

TINGKAT PENGETAHUAN PENGENDARA OJEK *ONLINE* MENGENAI PERTOLONGAN PERTAMA (*FIRST AID*) TRAUMA MUSKULOSKELETAL AKIBAT KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA JAMBI

Muhammad Anggamguna¹, Budi Justitia², Erny Kusdiyah²,
Humaryanto², Armaid Darmawan²

¹Mahasiswa Program Studi Kedokteran, Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Jambi

²Dosen Program Studi Kedokteran, Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Jambi

e-mail: anggamguna08@gmail.com

ABSTRACT

Background: Musculoskeletal trauma is the most common injury experienced by casualty. According to WHO in 2018, it is estimated that the number of deaths due to traffic accidents has reached 1.35 million people. Knowledge of musculoskeletal trauma first aid is very important for all road users, especially ojek online drivers. **Objectives:** This research was to determine the level of knowledge of ojek online drivers regarding first aid for musculoskeletal trauma due to traffic accidents in Jambi City. **Methods:** This research is a descriptive with cross sectional design. The sample in this research amounted to 150 ojek online drivers who accordance the inclusion criteria. This research was conducted in Jambi City in June-October 2021. Data were obtained from questionnaires that had been tested for validity and reliability. **Results:** The results in this research obtained most of the characteristics of the sample with a mean age of 26-35 years (41.3%), male gender (98.7%), having completed formal education up to high school or vocational school (91.3%), has a working period of 18 months or more (74.7%), and has a work duration of 12 hours or more (76.0%). In the knowledge questionnaire, it was found that most of the samples had a high level of knowledge (54.0%) and the majority of respondents chose to do some assistance at the scene of the accident (55.3%). **Conclusions:** In this research, most of the respondents had a high level of knowledge about musculoskeletal trauma first aid.

Keywords: Musculoskeletal trauma, first aid, ojek online.

ABSTRAK

Latar Belakang: Trauma muskuloskeletal merupakan cedera paling sering dialami oleh korban kecelakaan lalu lintas. Menurut WHO pada tahun 2018, diperkirakan jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas telah mencapai 1,35 juta orang. Pengetahuan akan pertolongan pertama trauma muskuloskeletal sangatlah penting untuk dimiliki oleh seluruh pengguna jalan raya terkhusus yaitu pengendara ojek *online*. **Tujuan:** Untuk mengetahui tingkat pengetahuan pengendara ojek *online* mengenai pertolongan pertama trauma muskuloskeletal akibat kecelakaan lalu lintas di Kota Jambi. **Metode:** Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan rancangan penelitian *cross-sectional*. Sampel pada penelitian ini berjumlah 150 pengendara ojek *online* yang memenuhi kriteria inklusi. Penelitian ini dilakukan di Kota Jambi pada bulan Juni-Oktober 2021. Data diperoleh dari kuesioner yang sudah dilakukan uji validitas dan reliabilitas. **Hasil:** Hasil penelitian ini didapatkan

sebagian besar karakteristik sampel dengan rerata usia 26-35 tahun (41,3%), jenis kelamin laki-laki (98,7%), sudah menyelesaikan pendidikan formal hingga jenjang SMA atau SMK (91,3%), memiliki masa kerja \geq 18 bulan (74,7%), dan memiliki durasi kerja selama \geq 12 jam (76,0%). Pada kuesioner pengetahuan didapatkan sebagian besar sampel memiliki tingkat pengetahuan tinggi (54,0%) dan mayoritas responden memilih untuk melakukan pertolongan di tempat kejadian (55,3%).

Kesimpulan: Pada penelitian ini didapatkan sebagian besar responden memiliki tingkat pengetahuan yang tinggi mengenai pertolongan pertama trauma muskuloskeletal.

Kata kunci: Trauma muskuloskeletal, Pertolongan pertama, Ojek *online*.

PENDAHULUAN

Trauma adalah cedera yang dapat membahayakan secara fisik atau psikologis. Trauma merupakan penyebab utama kematian antara usia 5 sampai 44 tahun di seluruh dunia. Hampir sepertiga dari 5,8 juta orang meninggal akibat kekerasan dan hampir seperempat akibat kecelakaan saat berkendara. World Health Organisasi (WHO) telah memprediksi bahwa trauma akibat kekerasan dan kecelakaan lalu lintas sebagai penyebab terbanyak kasus kematian dibandingkan penyebab kematian lainnya.^{1,2}

Dalam Global Status Report on Road Safety pada tahun 2015 tentang keselamatan jalan raya, lebih dari 1,25 juta korban tewas dalam kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang mengalami luka berat setiap tahunnya. Dari semua kasus, 90% terjadi di negara berkembang. Laporan terbaru tentang keselamatan jalan tahun 2018, yang diluncurkan oleh WHO pada Desember 2018, menyoroti bahwa jumlah kematian lalu lintas tahunan telah mencapai 1,35 juta. Saat ini cedera akibat kecelakaan lalu lintas menjadi pembunuh utama orang berusia 5-29 tahun. Beban

tersebut secara tidak proporsional ditanggung oleh pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor, khususnya mereka yang tinggal di negara berkembang.^{3,4}

Pertolongan pertama mengacu pada tindakan yang diambil sebagai tanggapan kepada seseorang yang terluka atau sakit. Penolong pertama atau *aider* adalah orang pertama yang melakukan tindakan pertolongan untuk korban kecelakaan, memastikan keadaan sekitar aman, dan tidak menyebabkan kerusakan lebih lanjut saat melakukan pertolongan. Penolong pertama harus mengambil tindakan yang paling menguntungkan untuk korban dengan keterampilan, pengetahuan dan pengalaman. Peran penolong pertama yaitu dengan memberikan panduan dalam menanggapi situasi pertolongan pertama dan menilai prioritas untuk korban. Ada saran tentang aspek psikologis dalam memberikan pertolongan pertama dan panduan praktis tentang cara melindungi diri sendiri dan seorang korban. Salah satu aturan utama pertolongan pertama adalah, pastikan bahwa area sekitar sudah aman sebelum mendekati korban.^{re5}

