

TINGKAT PENGETAHUAN DRIVER TRANSPORTASI ONLINE DALAM PERTOLONGAN PERTAMA PADA KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA PANGKALPINANG

Ashar Abilowo¹, Erni Chaerani², Astri Yulia Sri Lubis³, Sopian Hadi⁴

^{1,2,4} Program Studi DIII Keperawatan, Poltekkes Kemenkes Pangkalpinang, Indonesia

³ Program Studi DIII Kebidanan, Poltekkes Kemenkes Pangkalpinang, Indonesia.

*Email: asharabilowo@poltekkespangkalpinang.ac.id

ABSTRAK

Latar Belakang: Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang mengakibatkan cedera pada seseorang atau mengakibatkan kematian. Pengemudi transportasi online rentan mengalami kecelakaan lalu lintas saat berkendara. Salah satu tindakan untuk menekan angka korban cacat atau meninggal dunia dapat dilakukan dengan memberikan pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas secara tepat, cepat, dan benar. **Tujuan:** Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat pengetahuan pengemudi transportasi online dalam memberikan pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya. **Metode:** Metode penelitian ini menggunakan deskriptif kuantitatif dengan desain sampel survey, penentuan sampling menggunakan *purposive sampling* terhadap 56 responden pengemudi transportasi online. Instrumen menggunakan kuesioner yang diadopsi dari Buku Saku Pertolongan Pertama pada Kecelakaan di Jalan Jadilah Penolong Kecelakaan di Jalan Semua Orang Bisa Jadi Penolong yang diterbitkan oleh Kementerian Kesehatan RI tahun 2019. Data dianalisis secara kuantitatif dengan analisis univariat dan data diolah dengan rumus distribusi frekuensi. **Hasil:** Hasil uji statistik menunjukkan bahwa 1 responden (1,8%) memiliki tingkat pengetahuan baik, 18 responden (32,1%) memiliki tingkat pengetahuan sedang dan 37 responden (66,1%) memiliki tingkat pengetahuan rendah. **Kesimpulan:** Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan pengemudi transportasi online dalam memberikan pertolongan pertama pada korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya di Kota Pangkalpinang masih rendah.

Kata kunci: Tingkat Pengetahuan; Pertolongan Pertama; Kecelakaan Lalu Lintas

ABSTRACT

Background: Road accident could make people suffer and die. Online taxi drivers are vulnerable to traffic accidents while driving. One procedure to reduce the number of victims of disability or death can be done by giving first aid to traffic accident victims properly, quickly, and correctly.

Objectives: The object of this research was determined the level of knowledge of online taxi drivers in providing first aid to traffic accident victims on the roads in the Pangkalpinang City area in 2024.

Method: This research method uses quantitative descriptive, survey sample research design, sampling determination using purposive sampling of 56 online transportation driver respondents. Data collection using a questionnaire adopted from the First Aid Pocket Book for Road Accidents Be a Road Accident Helper Everyone Can Be a Helper published by the Indonesian Ministry of Health in 2019. The data were analyzed quantitatively with univariate analysis and the data were processed with the frequency distribution formula. **Results:** This research method used a cross sectional on 56 respondent of online taxi drivers. The statistical test show that one respondent (1.8%) has good knowledge level, 18 respondents (32.1%) have middle knowledge level and 37 respondents (66.1%)

have low knowledge level. **Conclusion:** The result showed that level of knowledge of online motorcycle taxi drivers in providing first aid to traffic accident victims on the roads in the Pangkalpinang City still low.

Keywords: *Knowledge Level; First Aid; Road Accident*

Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas tidak terjadi secara kebetulan, namun diakibatkan oleh beberapa faktor penyebab kecelakaan yang harus dianalisis supaya tindakan korektif dan upaya preventif (pencegahan) kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan (Kepolisian Republik Indonesia, 2013). Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian yang disertai cedera dan menimbulkan dampak ekonomi yang besar bagi individu yang terkena dampak, keluarga mereka, dan seluruh negara (Yahia, et al., 2024).

