mengejutkan orang	78	22
Setelah berkendara harus dilakukan pemeriksaan spion	40	60
Anjuran memasang spion berjumlah 2	100	0
SIM, STNK merupakan surat-surat yang perlu dibawa saat berkendara	100	0
Helm merupakan perlengkapan berkendara yang harus dipakai oleh pengendara	100	0
Fungsi helm untuk melindungi kepala dari benturan saat kecelakaan, panas, dingin	100	0
Fungsi dari jaket adalah sebagai pelindung badan jika terjadi hal yang tidak diinginkan	99	1
Fungsi sepatu merupakan pelindung kaki dari bahaya kecelakaan, batu kerikil	100	0
Fungsi masker merupakan melindungi wajah dari polusi saat mengendarai sepeda motor	100	0
Salah satu upaya menjaga performa motor dengan melakukan service secara berkala	100	0
Menghindari goresan saat kecelakaan merupakan fungsi sarung tangan	89	11
Mengoperasikan handphone saat berkendara adalah suatu tindakan yang berbahaya	91	9
Disaat pandemi handsanitaizer berfungsi agar tangan terhindar dari paparan bakteri dan virus	99	1
Mengganti masker maksimal 4 jam dalam sekali tiap kita bekerja disaat pandemi	71	29
Masker 2 lapisan (masker bedah dan kain) merupakan masker standar pemerintah saat pandemi	94	6
Suhu <i>driver</i> maksimal 37 derajat yang diperbolehkan bekerja	88	12
Upaya pencegahan dengan menyemprotkan disinfektan pada kendaraan	97	3
Masker scuba atau buff merupakan masker yang diperbolehkan untuk dipakai dimasa pandemi	39	61
Tetap bekerja ketika sedang merasakan kurang enak badan seperti flue, demam dan batuk	22	78
Tidak cuci tangan / menggunakan handsanitaizer adalah upaya pencegahan dimasa pandemi	18	82
Pemerintah menganjurkan masker kain 1 lapis digunakan saat pandemi	31	69
Masker kain minimal 2 lapis bukan standar disaat pandemi yang dianjurkan pemerintah	54	46

Hasil analisis tingkat pengetahuan terhadap perilaku kepatuhan menggunakan APD p-value 0,09 Rho 0,170

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Peraturan Hukum

Pertanyaan	Ya	Tidak
Undang-Undang No.14 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dimana dijelaskan syarat-syarat perlengkapan berkendara sepeda motor seperti membawa SIM, STNK, Helm, Jaket, Sepatu, Sarung Tangan, Rompi.	92	8
Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 41 Tahun 2020 dimana dijelaskan menggunakan masker standart Covid-19 seperti menggunakan masker kain 3 lapis atau 2 lapis atau menggunakan masker medis.	95	5
Protokol J3K dimana dibuat untuk pengemudi Go-Jek dimana diharuskan pengemudi memenuhi syarat-syarat J3K.	97	3
Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 106 ayat 3 diwajibkan memenuhi persyaratan seperti kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, spidio meter, knalpot, kedalaman ban.	96	4
Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 41 Tahun 2020 dalam rangka pengendalian Covid-19 mewajibkan penyedia transportasi umum memenuhi ketentuan seperti melaksanakan disinfektan kendaraan, mengukur suhu tubuh sebelum bekerja.	95	5
Mendapatkan helm yang telah disediakan oleh pihak perusahaan	100	0

Hasil analisis Peraturan Hukum terhadap perilaku patuh menggunakan APD p-value 0,002 r 0,309

Table 1. Distribusi Frekuensi Ketersediaan Sarana dan Prasarana Pengendara Ojek Online

Pertanyaan	Ya	Tidak
Mendapatkan helm yang telah disediakan oleh pihak perusahaan	100	0
Mendapatkan jaket yang telah disediakan oleh pihak perusahaan	100	0
Mendapatkan masker yang telah disediakan oleh perusahaan	92	8
Perusahaan menyediakan tempat servis khusus untuk mitra gojek	22	78
Perusahaan menyediakan fasilitas disinfektan	89	11
Perusahaan menyediakan fasilitas mengukur suhu badan sebelum bekerja	28	72
Perusahaan menyediakan skat pelindung bagi driver motor	16	84
Perusahaan menyediakan fasilitas cek kesehatan berkala bagi driver disaat pandemi	90	10

Hasil analisis ketersediaan sarana terhadap perilaku kepatuhan menggunakan APD p-value 0,000 Rho 0,479

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Sikap Pengendara Ojek Online