Sistem muskuloskeletal terdiri dari salah satu sistem jaringan atau organ utama di dalam tubuh, sistem ini terdiri dari otot, jaringan ikat, saraf, tulang, dan sendi sehingga mempermudah tubuh untuk beraktivitas dari gerakan ringan sampai tersulit. Trauma muskuloskeletal merupakan cedera paling sering yang dialami oleh korban kecelakaan lalu lintas dan harus segera dilakukan pertolongan sebelum ditangani oleh tenaga medis.^{3,6,7}

Korban kecelakaan yang mengalami cedera paling banyak di Indonesia adalah pengendara sepeda motor (72,7%), penumpang sepeda motor (19,2%), pejalan kaki (4,3%), pengendara kendaraan tidak bermotor (2,7%), penumpang mobil (1,3%), dan pengendara mobil (1,2%). Menurut Riskesdas pada tahun 2018, bagian tubuh yang paling sering mengalami cedera akibat kecelakaan lalu lintas adalah ekstremitas atas (67%), ekstremitas bawah (32%), kepala (11,9%), punggung (6,5%), dada (2,6%), dan perut (2,2%).⁸

Kementerian Kesehatan Republik Indonesia pada tahun 2013 melaporkan bahwa 5,8% korban mengalami cedera atau sekitar delapan juta orang mengalami cedera pada sistem muskuloskeletal akibat kecelakaan lalu lintas, yaitu patah tulang atau fraktur dengan lokasi paling sering ditemukan pada ekstremitas bawah sebesar (65,2%) dan ekstremitas atas sebesar (36,9%). Jenis fraktur ekstremitas bawah yang paling umum adalah fraktur femur (39%), diikuti fraktur humerus (15%), dan fraktur tibia dan fibular (11%). Dalam

hal persentase kecelakaan di jalan raya akibat cedera pada tahun 2018, Provinsi Jambi menempati urutan paling rendah dibandingkan provinsi lain dan untuk persentase kecelakaan di jalan raya yang melibatkan sepeda motor, Provinsi Jambi menempati urutan ke-20 dengan persentase (72%).^{9,10}

Badan Pusat Statistik Provinsi Jambi melaporkan pada tahun 2018 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.252 orang, korban luka ringan sebanyak 1.761 orang, luka berat sebanyak 218 orang dan korban meninggal dunia sebanyak 392 orang. Tingginya angka kematian yang terjadi akibat kecelakaan lalu lintas bisa disebabkan oleh kurangnya pengetahuan terhadap pertolongan pertama atau kurang tepatnya pemberian pertolongan untuk korban kecelakaan lalu lintas.¹¹

Arti ojek dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda atau sepeda motor yang digunakan untuk menumpang atau menyewa. Ojek *online* atau ojek daring adalah sebuah transportasi umum yang memanfaatkan *smartphone* yang terhubung ke sistem *online* atau internet yang dikendalikan oleh vendor dalam proses pemesanan *driver* atau pengendara ojek *online*. Ojek *online* beberapa tahun belakangan ini telah menjadi pilihan baru dalam perkembangan transportasi umum di Indonesia. Inovasi yang bermula dari ojek konvensional yang menetap di suatu pangkalan untuk menunggu pelanggan, sekarang sudah dipermudah dengan memanfaatkan

teknologi *smartphone* untuk langsung datang menjemput pelanggan atau *costumer*.^{12,13}

Komunitas Gerakan Aksi Roda Dua (GARDA) mengungkapkan bahwa saat ini ada lebih dari empat juta pengendara ojek *online* yang tersebar di seluruh Indonesia. Ojek *online* tidak hanya memberikan layanan transportasi tetapi juga jasa pengiriman barang hingga pesan makanan dan minuman melalui ojek *online* tanpa harus keluar rumah. Dengan hadirnya ojek *online*, masyarakatpun sangat terbantu karena lebih praktis dari segi waktu dan biaya. Hal inilah yang membuat ojek *online* terus diminati oleh masyarakat di Indonesia.¹⁴

Dengan banyaknya jumlah pengendara ojek berbasis *online* dapat memungkinkan keberadaannya ada dimana saja, dalam setiap harinya pengendara ojek *online* bisa menghabiskan seluruh waktunya untuk berada di jalan dan tidak menutup kemungkinan akan bertemu dengan hal yang tidak diharapkan seperti kecelakaan. Dalam pertolongan awal dengan trauma muskuloskeletal, hidup atau matinya korban sangatlah bergantung kepada penolong pertama di lokasi tempat terjadinya kecelakaan. Pengetahuan akan pertolongan pertama terhadap korban kecelakaan lalu lintas dengan trauma muskuloskeletal sangatlah penting untuk dimiliki oleh seluruh pengguna jalan raya terkhusus yaitu pengendara ojek *online*, hal inilah alasan peneliti untuk meneliti lebih lanjut mengenai tingkat pengetahuan

pengendara ojek *online* mengenai pertolongan pertama trauma muskuloskeletal akibat kecelakaan lalu lintas di Kota Jambi.

METODE

Penelitian ini menggunakan desain penelitian deskriptif dengan pendekatan *cross-sectional* untuk menilai tingkat pengetahuan pengendara ojek *online* mengenai pertolongan pertama trauma muskuloskeletal akibat kecelakaan lalu lintas di Kota Jambi. Penelitian berlangsung pada bulan Juni hingga Oktober 2021 di Kota Jambi.

Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara ojek *online* dari semua vendor aplikasi ojek *online* yang ditemui di Kota Jambi selama waktu penelitian yang sudah ditentukan. Karena populasi ojek *online* dari setiap vendor aplikasi ojek *online* di Kota Jambi tidak diketahui secara pasti jumlahnya, maka rumus yang dibutuhkan untuk mengetahui jumlah sampel adalah menggunakan rumus Cochran, sehingga didapatkan Jumlah sampel minimal yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 97 responden.¹⁵

Pada penelitian ini didapatkan 150 pengendara ojek *online* yang memenuhi kriteria inklusi. Adapun kriteria inklusi pada kelompok kasus pada penelitian ini adalah:

1. Semua pengendara ojek *online* yang masih aktif di Kota Jambi.
2. Pengendara yang bersedia mengikuti penelitian.

Adapun kriteria eksklusi pada kelompok kasus pada penelitian ini adalah pengendara ojek *online* yang tidak menyelesaikan atau melengkapi jawaban kuesioner.