Kecelakaan lalu lintas dianggap sebagai salah satu penyebab kematian terbesar (Nori, et al., 2024). Kecelakaan ini menyebabkan kerugian besar bagi kesehatan, sosial, dan ekonomi di seluruh masyarakat. Sejak 2010 telah terjadi kematian akibat kecelakaan lalu lintas telah turun sedikit menjadi 1,19 juta per tahun. Seiring berkembangnya kendaraan bermotor, negara-negara semakin mengandalkan sistem transportasi yang dibangun untuk pergerakan dan tidak mengutamakan keselamatan. Hal ini menghambat upaya untuk menyelamatkan nyawa, melindungi yang rentan, dan

mengamankan masa depan yang berkelanjutan (World Health Organization, 2023).

Jumlah kasus Kecelakaan Lalu Lintas pada tahun 2022 dari Januari hingga Agustus di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung ada 243 kasus dan tertinggi dari Polres Kabupaten Bangka sebanyak 65 kasus setelah itu di Kota Pangkalpinang dan Kabupaten Bangka. Sepanjang Januari hingga Juni 2022 setidaknya terjadi 42 kecelakaan lalu lintas di Kota Pangkalpinang, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Peristiwa laka lintas ini bahkan, mengakibatkan 13 orang diantara meninggal dunia dalam insiden nahas tersebut. Tidak hanya itu dalam periode tersebut juga terdapat tiga orang yang mengalami luka berat, 34 korban dengan luka ringan serta kerugian total Rp 110,6 Juta. Jumlah tersebut bersumber dari data Sat Lantas Polres Pangkalpinang mengalami peningkatan, walaupun tak signifikan dibandingkan pada 2021 dengan periode yang sama (Bangka Pos, 2022).

Beberapa kejadian kecelakaan di jalan raya tidak mendapatkan pelayanan darurat sebagaimana mestinya. Misalnya siapa yang menolong pertama dan siapa yang membawa korban kecelakaan ke pelayanan Kesehatan terdekat. Beberapa kejadian tragis terjadi jika korban kecelakaan lalu lintas tidak terlayani oleh tenaga medis professional, tapi ditolong oleh keluarga korban, anggota polisi,

pengemudi angkutan umum, dan orang-orang yang tidak memenuhi syarat atau tidak mampu memberikan perawatan medis (Irwantoro, Raharjo, & Febriani, 2025).

Pengemudi transportasi online berada di setiap tempat dan mereka beraktivitas lebih banyak di jalan sehingga berpotensi berhadapan dengan berbagai situasi di jalan raya salah satunya yaitu kondisi kegawatdaruratan (Putra, Saputra, & Manangkot, 2022).

Transportasi online adalah kendaraan umum yang sama dengan transportasi lainnya, dimana lebih maju karena telah terhubung dengan kemajuan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada smartphone yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi transportasi tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, transportasi online ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju (Kadri, 2023).

Penelitian tentang Pertolongan Pertama Korban Kecelakaan Lalu Lintas yang dilakukan oleh Driver Transportasi Online di Pangkalpinang sebelumnya belum pernah dilakukan. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian ini. Penelitian ini diharapkan bisa menjadi awal dari penelitian

selanjutnya terkait pertolongan pertama korban kecelakaan lalu lintas oleh driver transportasi online di Pangkalpinang.

Metode

Desain penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif dengan pendekatan cross sectional. Penelitian dilaksanakan pada bulan Mei sampai Agustus 2024 di Kota Pangkalpinang. Subyek dari penelitian ini adalah pengemudi transportasi online yang ada di Kota Pangkalpinang baik pengemudi kendaraan roda dua maupun roda empat. Pengambilan sampel menggunakan metode *non probability sampling* dengan teknik *purposive sampling* yang memenuhi kriteria inklusi dan eksklusi sebanyak 56 sampel. Variabel penelitian adalah usia, jenis kelamin, pendidikan terakhir, riwayat pengalaman menolong korban kecelakaan di jalan, riwayat edukasi pertolongan pertama pada kecelakaan di jalan, dan tingkat pengetahuan dalam menolong korban kecelakaan di jalan.

Penelitian diambil dengan kuesioner yang telah diadopsi dari Buku Saku Pertolongan Pertama pada Kecelakaan di Jalan Jadilah Penolong Kecelakaan di Jalan Semua Orang Bisa Jadi Penolong yang diterbitkan oleh Kementerian Kesehatan RI tahun 2019. Peneliti melakukan uji validitas dan reliabilitas dari kuesioner yang telah disusun. Dari 71 pertanyaan yang telah disusun diuji tingkat validitas dan reliabilitasnya ke 19 orang. Hasil uji validitas diperoleh 28 pertanyaan yang valid yaitu r hitung $>$ r tabel dengan signifikansi 0.05,

kemudian hasil uji reliabilitas Cronbach's Alpha (r hitung) yaitu 0.938 dengan 28 pertanyaan menunjukkan $r \text{ hitung} > r \text{ tabel } 5\%$ ($0.938 > 0.456$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa kuesioner yang sudah teruji validitasnya juga reliabel untuk digunakan.

