

**PENGARUH EMPATI TERHADAP TIPE PERILAKU PROSOSIAL
PADA PENGENDARA OJEK ONLINE RODA DUA
DI KOTA MAKASSAR**

Ratu Salsabila Helmi
ratushh@gmail.com

Faradillah Firdaus
faradillah@unm.ac.id

Perdana Kusuma
perdanakusuma@unm.ac.id

Universitas Negeri Makassar

ABSTRACT

The benefits that individuals feel from the presence of vehicles causes the number of vehicle users to increase. Various impacts arise due to congestion on the highway, such as emotional fatigue, restlessness, psychological discomfort, increased levels of aggression and even resulting in accidents. So, this act of helping is really needed and useful, which is not only felt by victims who experience accidents. In some situations, only a small number of individuals are willing to be directly involved in providing assistance when an accident occurs, where some of the individuals are two-wheeled online motorcycle taxi drivers. The aim of this research is to determine the relationship between empathy and prosocial behavior in two-wheeled online motorcycle taxi drivers in Makassar City. The subjects of this research were 352 two-wheeled online motorcycle taxi drivers who lived in Makassar City. The data collection technique used a scale or questionnaire. Subjects were selected using the Accidental Sampling technique. The results of the analysis show that there is a positive relationship between empathy and prosocial behavior. This can be seen from the results of hypothesis testing using Spearman rank correlation with a significance value of 0.00. If empathy is high then prosocial behavior will be high, and vice versa. The implication of this research is that it can make a contribution, especially in the field of psychology, and can become an additional reference regarding the relationship between empathy and prosocial behavior.

Keywords: *Empathy, Motorcycle Taxi, Prosocial Behavior*

ABSTRAK

Manfaat yang dirasakan individu dengan kehadiran dari kendaraan membuat jumlah pengguna kendaraan ikut meningkat. Berbagai dampak yang muncul akibat kepadatan yang terjadi di jalan raya, seperti lelah secara emosional, keresahan, ketidaknyamanan psikologis, meningkatnya tingkat agresi hingga mengakibatkan kecelakaan. Maka, tindakan menolong ini sangatlah dibutuhkan dan bermanfaat yang bukan cuma dirasakan oleh korban yang mengalami kecelakaan. Pada beberapa situasi, hanya sebagian kecil individu yang mau terlibat secara langsung dalam memberikan pertolongan saat terjadinya kecelakaan, dimana sebagian individunya merupakan pengendara ojek online beroda dua. Tujuan dari penelitian ini, yaitu untuk mengetahui hubungan empati dengan perilaku prososial pada pengendara ojek online roda dua di Kota Makassar. Subjek penelitian ini adalah pengendara ojek online roda dua yang berdomisili di Kota Makassar sebanyak 352. Teknik pengumpulan data menggunakan skala atau questionnaire. Subjek dipilih menggunakan teknik Accidental Sampling. Hasil analisis diperoleh bahwa terdapat hubungan yang positif antara empati dengan perilaku prososial. Hal ini dilihat dari hasil uji hipotesis yang menggunakan korelasi rank

spearman dengan nilai signifikansi 0,00. Jika empati tinggi maka perilaku prososial akan tinggi, begitu pula sebaliknya. Implikasi dari penelitian ini adalah dapat memberikan kontribusi khususnya dalam bidang ilmu psikologi dan menjadi dapat menjadi tambahan referensi terkait hubungan empati dengan perilaku prososial.

Kata Kunci: Empati, Ojek Online, Perilaku Prososial

PENDAHULUAN

Perkembangan zaman saat ini sangat pesat dan telah merubah kehidupan kegiatan sehari-hari manusia. Perubahan pesat salah satunya di tandai dengan kehadiran kendaraan yang sangat memudahkan manusia dalam menjalankan aktivitas keseharian, baik kendaraan umum, maupun kendaraan pribadi. Manfaat yang dirasakan individu dengan kehadiran dari kendaraan membuat pengguna kendaraanpun sangat meningkat. Kepadatan di jalan raya pun ikut bertambah, dimana kepadatan ini disebabkan oleh peningkatan jumlah pengguna kendaraan yang tidak seimbang dengan infrastruktur yang tersedia. Syafey dan Putra (2023) mengemukakan informasi dari Kantor Satu Atap (SAMSAT) di Kota Makassar terkait jumlah kendaraan di Kota Makassar telah mencapai 2,1 juta unit. Peningkatan jumlah kendaraan tersebut sangat kontradiktif dengan infrastruktur yang ada, sehingga tidak mendukung pergerakan lalu lintas.