Alat atau instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner yang akan dilakukan uji validitas dan reliabilitas terlebih dahulu ke beberapa pengendara ojek *online*. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh dengan melakukan pemesanan melalui aplikasi atau dengan mendatangi pengemudi ojek *online* secara langsung, kemudian meminta sampel yang memenuhi kriteria inklusi untuk mengisi kuesioner.¹⁶

Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan menggunakan program komputer. Analisis yang akan dilakukan

adalah analisis univariat. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mendeskripsikan sifat dari masing-masing variabel yang diteliti. Gambaran masing-masing variabel penelitian diperoleh dari analisis ini, yaitu variabel moderator berupa karakteristik yang dimiliki pengendara ojek *online*, variabel dependen berupa pertolongan pertama trauma muskuloskeletal dan variabel independennya adalah tingkat pengetahuan.

HASIL

Usia

Pada Variabel Usia dibagi menjadi 17-25 tahun, 26-35 tahun, 36-45 tahun, 46-55 tahun dan >56 tahun.¹⁷ Distribusi frekuensi dan persentase Usia pengendara ojek online di Kota Jambi dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Distribusi Frekuensi dan Persentase Usia

Usia	Jumlah	Persentase (%)
17-25	28	18,7
26-35	62	41,3
36-45	46	30,7
46-55	14	9,3
Total	150	100,0

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan mayoritas responden berusia 26 sampai dengan 35 tahun yaitu sebanyak 62 orang (41,3%). Hal ini menunjukkan bahwa rerata responden adalah usia produktif.

Jenis Kelamin

Pada variabel jenis kelamin dibedakan menjadi jenis kelamin laki-laki dan jenis kelamin perempuan. Distribusi frekuensi dan persentase jenis kelamin pengendara ojek online di Kota Jambi dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi dan Persentase Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase (%)
Laki – laki	148	98,7
Perempuan	2	1,3
Total	150	100,0

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 148 orang (98,7%) berjenis kelamin laki-laki dan 2 orang (1,3%) berjenis kelamin perempuan.

Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Atas (SMA) atau Sekolah Menengah Kejuruan (SMK). Distribusi frekuensi dan persentase tingkat pendidikan formal pengendara ojek online di Kota Jambi dapat dilihat pada tabel 3.

Tingkat Pendidikan

Pada variabel tingkat pendidikan dibedakan menjadi Sekolah Dasar (SD),

Tabel 3. Distribusi Frekuensi dan Persentase Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan Formal	Jumlah	Persentase (%)
SMP	13	8,7
SMA/SMK	137	91,3
Total	150	100,0

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 13 orang (8,7%) menyelesaikan pendidikan hingga ke jenjang SMP dan 137 orang (91,3%) menyelesaikan pendidikan hingga ke jenjang SMA atau SMK. Hal ini menunjukkan bahwa responden mayoritas berpendidikan formal SMA atau SMK.

Masa Kerja

Pada variabel masa kerja dibedakan menjadi < 18 bulan dan \geq 18 bulan. Distribusi frekuensi dan persentase masa kerja pengendara ojek online di Kota Jambi dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 4. Distribusi Frekuensi dan Persentase Masa Kerja

Masa Kerja	Jumlah	Persentase (%)
< 18 bulan	38	25,3
\geq 18 bulan	112	74,7
Total	150	100,0

Berdasarkan tabel atas diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 38 orang (25,3%) memiliki masa kerja kurang dari 18 bulan dan 112 orang (74,7%) memiliki masa kerja lebih dari atau sama dengan 18 bulan.

Durasi Kerja

Pada variabel durasi kerja dibedakan menjadi < 12 jam dan ≥ 12 jam. Distribusi frekuensi dan persentase durasi kerja pengemudi ojek online di Kota Jambi dapat dilihat pada tabel 5.

Tabel 5. Distribusi Frekuensi dan Persentase Durasi Kerja

Durasi Kerja	Jumlah	Persentase (%)
< 12 jam	36	24
≥ 12 jam	114	76
Total	150	100,0

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 36 orang (24%) memiliki durasi kerja kurang dari 12 jam dan 114 orang (76%) memiliki durasi kerja lebih dari atau sama dengan 12 jam.

Tingkat Pengetahuan

Pada variabel tingkat pengetahuan dibedakan menjadi tinggi, sedang dan rendah. Distribusi frekuensi dan persentase tingkat pengetahuan ojek online di Kota Jambi dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6. Distribusi Frekuensi dan Persentase Tingkat Pengetahuan

Tingkat Pengetahuan	Jumlah	Persentase (%)
Tinggi	81	54,0
Sedang	67	44,7
Rendah	2	1,3
Total	150	100,0

Berdasarkan tabel 6 diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 81 orang (54,0%) memiliki tingkat pengetahuan tinggi, 67 orang (44,7%) memiliki tingkat pengetahuan sedang, dan 2 orang (1,3%) memiliki tingkat pengetahuan rendah. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki pengetahuan yang tinggi tentang pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu-lintas dengan trauma muskuloskeletal.

Respons

Pada variabel respons dibedakan menjadi Melakukan pertolongan ditempat kejadian, Bawa ke UGD Rumah Sakit, dan Tidak peduli. Distribusi frekuensi dan persentase respons ojek online di Kota Jambi dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7. Distribusi Frekuensi dan Persentase Respons

Respons	Jumlah	Persentase (%)
Melakukan pertolongan di tempat kejadian	83	55,3
Bawa ke UGD Rumah Sakit	65	43,3
Tidak peduli	2	1,3
Total	150	100,0

Berdasarkan tabel 4.9 diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 83 orang (55,3%) memilih untuk melakukan pertolongan ditempat kejadian, 63 orang (43,3%) memilih untuk membawa ke Unit Gawat Darurat (UGD) Rumah Sakit, dan 2 orang (1,3%) memilih untuk tidak peduli. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas responden memilih untuk melakukan pertolongan di tempat pada saat melihat korban kecelakaan.