Pertanyaan	Setuju	Tidak Setuju
Saya memeriksa keadaan helm sebelum berkendara	33	67
Saya berkendara dengan aman apabila ada polisi yang mengawasi lalu lintas	46	54
Saya merasa menggunakan handphone saat berkendara tidak membahayakan	25	75
Saya merasa tidak perlu mensterilkan motor karena tidak akan terpapar virus corona	11	89
Saya merasa tidak perlu mengukur suhu badan ketika akan bekerja	14	86
Saya harus tetap bekerja walaupun dalam keadaan sakit atau suhu badan lebih dari 37 ⁰	10	90
Saya merasa tidak perlu mengganti masker selama satu hari	27	73
Saya tidak perlu menggunakan masker ketika sedang bekerja	6	94
Saya menggunakan jaket resmi dari perusahaan sebagai identitas	98	2
Saya membawa helm resmi yang disediakan oleh perusahaan untuk penumpang	98	2
Saya memakai sepatu tertutup saat berkendara	78	22
Saya menggunakan sarung tangan saat bekerja atau berkendara	54	46
Saya mengenakan celana panjang ketika berkendara	97	3
Saya memakai masker kain 2 lapis / 3 lapis atau masker medis saat berkendara	59	41
Saya mensterilkan motor dan anggota tubuh saya setelah bekerja dan sebelum bekerja	68	32
Saya menerapkan protokol kesehatan ketika sedang bekerja	98	2
Saya mengganti masker setiap 4 jam sekali	26	74
Saya mengelap jok motor sebelum penumpang naik dengan disinfektan	40	60
Saya menggunakan J3K shield pelindung wajah saat bekerja	21	79

Saya memakai skat pelindung saat bekerja	16	84
Mencuci tangan tiap kali bersentuhan/menggunakan handsanitaizer	73	27
Menggunakan penutup kepala	21	79

Hasil analisis sikap terhadap perilaku kepatuhan menggunakan APD p-value 0,000 Rho 0,479

Hasil distribusi frekuensi pada variabel pengetahuan dari responden nilai kurang baik pada pertanyaan: masker 2 lapis (masker bedah dan kain) merupakan bukan standar disaat pandemi yang dianjurkan oleh pemerintah sebanyak 54 responden (54.0%) menjawab salah, responden menganggap bahwa masker 2 lapis (masker bedah dan kain) merupakan bukan standar yang dianjurkan oleh pemerintah diera pandemi saat ini padahal pemerintah sudah mengumumkan secara luas melalui berbagai media bahwa penggunaan masker 2 lapis yaitu kombinasi masker bedah dan kain merupakan kombinasi yang efektif dalam mencegah penularan covid-19. Namun hasil perhitungan deskriptif bahwa kategori tingkat pengetahuan pengendara ojek online (Go Ride) di Kecamatan Tembalang yaitu baik dengan persentase 62,0% dan kurang dengan persentase 38,0%, data rincian item analisis variabel pengetahuan pengendara ojek online ada pada tabel 3.

Pada variabel peraturan hukum hasil distribusi frekuensi menyatakan bahwa 97.0% menjawab “ya” bahwa protokol Jaga Kesehatan, Jaga Kebersihan, Jaga Keamanan (J3K) dimana dibuat untuk pengemudi Go-Jek (*Go-car* dan *Go-Ride*) dimana diharuskan pengemudi memenuhi syarat-syarat J3K. Menurut analisa deskriptif diketahui bahwa kategori peraturan hukum pada pengendara ojek online (*Go-Ride*) di Kecamatan Tembalang yaitu baik dengan presentase 97.0% dan kurang dengan persentase 3.0% secara rinci ada pada tabel 4.

Dari variabel ketersediaan sarana dan prasarana dengan persentase 84.0% responden menjawab tidak pada pertanyaan perusahaan menyediakan skat pelindung bagi *driver* motor. Hasil analisis deskriptif pada variabel tersebut diketahui bahwa kategori ketersediaan sarana dan prasarana pada pengendara ojek online (*Go-Ride*) di Kecamatan Tembalang yaitu memadai dengan persentase 92.0% dan kurang memadai dengan persentase 8.0% item terkait ketersediaan sarana dan prasarana pengendara ojek online dapat dilihat pada tabel 5.