Berbagai dampak yang muncul akibat kepadatan yang terjadi di jalan raya, seperti lelah secara emosional, keresahan, ketidaknyamanan psikologis, meningkatnya tingkat agresi hingga mengakibatkan kecelakaan. Kondisi tersebut tidak jarang lagi dirasakan di kota-kota besar di Indonesia, salah satunya di kota Makassar. Menurut Hobbs (1979) kecelakaan bisa terjadi akibat berbagai faktor seperti faktor kendaraan, faktor manusia, faktor jalan serta faktor lingkungan fisik jalan, dan tidak jarang terjadi akibat gabungan dari beberapa faktor yang telah disebutkan. Kecelakaan dapat terjadi dimanapun, kapanpun, serta tiba-tiba, yang secara tidak langsung mengharapkan bantuan pengguna jalan yang ada disekitarnya. Salah satu bantuan yang diharapkan, yaitu bentuk pertolongan pertama seperti memanggil ambulans, memindahkan dan mengangkut korban kecelakaan ke rumah sakit, serta memberikan dukungan moral kepada korban dan keluarga (Pallavisarji, 2013). Ironisnya, tidak semua pengendara mau terlibat untuk memberikan pertolongan pertama pada pengguna jalan yang mengalami kecelakaan.

Dampak yang bisa terjadi jika tidak diberikannya pertolongan pada orang yang mengalami kecelakaan yaitu semakin parahnya kondisi korban, menimbulkan kemacetan serta polusi udara. Maka, tindakan menolong sangatlah dibutuhkan dan bermanfaat yang bukan cuma dirasakan oleh korban yang mengalami kecelakaan, tetapi juga akan dirasakan oleh pengendara lain. Pada beberapa situasi, hanya sebagian kecil individu yang mau terlibat secara langsung dalam memberikan pertolongan saat terjadinya kecelakaan, dimana sebagian individunya merupakan pengendara ojek online roda dua. Menurut Ferdila dan Us (2021) Ojek online merupakan angkutan umum yang tidak ada bedanya dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan. Namun, ojek online dianggap lebih maju karena memanfaatkan kemajuan teknologi. Penyedia jasa transportasi angkutan umum berupa motor tersebut dapat dipesan melalui layanan internet lewat smartphone (Gunawan, 2020).

Dilansir pada Suara.com (2021), seorang pengendara roda dua berprofesi sebagai Ojol sempat membantu orang lain meskipun dirinya baru saja mengalami peristiwa yang berbahaya. Dilansir pada Viva.co.id (2021), ojol dianggap sebagai pahlawan jalanan yang tak segan melakukan pekerjaan diluar tanggung jawabnya seperti menolong orang lain yang sedang mengalami kesulitan, bahkan orang yang tidak ia kenal. Tak jarang ojek online yang berniat membantu seseorang malah disangka ingin berbuat jahat, seperti yang dilansir pada gridmotor.id (2022) yang mengabarkan driver ojol yang membantu korban kecelakaan.

Bentuk perilaku menolong lainnya dilansir pada DetikNews.com (2022), dimana seorang remaja perempuan berusia 14 tahun menjadi korban pelecehan begal payudara oleh seorang pria yang berpura-pura menanyakan alamat. Aksi itu disaksikan oleh driver ojol, tak tinggal diam driver itu lalu menghampiri korban dan menawarkan korban untuk mengejar pelaku pelecehan tersebut. Korban pun bersedia dan naik keatas motor lalu mengejar pelaku. Bantuan itu membuahkan hasil dimana pelakupun ditangkap dan dilaporkan ke polisi.

Tindakan menolong yang dilakukan dengan spontan, tidak mengharapkan imbalan ataupun balasan disebut perilaku prososial. Sesuai dengan pendapat William (Sabiq, 2012) yang mengemukakan perilaku prososial merupakan keinginan seseorang untuk merubah keadaan baik fisik ataupun psikologis seseorang yang ingin dibantu dari yang kurang baik menjadi lebih baik, baik secara psikologis maupun material. Perilaku prososial ini pada dasarnya mampu dilakukan oleh semua orang yang berpotensi dan memiliki keinginan untuk melakukannya.