PEMBAHASAN

Usia

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui dari 150 responden didapatkan bahwa semua sampel berada dalam usia produktif. Beberapa penelitian juga menjelaskan bahwa usia seseorang pada masa produktif memiliki tingkat pengetahuan atau kognitif yang paling baik. Selain itu, pada usia tersebut seseorang memiliki pengalaman dan kemampuan yang luas untuk beraktifitas yang tentunya akan menunjang pengetahuannya dalam segala hal.^{18,19}

Pada penelitian ini, mayoritas responden berada pada rentang usia 26 sampai dengan 35 tahun (41,3%), Hal ini menunjukkan pada usia tersebut seseorang paling banyak beraktifitas dan paling berperan dalam kehidupan sehari-

hari. Pada usia tersebut dapat dikatakan sebagai usia matang dalam menguji atau mengevaluasi suatu materi atau objek.

Usia seseorang mempengaruhi terhadap daya tangkap dan pola pikir seseorang. Semakin bertambah usia akan semakin berkembang daya tangkap dan pola pikirnya, sehingga pengetahuan yang diperolehnya semakin baik. Pada usia 20-35 tahun, seseorang akan lebih berperan aktif dalam masyarakat dan kehidupan sosial serta lebih banyak melakukan kegiatan dalam upaya menyesuaikan diri menuju usia tua. Selain itu, pada usia tersebut akan lebih banyak menggunakan waktu untuk membaca dan melakukan hal produktif lainnya. Kemampuan intelektual dalam pemecahan masalah dan kemampuan verbal hampir tidak ada penurunan pada usia ini.

Penelitian yang dilakukan oleh Ar-Rasily (2016) menjelaskan bahwa ketika usia sudah semakin dewasa, tingkat kematangan dan kekuatan seseorang akan lebih matang dalam berpikir dan bekerja, tetapi terdapat enam faktor fisik yang dapat menghambat proses belajar pada orang dewasa, sehingga membuat penurunan pada suatu waktu dalam kekuatan berpikir dan bekerja. Sehingga melalui pengetahuan yang telah dimiliki sebelumnya, pengalaman sendiri,

pengalaman orang lain, lingkungan dan faktor intrinsik lainnya dapat membentuk pengetahuan seseorang dalam jangka waktu yang lama dan akan tetap bertahan sampai tua. Sejalan dengan penelitian lain yang dilakukan oleh Dharmawati, dkk (2016) bahwa usia mempengaruhi perkembangan daya tangkap dan pola pikir seseorang, semakin tua usia seseorang maka proses-proses perkembangan mentalnya bertambah baik, akan tetapi pada usia tertentu, bertambahnya proses perkembangan mental tidak secepat ketika berusia remaja. Bertambahnya umur seseorang juga berpengaruh terhadap penambahan pengetahuan yang diperolehnya.^{20,21}

Jenis Kelamin

Jenis kelamin atau gender dapat diartikan sebagai sifat-sifat yang melekat pada diri laki-laki dan perempuan yang ditentukan secara biologis. Menurut Fakih dalam Analisis Gender dan Transformasi Sosial (2016) mendefinisikan jenis kelamin sebagai suatu sifat yang melekat pada kaum laki-laki dan perempuan yang dikonstruksi secara sosial maupun kultural.²²

Pada penelitian ini didapatkan bahwa pengendara ojek *online* di Kota Jambi masih didominasi oleh pengendara berjenis kelamin laki-laki daripada perempuan. Menjadi pengendara ojek *online* merupakan salah satu pekerjaan yang memberikan jasa mobilisasi bagi pelanggan teknologi *online*. Pekerjaan ini

sangat diminati oleh kaum laki-laki, karena pengendara ojek *online* adalah pekerjaan lapangan yang lebih banyak menghabiskan waktu di jalan raya.²³

Penelitian yang dilakukan oleh Gladys, dkk (2020) bahwa dalam perkembangannya, masalah dunia kerja akan selalu dikaitkan dengan masalah gender dan budaya. Kedua faktor tersebut selalu memegang peranan penting dalam masalah ini, baik budaya maupun gender memiliki komponen yang tampak secara fisik. Keduanya memengaruhi identitas seseorang untuk berinteraksi interpersonal dalam dunia kerja. Adapun penelitian Arofah, dkk (2019), walaupun ojek online menjadi salah satu pekerjaan yang sangat identik dengan kaum laki-laki. Namun sudah banyak masyarakat yang mulai menyadari akan kesetaraan gender karena Indonesia sangat menganut budaya patriarki. Feminisme memandang driver ojek online perempuan ini sebagai bentuk penyuaran oleh perempuan bahwa tidak selamanya pekerjaan yang selama ini identik dengan laki-laki mustahil untuk dilakukan oleh perempuan.^{24,25}

Menurut Irwing (2009) setiap laki-laki maupun perempuan memiliki tingkat pengetahuan yang sama karena akses untuk menerima ilmu pengetahuan atau pendidikan tidak hanya prioritas pada laki-laki melainkan memiliki prioritas yang sama baik perempuan maupun laki-laki dengan demikian apabila informasi dan pengetahuan yang didapatkan baik maka

tingkat pengetahuan perempuan maupun laki-laki akan relatif sama.²⁶

Tingkat Pendidikan

Berdasarkan tingkat Pendidikan diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 13 orang (8,7%) menyelesaikan pendidikan hingga ke jenjang SMP dan 137 orang (91,3%) menyelesaikan pendidikan hingga ke jenjang SMA atau SMK. Menurut Dharmawati, dkk (2016) bahwa tingkat pendidikan berbanding lurus dengan pengetahuan, hal tersebut terbukti bahwa semakin tinggi pendidikan seseorang maka informasi yang didapat akan semakin banyak dan pengetahuan yang dimiliki akan semakin luas. Sebaliknya, jika seseorang dengan tingkat pendidikan yang rendah maka akan menghambat perkembangan sikap terhadap penerimaan informasi. Pengetahuan yang diperkuat oleh tingkat pendidikan yang lebih tinggi maka tingkat pengetahuannya juga akan lebih baik.²¹