Tabel 6 menunjukkan item analisis dari variabel sikap yang menunjukkan bahwa sebesar

84,0% responden menjawab tidak menggunakan atau memakai skat pelindung saat bekerja. Faktor lain yang mendasari *driver* tidak menggunakan sekat pelindung saat bekerja dikarenakan penyediaan skat pelindung tidak dibagi secara merata bagi *driver*, selain itu bagi driver yang telah mendapatkan skat pelindung mereka tidak menggunakan atas dasar takut jika nanti skat tersebut rusak dan diminta oleh pihak perusahaan kembali sewaktu – waktu. Banyak *driver* yang mengeluhkan ketika konsumen menggunakan jasa mereka dan driver menggunakan skat pelindung konsumen mengeluhkan terganggu akibat adanya skat pelindung, sehingga banyak *driver* yang tidak mengenakan dengan alasan salah satunya dikarenakan konsumen tidak nyaman. Hasil analisa deskriptif diketahui bahwa kategori sikap pengendara ojek online (*Go-Ride*) di Kecamatan Tembalang yaitu baik dengan persentase 61.0% dan kurang dengan persentase 39.0%.

Dari gambaran pengetahuan responden pengendara Go-Jek wilayah Tembalang dikatakan sudah baik, mereka mendapatkan informasi dari media sosial maupun televisi bahkan dari pihak perusahaan juga. Keadaan ini sesuai akan pernyataan semakin banyak informasi yang didapatkan maka pengetahuan seseorang akan semakin baik (Notoatmodjo, 2007) Hasil penelitian yang dilakukan oleh Muryatma yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku sejalan dengan hasil penelitian ini bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku (Muryatma, 2018). Sedangkan hasil penelitian lain menjelaskan bahwa faktor yang melatar belakangi perilaku seseorang adalah pengetahuan, dimana ketika seseorang memiliki pengetahuan yang luas maka akan mempengaruhi seseorang untuk memutuskan sebuah tindakan atau keputusan yang bijak sehingga timbul perubahan perilaku seseorang menjadi berkelanjutan karena efek dari pengambilan keputusan dengan landasan pengetahuan luas yang dimilikinya (Sundari & Nani, 2009). Perbedaan hasil penelitian terjadi dikarenakan mereka yang memiliki pengetahuan yang luas belum tentu mengambil kebijakan atau keputusan yang lebih baik sesuai dengan

pengetahuan mereka atau bahkan mereka menganggap jika pengetahuan mereka belum terjadi secara nyata maka dianggap pengetahuan tersebut hanya sebatas informasi saja dan tidak untuk dibuat sebagai landasan atau kebijakan mereka dalam bertindak. Selain itu perbedaan lokasi dan karakteristik responden menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya perbedaan penelitian.

Menurut Undang – Undang No.1 tahun 1970 terkait keselamatan kerja dimana dijelaskan bahwa setiap tenaga kerja berhak dalam mendapatkan perlindungan atas keselamatan dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional. Kondisi ini sesuai dengan pernyataan bahwa tanpa adanya pengawasan, tingkat kepatuhan akan menurun (Astuti SP, 2014). Jika peraturan hukum dikaitkan dengan perilaku kepatuhan menggunakan APD tidak ada kaitannya, maka hal ini dikarenakan tidak dapat dilaksanakan oleh seseorang dikarenakan berbagai faktor individu.

Penelitian yang dilakukan oleh Safitri yang menyatakan bahwa ada hubungan antara sarana dan prasarana kerja dengan perilaku, hal ini sesuai dengan hasil penelitian ini dimana menunjukkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan sarana dan prasarana dengan perilaku (Safitri, 2020). Situasi pandemi seperti saat ini penting menyediakan sarana dan prasarana untuk melindungi pekerja *driver* ojek online saat bekerja. Risiko terpaparnya pekerja dapat dikurangi dengan tindakan pencegahan seperti menyediakan fasilitas yang memadai (Chersich et al., 2020). Ketika salah satu sarana maupun prasarana tidak terpenuhi maka akan berdampak pada bahaya atau ancaman bagi pekerja ketika sedang bekerja. Ketersediaan sarana dan prasarana merupakan suatu alat yang mempunyai peran penting dalam keberhasilan ataupun kelancaran untuk menciptakan sebuah keamanan. Realita dilapangan tidak sesuai dengan aturan yang dibuat oleh pihak perusahaan.