Berdasarkan pengumpulan data awal pada 31 responden ojek online roda dua. Hasil dari pengumpulan datanya menunjukkan sebanyak 67,7% orang pernah menolong orang yang kecelakaan, 22,6% orang belum pernah menolong orang yang kecelakaan dan 9,7% orang sering menolong orang yang kecelakaan. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan perilaku menolong itu sendiri seperti 35,5% orang merasa memiliki kewajiban untuk menolong orang yang kecelakaan, 25,8% orang merasa kasihan kemudian menolong orang yang kecelakaan, 22,6% merasa ada kepuasan tersendiri saat menolong orang yang kecelakaan, 12,9% orang belum pernah menolong orang yang kecelakaan dan sisanya merasa semua orang akan mendapatkan masa sulit makanya dia membantu orang lain.

Motif perilaku prososial tersebut dilandasi oleh rasa empati. Empati ini sendiri merupakan sebuah kemampuan meniru apa yang dirasakan oleh orang lain seperti beban yang ia alami yang memunculkan perasaan yang sama dengan orang lain tersebut rasakan sehingga memunculkan keinginan untuk membantu menyelesaikan masalah orang tersebut. Senada dengan pendapat Roberts dan Sthayer (1996) yang menjelaskan bahwa perilaku prososial berhubungan dengan empati, dan semua orang pasti memilikinya. Empati sendiri terkait dengan kemampuan seseorang mengekspreskan emosi yang ia miliki. Empati merupakan sebuah batasan seseorang untuk menerapkan atau tidak gagasan prososial yang seseorang miliki ke dalam perilaku nyata.

Penelitian yang dilakukan oleh Lesmono dan Prasetya (2020) mengemukakan hasil yang menunjukkan terdapat hubungan signifikan mengenai empati dengan perilaku prososial pada bystander dalam usaha membantu korban bullying yang menghasilkan kesimpulan bahwa makin tinggi rasa empati maka makin tinggi pula kemungkinan terjadinya perilaku prososial oleh bystander dalam usaha membantu korban bullying, sebaliknyaapun begitu.

Penelitian yang dilakukan Puspita (2014) mengemukakan hasil yang menunjukkan terdapat pengaruh yang signifikan antara empati terhadap perilaku prososial di jejaring sosial twitter dimana empati menunjukkan pengaruh positif terhadap terjadinya perilaku prososial. Penelitian yang dilakukan oleh Mulyawati (2022) mengemukakan hasil yang meyakinkan bahwa terdapat pengaruh positif yang signifikan antara Empati terhadap perilaku prososial peserta didik kelas 3 SDN Cilendek 01 Kota Bogor Semester Genap tahun pelajaran 2021/2022.

Berdasarkan dari berbagai penelitian tentang pengaruh serta hubungan empati dengan perilaku prososial, peneliti merasa tertarik untuk mencari tahu apakah ada pengaruh antara variabel empati dan tipe prososial pada pengendara ojek online roda dua di Kota Makassar.

Dari uraian yang telah dipaparkan, peneliti mengangkat judul “Pengaruh Empati Terhadap Tipe Perilaku Prosocial Pada Pengendara Ojek Online Roda Dua Di Kota Makassar”.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan memakai metode penelitian analisis deskriptif. Menurut Azwar (2019) mengemukakan bahwa analisis deskriptif bertujuan untuk menggambarkan deskriptif terkait data dari variabel yang telah diperoleh dari partisipan penelitian. Analisis deskriptif dilakukan dengan mengumpulkan data, menyusun lalu mengolah data untuk mendapatkan gambaran terkait variabel. Pada penelitian ini analisis deskriptif dilakukan dengan menggunakan software SPSS 24.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Analisis Deskriptif

a. Deskripsi Subjek Penelitian

Subjek pada penelitian ini merupakan Pengendara Ojek Online Roda Dua yang berdomisili di Kota Makassar. Berikut gambaran deskriptif responden pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Data Demografi	Kategori	Jumlah Responden	Presentasi
Jenis Kelamin	Laki-laki	314	91%
	Perempuan	31	9%
Total		345	100%

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa jumlah responden terbanyak merupakan jenis kelamin laki-laki sebanyak 314 orang (91%). Sedangkan jumlah subjek terkecil merupakan jenis kelamin perempuan sebanyak 31 orang (9%).