Berdasarkan penelitian Ar-Rasily (2016) bahwa seseorang dengan tingkat pendidikan rendah tidak berarti mutlak berpengetahuan rendah dan seseorang dengan tingkat pendidikan tinggi tidak berarti mutlak berpengetahuan baik. Pendidikan adalah suatu kegiatan atau proses pembelajaran untuk mengembangkan atau meningkatkan kemampuan tertentu dalam mencapai sasaran pendidikan itu sendiri. Tingkat pendidikan juga menentukan mudah tidaknya seseorang dalam menyerap dan

memahami pengetahuan yang baru diperoleh.²⁰

Responden yang telah menyelesaikan pendidikan formal hingga jenjang SMA atau sederajat diharapkan mampu dan siap menerima berbagai macam informasi, salah satunya pengetahuan tentang pertolongan pertama mengenai trauma muskuloskeletal pada korban kecelakaan lalu lintas. Sehingga dapat dikatakan semakin dewasa seseorang, tingkat kematangan dalam berpikir semakin baik. Hal yang serupa diungkapkan oleh Fadeyibi, dkk (2015) bahwa tingkat pengetahuan pada responden dengan pendidikan terakhir SMA hingga perguruan tinggi akan memiliki pengetahuan yang lebih baik daripada responden dengan pendidikan terakhir SD dan SMP.²⁷

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Fitriana (2020) didapatkan bahwa orang yang memiliki pendidikan terakhir SMA lebih mudah menyerap informasi, daripada orang yang memiliki pendidikan terakhir SD dan SMP. Penelitian lain yang dilakukan Suyami (2012) bahwa pengetahuan dapat dipengaruhi oleh pendidikan seseorang, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa responden dengan pendidikan SMP cenderung berpengetahuan rendah dan responden dengan pendidikan SMA cenderung berpengetahuan sedang hingga tinggi.^{28,29}

Masa Kerja

Masa kerja seseorang dapat diketahui dari mulai awal bekerja. Berdasarkan masa

kerja dari pengendara ojek *online* diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 38 orang (25,3%) memiliki masa kerja kurang dari 18 bulan dan 112 orang (74,7%) memiliki masa kerja lebih dari atau sama dengan 18 bulan. Berdasarkan penjelasan dari beberapa pengendara ojek *online* bahwa banyak diantara mereka yang bekerja di lebih dari satu vendor aplikasi ojek *online*, sehingga pengendara ojek *online* tersebut banyak yang tidak melanjutkan salah satu aplikasi ojek *online* dikarenakan susah menerima dua orderan sekaligus

Penelitian yang dilakukan oleh Maulina (2019) bahwa masa kerja sangat berhubungan baik dengan kinerja positif maupun negatif, akan memberi pengaruh positif pada kinerja apabila dengan semakin lamanya masa kerja maka tenaga kerja akan semakin berpengalaman dalam melaksanakan pekerjaannya. Sebaliknya, masa kerja akan memberi pengaruh negatif apabila dengan semakin lamanya masa kerja akan mempengaruhi kesehatan akibat kerja. Masa kerja seseorang dalam waktu yang cukup lama dapat meningkatkan pengetahuan dan pengalaman yang dimilikinya.³⁰

Adapun penelitian Sesrianty (2018) bahwa masa kerja dapat mempengaruhi pengetahuan serta ketrampilan, karena seseorang yang memiliki masa kerja yang lama secara otomatis akan terbentuk pengalaman kerja yang memadai serta tercipta pola kerja yang efektif dan dapat menyelesaikan berbagai persoalan

berdasarkan pengalaman, ketrampilan, serta pengetahuannya. Semakin lama masa kerja seseorang maka akan semakin terampil dan berpengalaman menghadapi masalah dalam pekerjaannya. Sedangkan Menurut Dharmawati, dkk (2016) bahwa adanya hubungan yang tidak bermakna antara tingkat pengetahuan dengan lama masa kerja. Kejadian ini bisa terjadi pada seseorang yang berstatus sebagai guru penjasokes yang baru memiliki pengetahuan tentang kesehatan gigi dan mulut yang lebih baik dari guru yang sudah memiliki masa kerja yang lama. Hal ini dipengaruhi karakteristik sumber daya manusia masing-masing.^{21,31}

Durasi Kerja

Berdasarkan durasi kerja pengendara ojek *online* diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 36 orang (24%) memiliki durasi kerja kurang dari 12 jam dan 114 orang (76%) memiliki durasi kerja lebih dari atau sama dengan 12 jam. Penjelasan dari beberapa pengendara ojek *online* yang menyebutkan bahwa mayoritas pengendara ojek *online* memiliki durasi kerja lebih dari 12 jam disebabkan adanya sistem rating yang digunakan aplikasi untuk memberikan bonus kepada pengemudi sehingga semakin lama dan sering seorang pengemudi mendapatkan orderan maka bonus yang didapatkan semakin besar. Durasi kerja yang lebih dari atau sama dengan 12 jam sangat memungkinkan bagi pengendara ojek *online* untuk bertemu dengan peristiwa kecelakaan di jalan raya.

Durasi kerja yang terlalu lama dapat memberikan efek yang buruk bagi para pengendara ojek *online*, baik dari segi kesehatan maupun segi waktu yang dapat digunakan untuk kegiatan produktif lainnya.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Laureandra (2021) bahwa waktu kerja bagi seseorang menentukan efisiensi dan produktivitasnya, dan lamanya seseorang bekerja sehari yang baik pada umumnya adalah 6-8 jam. Sisanya 16-18 jam dipergunakan untuk kehidupan dalam keluarga dan masyarakat, istirahat, tidur, dan lain-lain. Memperpanjang waktu kerja lebih dari kemampuan tersebut biasanya tidak disertai efisiensi yang tinggi, bahkan biasanya terlihat penurunan produktivitas serta kecenderungan untuk timbulnya kelelahan, penyakit, dan kecelakaan kerja.³²