Sesuai dengan pendapat Notoatmodjo yang menyebutkan bahwa baik buruk dari perilaku seseorang berlandaskan persepsi yang muncul akibat pengaruh tingkat pengetahuan dari orang itu sendiri (Notoatmojo, 2003). Menurut penelitian yang dilakukan oleh Safitri yang menyatakan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku yang berarti penelitian ini sejalan dengan menunjukkan ada hubungan antara sikap dengan perilaku (Safitri, 2020). Maka dari itu sikap atau

tindakan yang baik sangat diperlukan dalam praktik perilaku kepatuhan menggunakan APD dimasa pandemi *Covid-19* ini. Hal ini dikarenakan didalam bekerja dan berkendara aman pengendara membutuhkan respon atau tanggapan yang cepat dan tepat sehingga bisa lebih cekatan untuk merespon keadaan disekitar mereka untuk mencegah terjadinya baik kecelakaan saat berkendara maupun penyakit akibat kerja. Kondisi ini sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa salah satu penyebab seseorang patuh adalah sikap (Notoadmodjo, 2019). Akan tetapi teori tersebut berbeda dengan hasil penelitian hal ini dikarenakan masih ada banyak hal atau faktor yang mempengaruhi perilaku kepatuhan seseorang selain sikap. Saat sikap seseorang yang menolak akan suatu ketentuan yang telah diatur ataupun diperintahkan akan berdampak pada perilaku kepatuhan mereka yang berujung ancaman.

Banyak ditemukan pekerja yang tidak melaksanakan pengukuran suhu badan menggunakan termometer pribadi dan mereka hanya mengisi cek list SOP sebelum bekerja terutama suhu badan tanpa mengukur suhu, sehingga mereka memilih pilihan suhu dibawah 37⁰ C. Hal ini sangat berisiko menularkan bagi penumpang maupun *driver* lainnya ketika berkumpul di basecamp ketika menunggu pesanan layanan *Go-ride*. Namun ketika pekerja mengisi ceklis dan mengisi suhu badan mereka lebih dari 37⁰C maka aplikasi mereka akan dibekukan selama 3 hari sehingga *driver* tidak dapat bekerja. SOP lain yang diberikan pihak Go-Jek adalah menyediakan fasilitas disinfektan setiap 2 minggu sekali. Pihak Go-Jek menyediakan titik point fasilitas disinfektan dan pengecekan kesehatan *driver* di 6 titik. Fasilitas tersebut diberikan nama posko aman, dimana fungsinya adalah memantau *driver* agar selalu sehat dengan memberikan fasilitas disinfektan kendaraan *driver*, mengecek suhu badan *driver*, memberikan masker kain atau medis dan memberikan penutup kepala sejumlah 20.

Punishment bagi *driver* yang tidak datang ketempat posko aman setiap 2 minggu sekali maka akan dibekukan aplikasinya sampai dengan 3 hari. Setelah pembekuan aplikasi *driver* diwajibkan untuk datang keposko aman untuk mengikuti SOP yang dibuat Go-Jek. Prosedur *driver* yang akan datang ke posko aman harus mengadakan janji melalui aplikasi yang telah disediakan oleh pihak Go-Jek dimana *driver* menentukan titik posko aman yang akan didatangi dan jam berapa akan

datang. Jika *driver* datang melebihi jam janji-janji maka harus melakukan janji-janji ulang. Ketika *driver* sudah menentukan posko aman yang akan didatangi mereka tidak bisa mengubah lokasi posko aman tanpa mengubah janji-janji.

Simpulan

Sikap pekerja terkait penggunaan APD dimasa pandemi Covid-19 memiliki kekuatan positif dimana kekuatan hubungan sangat kuat dan ketersediaan sarana prasarana memiliki kekuatan hubungan yang kuat dan positif terhadap kepatuhan menggunakan APD dimasa pandemi Covid-19. Sementara tingkat pengetahuan penggunaan APD dimasa pandemi Covid-19 dan peraturan hukum tidak memiliki hubungan terhadap perilaku kepatuhan menggunakan APD dimasa pandemi Covid-19.

Diharapkan perusahaan dapat lebih memperhatikan terkait pemberian saran dan prasarana pada pengendara (*Go-ride*) penyediaan fasilitas pelindung J3K yang masih kurang merata perlu diperhatikan dikemudian hari dalam membuat kebijakan.