Tabel 2. Distribusi Responden Berdasarkan Usia

Data Demografi	Kategori	Jumlah Responden	Presentase
Usia	18	1	0,29%
	19	2	0,58%
	20	9	2,61%
	21	8	2,32%
	22	25	7,25%
	23	21	6,09%
	24	35	10,14%
	25	38	11,01%
	26	16	4,64%
	27	25	7,25%
	28	22	6,38%
	29	11	3,19%
	30	16	4,64%
	31	10	2,90%
	32	10	2,90%
	33	7	2,03%
	34	11	3,19%
	35	10	2,90%

Data Demografi	Kategori	Jumlah Responden	Presentase
	36	7	2,03%
	37	7	2,03%
	38	11	3,19%
	39	7	2,03%
	40	5	1,45%
	41	6	1,74%
	42	4	1,16%
	43	9	2,61%
	45	2	0,58%
	46	2	0,58%
	47	1	0,29%
	48	1	0,29%
	49	2	0,58%
	50	1	0,29%
	52	1	0,29%
	55	1	0,29%
	56	1	0,29%
Total		345	100%

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa usia responden dalam penelitian ini berkisar dari 18 - 56 tahun. Pada penelitian ini didominasi oleh responden berusia 25 tahun sebanyak 38 orang (11,01%). Sedangkan responden paling sedikit berusia 18-56 tahun sebanyak 7 orang, perusia terdiri dari satu orang (0,29%).

Tabel 3. Distribusi Responden Berdasarkan Penyedia Jasa

Data Demografi	Kategori	Jumlah Responden	Presentase
Jasa Ojek Online	InDrive	0	0%
	Maxim	44	12,8%
	Gojek	117	33,9%
	Grab	184	53,3%
Total		345	100%

Berdasarkan tabel diatas, jasa ojek online dalam penelitian ini terdiri dari Indrive, Maxim, Gojek dan Grab. Pada tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa jumlah subjek terbanyak berada pada jasa ojek online Grab yaitu sebanyak 184 orang (53,3%). Sedangkan jumlah subjek terkecil berada pada jasa ojek online Indrive yaitu sebanyak 0 orang (0%).

b. Deskripsi Data Penelitian

Analisis deskriptif data hasil penelitian disajikan dengan melakukan kategorisasi variabel penelitian dengan mengacu pada nilai rata-rata dan standar deviasi. Nilai rata-rata variabel penelitian disajikan pada tabel berikut:

1) Deskripsi Variabel Prososial

Aitem pada variabel prososial yang berjumlah 14 buah, dengan nilai minimum jawaban satu dan maksimum lima.

Tabel 4. Deskripsi Variabel Prososial

Variabel	Hipotetik			
	Min	Max	Mean	SD
Prososial	14	70	42	9,3

Berdasarkan hasil analisis deskriptif pada tabel di atas, maka kategorisasi variabel prososial sebagai berikut:

Tabel 5. Kategorisasi Variabel Prososial

Kategori	Kriteria	Jumlah Responden	Persentase
Rendah	< 32,7	0	0%
Sedang	32,7 – 51,3	153	44%
Tinggi	51,3 <	192	56%
Total		345	100.0

Pada tabel di atas, diketahui bahwa kebanyakan responden memiliki tingkat prososial yang tinggi 192 (56%), sebanyak 153 (44%) masuk dalam kategori sedang, dan 0 (0%) dengan kategori rendah. Hasil data tersebut dapat disimpulkan bahwa responden memiliki tingkat prososial yang tinggi.

2) Deskripsi Variabel Empati

Aitem pada variabel empati yang berjumlah 14 buah, dengan nilai minimum jawaban satu dan maksimum lima.

Tabel 6. Deskripsi Variabel Empati

Variabel	Hipotetik			
	Min	Max	Mean	SD
Empati	14	70	42	9,3

Berdasarkan hasil analisis deskriptif pada tabel di atas, maka kategorisasi variabel prososial sebagai berikut:

Tabel 7. Kategorisasi Variabel Empati

Kategori	Kriteria	Jumlah Responden	Persentase
Rendah	< 32,7	0	0,0%
Sedang	32,7 – 51,3	151	43,77%
Tinggi	51,3 <	194	56,23%
Total		345	100.0

Pada tabel di atas, diketahui bahwa kebanyakan responden memiliki tingkat prososial yang tinggi 194 (56,23%), sebanyak 151 (43,77%) masuk dalam kategori sedang, dan tidak ada (0,0%) dengan kategori rendah. Hasil data tersebut dapat disimpulkan bahwa responden memiliki tingkat empati yang tinggi.