Menurut Purwanto dalam Evaluasi Hasil belajar (2010) bahwa seseorang yang telah bekerja memiliki pengalaman yang luas dan pengalaman yang lebih dibandingkan dengan orang yang tidak bekerja dan seseorang individu akan melakukan sesuatu tindakan berdasarkan pengalamannya. Seseorang yang berpengalaman akan melakukan tindakan sesuai ketentuan yang mereka kenal dan tidak merasa canggung dalam tindakannya. Pekerjaan merupakan suatu usaha untuk dapat menunjang kehidupan individu dan kehidupan keluarganya. Seorang pekerja memiliki pengalaman informasi dan kemampuan adaptasi yang lebih baik

dibandingkan dengan orang yang tidak bekerja.^{33,34}

Tingkat Pengetahuan

Tingkat pengetahuan pengendara ojek *online* mengenai pertolongan pertama trauma muskuloskeletal akibat kecelakaan lalu lintas di Kota Jambi diukur dengan menggunakan kuesioner, diperoleh hasil bahwa mayoritas responden mempunyai pengetahuan tinggi dengan persentase (54%) berjumlah 81 orang, pengetahuan sedang dengan persentase (44,7%) berjumlah 67 orang, dan pengetahuan rendah dengan persentase (1,3%) berjumlah 2 orang. Sebagian besar pengendara ojek *online* sudah cukup memiliki pengetahuan dasar mengenai pertolongan pertama pada korban kecelakaan dengan trauma muskuloskeletal.

Pengetahuan dapat dipengaruhi oleh faktor predisposisi, seperti usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, masa kerja, dan durasi kerja. Pengetahuan juga dapat dipengaruhi oleh faktor dari luar seperti informasi dari media elektronik, media cetak, maupun yang didapat melalui pelatihan atau pendidikan pada bidang kesehatan. Berdasarkan kuesioner, banyaknya responden yang memiliki tingkat pengetahuan tinggi dikarenakan sebanyak 111 orang (74%) yang mengikuti penelitian ini sudah mengetahui informasi mengenai pertolongan pertama. Sumber informasi yang paling banyak diterima oleh responden adalah melalui media *online*

yaitu sebanyak 79 orang (52,7%), hal ini sejalan dengan jumlah responden yang aktif menggunakan sosial media yaitu sebanyak 131 orang (87,3%), sebanyak 27 orang (18%) sudah pernah mengikuti pendidikan atau pelatihan yang berkaitan dengan pertolongan pertama untuk korban kecelakaan dan sebanyak 44 orang (29,3%) mendapatkan informasi diluar pendidikan ataupun media *online*. Pengetahuan tentang pertolongan pertama sangat diperlukan oleh seluruh kalangan pengguna jalan raya. Salah satu faktor yang mempengaruhi perilaku seseorang yaitu tingkat pengetahuan.^{33,35}

Menurut hasil penelitian dapat diketahui bahwa mayoritas responden sudah memiliki tingkat pengetahuan yang tinggi mengenai pertolongan pertama trauma muskuloskeletal pada korban kecelakaan lalu lintas. Walaupun demikian, sebagian responden masih ada yang memiliki tingkat pengetahuan yang rendah. Berdasarkan kuesioner, hanya sebanyak 12 orang (8,0%) yang pernah mendapatkan pelatihan mengenai pertolongan pertama pada korban akibat kecelakaan lalu lintas yang diberikan oleh vendor ojek *online* secara gratis. Tingkat pengetahuan yang rendah bisa disebabkan oleh berbagai faktor, salah satunya adalah responden yang terpapar oleh informasi yang keliru mengenai pertolongan pertama. Beberapa responden menjelaskan bahwa pengetahuan mengenai pertolongan pertama yang mereka dapat merupakan informasi yang bersumber dari media

sosial. Mencari informasi dari sumber yang tidak akurat tanpa mencari tahu kebenarannya dapat menjadi suatu pemahaman yang salah. Sumber informasi dapat mempengaruhi pengetahuan responden, sehingga setiap responden akan memiliki hasil pengetahuan yang berbeda.

Pentingnya sosialisasi mengenai tata cara pertolongan pertama karena hal tersebut dapat membuat masyarakat mengetahui dan memahami tentang pertolongan pertama dengan baik dan benar sehingga masyarakat mampu melakukan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas. Kunci kesuksesan pertama dalam melakukan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas adalah mencegah terjadinya trauma yang lebih berat. Serta berhasil atau gagalnya pelaksanaan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas terletak pada masyarakat itu sendiri, dengan cara melakukan pertolongan pertama yang baik dan benar.

Menurut Yuliansyah (2016) bahwa pengindraan yang baik dapat meningkatkan pemahaman yang baik terhadap suatu objek, sehingga meskipun responden pernah mendapatkan informasi tentang pertolongan pertama tetapi bila pengindraan tidak dilakukan atau tidak diperhatikan maka dapat mengakibatkan pemahaman yang kurang. Namun, kemampuan mengingat seseorang juga dipengaruhi oleh dimensi waktu, sehingga kemungkinan responden lupa saat

mengerjakan kuesioner yang diberikan. Hal ini juga dapat mempengaruhi sejumlah responden memiliki tingkat pengetahuan yang kurang baik.³⁶

Asdiwinata, dkk (2019) melakukan penelitian tentang gambaran tingkat pengetahuan masyarakat terhadap pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas di Banjar Buagan, Desa Pemecutan Kelod, dengan responden mayoritas berjenis kelamin laki-laki, yaitu sebanyak 32 orang (68,09%). Hasil yang didapatkan adalah bahwa jenis kelamin berkontribusi terhadap pengetahuan masyarakat, dimana laki-laki umumnya dibutuhkan pada saat terjadinya kecelakaan lalu lintas dalam hal pertolongan seperti membantu memindahkan korban serta tindakan lain yang sulit dilakukan oleh perempuan dimana akan mengganggu kelancaran proses dalam penyelamatan korban kecelakaan.²⁶

Respons

Respons atau reaksi seseorang ketika menghadapi masalah akan selalu berbeda. Menurut Notoatmodjo dalam Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan (2012) bahwa respons dapat bersifat pasif yaitu respons tanpa tindakan atau aktif yaitu respons bertindak. Dalam penelitian ini, peneliti memilih untuk mencari tahu respons aktif yang dimiliki oleh seluruh responden melalui kuesioner. Berdasarkan kuesioner diketahui bahwa dari 150 responden, didapatkan 83 orang (55,3%) memilih untuk melakukan pertolongan di tempat kejadian,