Referensi

- Agiviana, A. P., & Djastuti, I. (2015). Analisis Pengaruh Persepsi, Sikap, Pengetahuan Dan Tempat Kerja Terhadap Perilaku Keselamatan Karyawan (Studi Pada Perusahaan Pt Muliaglass Container Division). *Diponegoro Journal Of Management*, 4(3), 1–9.
- Andriyanto, M. R. (2017). Hubungan Predisposing Factor Dengan Perilaku Penggunaan Apd. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 6(1), 37. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v6i1.2017.37-47>
- Astuti SP. (2014). *Hubungan Dukungan Sosial Peer Group Dan Kontrol Diri Dengan Kepatuhan Terhadap Norma Sosial*.
- Chersich, M. F., Gray, G., Fairlie, L., Eichbaum, Q., Mayhew, S., Allwood, B., ... Rees, H. (2020). Covid-19 in Africa: Care and protection for frontline healthcare workers. *Globalization and Health*, 16(1), 1–6. <https://doi.org/10.1186/s12992-020-00574-3>
- Fadhil, O. S. (2020). Komunikasi publik di tengah krisis: tinjauan komunikasi pemerintah dalam tanggap darurat pandemi Covid-19. *Media, Komunikasi Di Masa Pandemi Covid 19*, 1–25. Retrieved from

- <https://eprints.uai.ac.id/1469/>
- Khakim. (2016). Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding. *Promotor Kesehatan Masyarakat*, 9(1), 75.
- Kurniawan, D. (2020). Driver Ojol yang Dimakamkan Tanpa Protokol, Hasil Tes Positif COVID-19. *10 Juni*. Retrieved from <https://surabaya.liputan6.com/read/4275821/driver-ojol-yang-dimakamkan-tanpa-protokol-hasil-tes-positif-covid-19>
- Liputan6.com. (2020). Kronologi Pengemudi Ojol Positif Corona Covid-19 Pulang Kampung ke Trenggalek. *28 Juni*. Retrieved from <https://surabaya.liputan6.com/read/4290774/kronologi-pengemudi-ojol-positif-corona-covid-19-pulang-kampung-ke-trenggalek>
- Maudica, S. B., Denny, H. M., & ... (2020). Tantangan Dan Hambatan Proses Audit Smk3 Di Sebuah Perusahaan Galangan Kapal Di Era Pandemi Covid-19. ... *Kesehatan Masyarakat (e ...)*, 8(September). Retrieved from <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm/article/view/27902>
- MENGGUNAKAN ALAT PELINDUNG DIRI**
Kartika Dyah Sertiya Putri , Yustinus Denny A . W Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga Email : kartikadyahsertiyaputri@yahoo.com
PENDAHULUAN Sebagai negara yang *memi.* (n.d.). 24–36.
- Muryatma, N. M. (2018). Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *Jurnal PROMKES*, 5(2), 155. <https://doi.org/10.20473/jpk.v5.i2.2017.155-166>
- Nizar, M. F., Tuna, H., & Sumaningrum, N. D. (2016). Hubungan Karakteristik Pekerja Dengan Kepatuhan Dalam Pemakaian Alat Pelindung Diri (Apd) Pada Petugas Laboratorium Klinik Di Rumah Sakit Baptis Kota Kediri. *Preventia : The Indonesian Journal of Public Health*, 1(1), 1. <https://doi.org/10.17977/um044v1i1p1-6>
- No, U. U. (1970). *UU No 1 tahun 1970. 1910(1)*, 1–17.
- Notoadmodjo. (2019). Pengantar Ilmu Perilaku Kesehatan. In *Jakarta: Rineka Cipta* (Cetakan ke). Jakarta: Reneka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2007). *Kesehatan*



- Masyarakat Ilmu dan Seni*. Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2012). *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoatmojo, soekidjo. (2003). *Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku Kesehatan*. Yogyakarta.
- Rukhfiati, dian. (2010). Hubungan Umur, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja Dengan Praktik Safety riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR). *Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro*.
- Safitri, H. A. (2020). *HUSNA AMALIYA SAFITRI D11.2016.02166 PEMBIMBING : MG Catur Yuantari*.
- Sudarmo, S., Helmi, Z. N., & Marlinae, L. (2017). Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Terhadap Kepatuhan Penggunaan Alat Pelindung Diri (Apd) Untuk Pencegahan Penyakit Akibat Kerja. *Jurnal Berkala Kesehatan*, 1(2), 88. <https://doi.org/10.20527/jbk.v1i2.3155>
- Suganda, R., Sutrisno, E., & Wardana, I. W. (2013). 濟無No Title No Title. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. Retrieved from [http://repository.upstegal.ac.id/2307/1/Skripsi_Khoerul Umam_4114500163.pdf](http://repository.upstegal.ac.id/2307/1/Skripsi_Khoerul%20Umam_4114500163.pdf)
- Sundari, P., & Nani. (2009). Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Remaja Tehadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Penelitian Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga Surabaya*.