Uji Asumsi

Uji asumsi merupakan uji prasyarat sebelum peneliti melakukan uji analisis hipotesis. Uji ini terdiri atas, antara lain:

a) Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan uji untuk mencari tahu apakah data penyebaran data normal atau tidak. Uji normalitas pada penelitian ini menggunakan Kolmogorov-Smirnov dengan SPSS.

Tabel 8. Uji Normalitas

Variable	Sig. Kolmogorov-Smirnov	Keterangan
Prososial dan Empati	0,200	Normal

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa nilai signifikan Kolmogorov-Smirnov $p=0.20$ ($p < 0.05$) menunjukkan bahwa data terdistribusi normal.

b) Uji Linearitas

Uji linearitas merupakan uji untuk mencari tahu apakah variabel-variabel penelitian mempunyai hubungan yang linear. Uji linearitas pada penelitian ini menggunakan software SPSS 24, dengan mengetahui nilai dari deviation from linearity.

Tabel 9. Uji Linearitas

	<i>Sum of Squares</i>	<i>df</i>	<i>Mean Square</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>	Ket
<i>Deviation from Linearity</i>	1187.817	34	34.936	2.350	0.00	Tidak Linear

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa nilai signifikan deviation from linearity $p = 0.00$ ($p > 0.05$) menunjukkan bahwa variabel empati dengan perilaku prososial tidak linear.

Uji Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini, yaitu terdapat hubungan empati dengan perilaku prososial pada pengendara ojek online roda dua di Kota Makassar. Penelitian ini diuji menggunakan analisis korelasi Rank Spearman.

Tabel 10. Uji Hipotesis Hubungan Empati Dengan Tipe Prososial

Tipe	<i>Coefficient</i>	<i>Sig</i>	Ket
<i>Altruism</i>	0,298	0,00	Signifikan
<i>Compliant</i>	0,110	0,041	Signifikan
<i>Emotional</i>	0,614	0,00	Signifikan
<i>Public</i>	0,121	0,025	Signifikan
<i>Anonymous</i>	0,662	0,00	Signifikan
<i>Dier</i>	0,632	0,00	Signifikan

Hasil analisis data menunjukkan bahwa semua tipe prososial berhubungan dengan empati. Tipe anonymous memiliki koefisien paling besar dibandingkan tipe lainnya yaitu 0,662 dengan nilai signifikansi 0,00 sehingga memiliki pengaruh lebih besar dengan empati. Kriteria hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 maka hipotesis diterima atau H_a diterima dan H_0 ditolak. Dari hasil analisis data di atas, diketahui bahwa nilai signifikansi yang diperoleh lebih kecil dari 0,05 sehingga hipotesis diterima, dimana ada pengaruh empati dengan tipe perilaku prososial pada pengendara ojek online roda dua di Kota Makassar.

Pembahasan

Berdasarkan uji hipotesis dalam penelitian ini diperoleh hasil yaitu adanya pengaruh positif yang signifikan antara empati dengan tipe perilaku prososial pada pengendara ojek online roda dua di Kota Makassar. Semakin tinggi tingkat empati, semakin meningkat pula tipe perilaku prososialnya. Sebaliknya, apabila tingkat empati ojek online roda dua di Kota Makassar terbilang rendah, tipe perilaku prososial juga cenderung lebih menurun. Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Puspita (2014) dan Mulyawati (2022).

Berdasarkan analisis deskriptif, hasil penelitian ini menyatakan bahwa tingkat empati pada pengendara ojek online roda dua di Kota Makassar pada kategori tinggi yaitu sebanyak 194 responden (56,23%), pada kategori sedang sebanyak 151 responden (43,77%) dan pada kategori rendah memiliki sebanyak 0 responden (0%). Sedangkan pada perilaku prososial, kategori tinggi sebanyak 192 responden (56%), kategori sedang sebanyak 153 responden (44%), sedangkan kategori rendah sebanyak 0 responden (0%).