63 orang (43.3%) memilih untuk membawa ke Unit Gawat Darurat (UGD) Rumah Sakit, dan 2 orang (1,3%) memilih untuk tidak peduli. Mayoritas responden yang mengikuti penelitian ini sebelumnya sudah pernah melakukan pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu-lintas. Berdasarkan kuesioner, sebanyak 100 responden (66,7%) pernah melakukan pertolongan pertama dan 50 responden (33,3%) belum pernah melakukan pertolongan pertama. Beberapa responden memilih untuk membawa korban ke UGD Rumah Sakit dan bersikap tidak peduli, hal tersebut diungkapkan oleh beberapa responden dikarenakan faktor ketidaktahuan dalam menilai kondisi korban kecelakaan.³³

Penelitian ini menunjukkan bahwa sebagian besar peserta pernah menolong korban kecelakaan lalu lintas. Seseorang dapat memperoleh pengetahuan dari pengalaman pribadinya. Pengalaman pribadi akan memengaruhi sikap seseorang dalam bertindak jika mendapatkan peristiwa yang serupa.³⁷

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Rajarateman, dkk (2014) bahwa respons seseorang dalam memberikan tindakan sangat berhubungan dengan tingkat pengetahuan, dimana semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang maka akan memiliki respons yang baik. Dalam penelitian lain yang dilakukan oleh Khairunnisa (2021) dikatakan bahwa semakin baik pengetahuan responden

maka akan semakin baik sikap dan respons.^{38,39}

Menurut Nurmala, dkk dalam Promosi Kesehatan (2018), tindakan mempunyai beberapa tingkatan, yaitu, respons terpimpin atau dilakukan oleh individu dengan mengikuti panduan yang ada sesuai urutan yang benar dalam panduan tersebut, mekanisme atau dilakukan oleh individu tanpa melihat panduan karena sudah menjadi kebiasaan yang dilakukan, dan adopsi atau dilakukan oleh individu yang sudah melakukan dengan baik sehingga perilaku tersebut dapat dilakukan modifikasi sesuai kondisi atau situasi yang dihadapi.⁴⁰

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan terhadap 150 orang responden usia produktif mengenai tingkat pengetahuan pengemudi ojek online mengenai pertolongan pertama (first aid) trauma muskuloskeletal akibat kecelakaan lalu lintas di Kota Jambi, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa:

1. Rerata usia responden 26-35 tahun, yaitu sebanyak 62 responden (41,3%).
2. Mayoritas responden adalah berjenis kelamin laki-laki dengan jumlah sebanyak 148 responden (98,7%).
3. Sebagian besar responden telah menyelesaikan pendidikan formal hingga jenjang SMA atau SMK, yaitu sebanyak 137 responden (91,3%).
4. Rerata responden memiliki masa kerja selama ≥ 18 bulan, yaitu sebanyak 112 responden (74,7%).
5. Rerata responden memiliki durasi kerja selama ≥ 12 jam, yaitu sebanyak 144 responden (76,0%).
6. Tingkat pengetahuan responden mengenai pertolongan pertama (*first aid*) trauma muskuloskeletal akibat kecelakaan lalu lintas, sebagian besar memiliki pengetahuan yang tinggi sebanyak 81 responden (54,0%).
7. Mayoritas responden memilih untuk melakukan pertolongan ditempat kejadian, yaitu sebanyak 83 responden (55,3%).

REFERENSI

1. Sjamsuhidajat R, de Jong W, Editors. *Buku Ajar Ilmu Bedah Sjamsuhidajat-De Jong. Sistem Organ dan Tindak Bedahnya (2). 4th Ed. Jakarta: Penerbit Buku Kedokteran EGC; 2017. 1056.*
2. Blom A, Warmick D, Whitehouse MR. *Apley & Salomon's System of Orthopaedics and Trauma. 10th ed. Portland: Taylor & Francis Inc; 2018. 881–910.*
3. Mahartha GRA, Maliawan S, Kawiyana KS. *Manajemen Fraktur Pada Trauma Muskuloskeletal. e-Jurnal Medika Udayana. 2017;2(3):548–60.*
4. *World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2018 [Internet]. WHO. 2018 [cited 2021 Mar 6]. Available from: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>*
5. *Revised 10th Edition First Aid Manual. Revised 10. Dorling Kindersley; 2016. 13–22.*
6. Sembiring TE. *Karakteristik Penderita Fraktur Femur Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di RSUP Haji Adam Malik Medan Pada Tahun 2016-2018.*

7. Dave HD, Shook M, Varacallo M. *Anatomy, Skeletal Muscle*. In *Treasure Island (FL)*; 2021.
8. *Riset Kesehatan Dasar 2018 [Internet]*. kesmas.kemkes.go.id. 2018 [cited 2021 Mar 6]. Available from: https://kesmas.kemkes.go.id/assets/upload/dir_519d41d8cd98f00/files/Hasil-risikesdas-2018_1274.pdf
9. *Kementerian Kesehatan Republik Indonesia 2013. Hasil Riset Kesehatan Dasar Kementerian RI 2013 [Internet]*. Vol. 6. 2013. Available from: <http://www.depkes.go.id/resources/download/general/Hasil-Risikesdas-2013.pdf>.
10. Desiartama A. *Gambaran Karakteristik Pasien Fraktur Femur Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Pada Orang Dewasa Di Rumah Sakit Umum Pusat Sanglah Denpasar Tahun 2013*. *E-Jurnal Medika*. 2017;6(5):1–4.
11. *Badan Pusat Statistik Provinsi Jambi. Jumlah Kecelakaan Meninggal, Luka Ringan, Luka Berat dan Kerugian Material Provinsi Jambi, 2018 [Internet]*. jambi.bps.go.id. 2018 [cited 2021 Mar 6]. Available from: <https://jambi.bps.go.id/dynamictable/2019/09/03/1186/jumlah-kecelakaan-meninggal-luka-ringan-luka-berat-dan-kerugian-material-provinsi-jambi-2018.html>
12. ojek /ojék/ n [Internet]. KBBI Daring. [cited 2021 Mar 18]. Available from: <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/ojek>
13. Rozdianda M, Geografi PS, Geografi F, Surakarta UM. *Persebaran zona merah ojek online di surakarta [Internet]*. Universitas Muhammadiyah Surakarta; 2019. Available from: http://eprints.ums.ac.id/76103/8/NASKAH_PUBLIKASI.pdf
14. Nugraha AR, Yordan J. *Organisasi Ojol: Ada 4 Juta Driver Ojol di Indonesia [Internet]*. kumparan.com. 2020 [cited 2021 Mar 12]. Available from: <https://kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia-1tBrZLEXOEI/full>
15. Sarwono J. *Rumus-rumus populer dalam SPSS 22 untuk Riset Skripsi*. 2018;
16. Wijaya A. *Jadilah Penolong Kecelakaan Di Jalan*. Kementerian Kesehatan Republik Indonesia; 2019.
17. Amin M al, Juniati D. *Klasifikasi Kelompok Umur Manusia Berdasarkan Analisis Dimensi Fraktal Box Counting Dari Citra Wajah Dengan Deteksi Tepi Canny*. *Jurnal Ilmiah Matematika*. 2017;2(6):1–10.
18. Putra Agina Widyaswara Suwaryo. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pengetahuan Masyarakat dalam Mitigasi Bencana Alam Tanah Longsor*. *University Research Colloquium 2017*. 2017;305–14.
19. *Angka Beban Tanggungan*. BPS - Statistics Indonesia. 2021.
20. Ar-Rasily OK, Dewi PK. *Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pengetahuan Orang Tua Mengenai Kelainan Genetik Penyebab Disabilitas Intelektual Di Kota Semarang*. *JURNAL KEDOKTERAN DIPONEGORO*. 2016;5:1422–33.
21. I G A Ayu Dharmawati, I Nyoman Wirata. *Hubungan Tingkat Pendidikan, Umur, Dan Masa Kerja Dengan Tingkat Pengetahuan Kesehatan Gigi Dan Mulut Pada Guru PENJASKES SD Di Kecamatan Tampak SIRING GIANYAR*. *Jurnal Kesehatan Gigi* . 2016;4:1–5.
22. Fakh M. *Analisis Gender dan Transformasi Sosial*. Yogyakarta: Insist Press; 2016.
23. Indarti Y. *Analisis Tingkat Pengetahuan Pegawai tentang Pertolongan Pertama di Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Daerah Provinsi Jawa Tengah*. *Jurnal Bestari*. 2021;1:14–29.
24. Gladys N. Tumimbang, Evie A. A. Suwu, Juliana Tumiwa. *Kajian Gender Tentang Pengemudi GO-JEK Wanita Di Kota Manado*. *Jurnal Holistik*. 2020;13:1–16.
25. Arofah AFS, Alam YT. *Eksistensi Driver Ojek Online Wanita Sebagai Bentuk Kesetaraan Gender*. *Jurnal Sosiologi Nusantara*. 2019;
26. Asdiwinata IN, Yundari A, Widnyana IPA. *Gambaran Tingkat Pengetahuan Masyarakat Terhadap Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan Lalu Lintas Di Banjar Buagan, Desa Pemecutan Kelod*. *Bali Medical Journal*. 2019;58–70.
27. Fadeyibi I, Ibrahim N, Mustafa I. *Practice of first aid in burn related injuries in a developing country*. 2015;41(6):1322–32.

28. Fitriana L. Peningkatan pengetahuan dan keterampilan pertolongan pertama luka bakar pada kader kesehatan melalui pendidikan kesehatan dan simulasi. 2020;10(4):537–48.
29. Suyami. Tingkat Pengetahuan Masyarakat Tentang Pertolongan Pertama pada Luka Bakar. 2012;
30. Maulina N, Syafitri L. Hubungan Usia, Lama Bekerja Dan Durasi Kerja Dengan Keluhan Kelelahan Mata Pada Penjahit Sektor Usaha Informal Di Kecamatan Banda Sakti Kota Lhokseumawe Tahun 2018. *Jurnal Averrous*. 2019;5:44–58.
31. Sesrianty V. Hubungan Pendidikan dan Masa Kerja Dengan Keterampilan Perawat Melakukan Tindakan Bantuan Hidup Dasar. *Jurnal Kesehatan Perintis*. 2018;5(2):165–70.
32. Laureandra J, Roga AU, Setyobudi A, Lingkungan BK. Hubungan, Lama Kerja dan Tingkat Pencahayaan Dengan Kelelahan Mata (ASTENOPIA) Pada Penjahit Di Kelurahan Kuanino Kota Kupang. *Media Kesehatan Masyarakat [Internet]*. 2021;3(2):215–25. Available from: <https://doi.org/10.35508/mkmhttps://ejurnal.undana.ac.id/MKM>
33. Notoatmodjo S. *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: PT. Rineka Cipta; 2012.
34. Purwanto. *Evaluasi Hasil belajar*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar; 2010.
35. Notoamodjo S. *Ilmu Perilaku Kesehatan*. PT. Rineka Cipta. 2014. 27–28.
36. Yuliansyah. *Meningkatkan Response Rate Pada Penelitian Survey Suatu Study Literature*. Jakarta: Change Publication; 2016.
37. Suastrawan PGP, Saputra IK, Yanti NP. Hubungan Pengetahuan Pertolongann Pertama Dengan Motivasi Menolong Korban Kecelakaan Lalu Lintas Pada Masyarakat Di Jalan PROF. DR. Ida Bagus Mantra, BALI. *Community of Publishing In Nursing*. 2021;9:236–42.
38. Rajaratenam G, Martini RD, Lipoeto NI. Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Tindakan Pencegahan Osteoporosis pada Wanita Usila di Kelurahan Jati [Internet]. Vol. 3, *Jurnal Kesehatan Andalas*. 2014. Available from: <http://jurnal.fk.unand.ac.id>
39. Khairunnisa D. *Tingkat Pengetahuan, Sikap, dan Tindakan Tenaga Pendidik Terhadap Penanganan dan Pencegahan COVID-19 Di Kabupaten Aceh Barat Daya*. 2021.
40. Nurmala I. *Promosi Kesehatan*. Surabaya: Airlangga University Press; 2018.