Hartinah (2019) mengemukakan definisi empati sebagai suatu kemampuan untuk mengerti serta memahami perasaan serta emosi orang lain, juga mampu membayangkan jika berada di posisi orang tersebut. Menurut William (dalam Rahmawati, 2022) mengemukakan perilaku prososial merupakan perilaku menolong orang lain dengan niat mengubah keadaan fisik ataupun psikologis seseorang dengan cara apapun sehingga orang yang memberikan bantuan merasa orang yang dibantu puas.

Adapun keterkaitannya dalam penelitian ini ditunjukkan saat pengendara ojek online roda dua melihat seseorang yang sedang mengalami musibah atau membutuhkan pertolongan. Maka akan muncul perasaan empati pada pengendara ojek untuk memberikan pertolongan. Sehingga korban yang ditolong merasa terbantu. Penelitian ini membuktikan bahwasanya rasa empati berperan besar terhadap munculnya perilaku prososial pada pengendara ojek online roda dua di Kota Makassar.

Hasil ini sesuai dengan temuan yang ada dalam penelitian yang telah dilakukan oleh Widiatmoko (2017) dalam judul Pengaruh Kemampuan Empati Terhadap Perilaku Prososial Siswa Sekolah Dasar. Hipotesis yang diajukan yaitu terdapat pengaruh kemampuan empati terhadap perilaku prososial siswa kelas V SD Negeri Se-Gugus IV Kasihan Bantul. Populasi dalam penelitian ialah siswa kelas V SD negeri seGugus IV Kasihan Bantul. Sampel penelitian ini sebanyak 146 orang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada pengaruh positif dan signifikan antara kemampuan empati terhadap perilaku prososial siswa kelas V SD Negeri se-gugus IV Kasihan Bantul. Hal ini membuktikan bahwa peningkatan dan penurunan perilaku prososial dipengaruhi oleh kemampuan empati yang dimiliki oleh siswa.

Penelitian ini tentunya mempunyai keterbatasan, yaitu pendekatan kuantitatif hanya dapat mengungkapkan data dalam bentuk angka dan persentase yang kemudian dijelaskan berdasarkan hasil yang diperoleh. Dimana dengan menggunakan pendekatan kuantitatif, dinamika psikologis tidak dapat dilihat secara lebih luas selama proses penelitian.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil uji analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan pada penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa empati memiliki pengaruh positif terhadap tipe perilaku prososial pada pengedaran ojek online roda dua di Kota Makassar. Pada tipe prososial, anonymous memberikan pengaruh yang sangat besar terhadap empati dibanding tipe-tipe lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman. (2021). Belajar Saling Membantu Dari Pahlawan Jalanan. Diakses pada 5 Juli 2023 dari <https://www.viva.co.id/vstory/opini-vstory/1345119-belajar-saling-membantu-dari-pahlawan-jalanan>
- Ali, M., Kharis, A., & Karlina, D. (2019). Faktor-Faktor Yang Menjadi Pertimbangan Dalam Penggunaan Jasa Ojek Online (Go-Jek) Di Kota Mataram. *JIAP (Jurnal Ilmu Administrasi Publik)*, 6(2), 75-84.
- Amin, N. F., Garancang, S., & Abunawas, K. (2023). Konsep Umum Populasi dan Sampel dalam Penelitian. *PILAR*, 14(1), 15-31.
- Azwar, S. (2019). *Dasar-Dasar Psikometrika Edisi II*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2019). *Metode Penelitian Psikologi Edisi II*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2019). *Reliabilitas dan Validitas Edisi 4*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2021). *Penyusunan Skala Psikologi Edisi III*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- Baron, R. A. dan Byrne, D. (2005). *Psikologi sosial*. Jilid 2. Alih Bahasa: Ratna Djuwita. Edisi kesepuluh. Jakarta: Erlangga.
- Baron, R.A., Byrne, D., & Branscombe, N.R. (2006). *Social Psychology (11th ed.)*. Boston: Pearson Education, Inc.
- Carlo, G., & Randall, B. A. (2002). The development of a measure of prosocial behaviors for late adolescents. *Journal of Youth and Adolescence*. 70, 31- 44.
- Davis, M. (1980). A Multidimensional Approach to Individual Differences in Emphaty: Evidence for a Multidimensional Approach. *Journal of personality and social Psychology*, Vol. 44 No. 1. 113-126.
- Fadhil, M. (2021). Hubungan Empati dengan Perilaku Prososial Pada Relawan KSR PMI UIN Ar-

- Raniry (Doctoral dissertation, UIN Ar-raniry).
- Ferdila, M., & Us, K. A. (2021). Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi. *Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*, 6(2), 134-142.
- Gunawan, A. (2020). Hubungan Pengetahuan Pengemudi Ojek Online Dengan Motivasi Menolong Korban Kecelakaan Di Kota Tasikmalaya (Doctoral dissertation). Universitas Muhammadiyah Tasikmalaya.
- Hartinah, S. (2019). Meningkatkan Perilaku Empati Anak Melalui Story Telling dengan Menggunakan Boneka Tangan di SD (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau).
- Hobbs, F.D. (1979), *Traffic Planning And Engineering*. Pergamon Press, Newyork.
- Lesmono, P., & Prasetya, B. E. A. (2020). Hubungan Antara Empati Dengan Perilaku Prosocial Pada Bystander Untuk Menolong Korban Bullying. *Psikologi Konseling*, 17(2), 789-799.
- Mulyawati, Y., Marini, A., & Nafiah, M. (2022). Pengaruh Empati Terhadap Perilaku Prosocial Peserta Didik Sekolah Dasar. *Scholaria: Jurnal Pendidikan dan Kebudayaan*, 12(2), 150-160.
- Pallavisarji, U., Gururaj, G., & Girish, R. N. (2013). Practice and perception of first aid among lay first responders in a southern district of India. *Archives of trauma research*, 1(4), 155.
- Purbaya, Angling Adhitya. (2022). Tolong Korban, Driver Ojol Kejar dan Tangkap Begal Payudara. *DetikNews*. Diakses pada 13 Maret 2023 dari <https://news.detik.com/berita/d-6460251/tolong-korban-driver-ojol-kejar-dan-tangkap-begal-payudara>.
- Puspita, R. S. D., & Gumelar, G. (2014). Pengaruh empati terhadap perilaku prososial dalam berbagi ulang informasi atau retweet kegiatan sosial di jejaring sosial twitter. *Jurnal Penelitian dan Pengukuran Psikologi: JPPP*, 3(1), 1-7.
- Rahmawati, I. (2022). *Pengantar Psikologi Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Roberts, W., & Sthayer, J. (1996). Empathy, Emotional Expressiveness, and Prosocial Behavior. *Child development*, 449-470.
- Roflin, Eddy dkk. (2021). *Populasi, Sampel, Variabel dalam Penelitian Kedokteran*. Pekalongan: PT Nasya Expanding Management.
- Rossa, V., Rachmawati, D. (2021). Abang Ojol Bikin Salut Sempat Membantu Orang Lain Meski Dirinya Baru Saja Alami Bahaya. Diakses pada 5 Juli 2023 dari <https://www.suara.com/lifestyle/2021/12/30/160727/abang-ojol-bikin-salut-semat-membantu-orang-lain-meski-dirinya-baru-saja-alami-bahaya>
- Sabiq, Z. (2012). Kecerdasan emosi, kecerdasan spiritual dan perilaku prososial santri pondok pesantren nasyrul ulum pamekasan. *Persona: Jurnal Psikologi Indonesia*, 1(2), 53-65.
- Saptono. 2011. *Dimensi-dimesi Pendidikan Karakter: Wawasan, Strategi, dan Langkah Praktis*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Sears, D. O. dkk. (1985). *Psikologi Sosial*. Edisi ke 5. Jilid II. Diterjemahkan oleh: Michael A. Jakarta: Erlangga.
- Suryo, H. (2022). Ojol yang Viral karena Menolong Wanita Kecelakaan Mengaku Tidak Punya Niat Buruk. *GridMotor.id*. Diakses pada 13 Maret 2023 dari <https://gridmotor.motorplus-online.com/read/293455108/ojol-yang-viral-karena-menolong-wanita-kecelakaan-mengaku-tidak-punya-niat-buruk>.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Syafey, I., & Putra, W. D. (2023). Analisis Pengaruh Perilaku Pengendara Pada Kemacetan Dan Alternatif Pengendalian Di Kota Makassar. *Jurnal Pendidikan dan Konseling (JPDK)*, 5(1), 2784-2799.
- Widiatmoko, A. (2017). Pengaruh kemampuan empati terhadap perilaku prososial siswa sekolah dasar. *Basic education*, 6(10), 906-916.