Pengolahan data dengan menggunakan rumus distribusi frekuensi dengan analisis univariat. Komite Etik Penelitian (KEPK) Poltekkes Kemenkes Pangkalpinang telah memberikan ijin pelaksanaan penelitian setelah dilakukan telaah etik dari protokol penelitian dan sudah dinyatakan layak etik dengan nomor Surat 21/EC/KEPK-PKP/VIII/2024.

Hasil

Karakteristik usia responden disajikan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Karakteristik Usia Responden

No.	Kategori	Frekuensi	Presentase (%)
1	18-20 tahun	4	7.14
2	21-30 tahun	16	28.57
3	31-40 tahun	17	30.36
4	41-50 tahun	14	25
5	51-60 tahun	5	8.92
Total		56	100

Mayoritas responden berusia di rentang 31-40 tahun sebanyak 30.36%, sedangkan usia terendah ada pada rentang 18-20 tahun dengan jumlah 7.14%.

Karakteristik jenis kelamin responden disajikan pada Tabel 2 berikut ini.

Tabel 2 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Jenis Kelamin Responden

No.	Kategori	Frekuensi	Presentase (%)
1	Laki-laki	55	98.21
2	Perempuan	1	1.79
Total		56	100

Mayoritas responden adalah berjenis kelamin laki-laki dengan 98.21% responden.

Karakteristik pendidikan terakhir responden disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Pendidikan Terakhir Responden

No.	Kategori	Frekuensi	Presentase (%)
1	SMP	2	3.57
2	SMA	42	75
3	DIII	3	5.36
4	DIV/S1	9	16.07
Total		56	100

Mayoritas responden adalah berpendidikan SMA dengan 75% dan paling sedikit adalah berpendidikan SMP dengan 3.57%.

Karakteristik responden dengan riwayat pengalaman menolong korban kecelakaan di jalan disajikan pada Tabel 4.

Tabel 4 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Pengalaman Menolong Korban Kecelakaan di Jalan

No.	Kategori	Frekuensi	Presentase (%)
1	Pernah	19	33.93
2	Belum Pernah	37	66.07
Total		56	100

Mayoritas responden belum pernah menolong korban kecelakaan di jalan dengan jumlah 66.07% responden.

Karakteristik responden berdasarkan riwayat edukasi pertolongan pertama pada kecelakaan di jalan disajikan pada Tabel 5 berikut ini.

Tabel 5 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Riwayat Edukasi Pertolongan Pertama pada Kecelakaan di Jalan

No	Kategori	Frekuensi	Presentase (%)
1	Pernah	23	41.07
2	Belum Pernah	33	58.93
Total		56	100

Mayoritas responden belum pernah memperoleh informasi tentang memberikan pertolongan pertama pada Kecelakaan di Jalan dengan jumlah 58.93% responden.

Karakteristik responden berdasarkan tingkat pengetahuan dalam menolong korban kecelakaan di jalan diukur menggunakan kuesioner dengan hasil disajikan pada Tabel 6 berikut ini.

Tabel 6 Tingkat Pengetahuan Responden Dalam Menolong Korban Kecelakaan di Jalan

No.	Kategori	Frekuensi	Presentase (%)
1	Baik	1	1.8
2	Cukup	18	32.1
3	Kurang	37	66.1
Total		56	100

Hasil penelitian menunjukkan dari 56 responden mayoritas tingkat pengetahuan kurang dengan 37 responden (66.1%). Tingkat pengetahuan baik diperoleh apabila responden mengisi kuesioner dengan benar dengan jumlah soal antara 19-28 soal, tingkat pengetahuan cukup diperoleh apabila responden mengisi kuesioner dengan benar dengan jumlah soal antara 9-18 soal, dan tingkat pengetahuan kurang diperoleh apabila responden mengisi kuesioner dengan benar dengan jumlah soal antara 0-8 soal.

Pembahasan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, usia produktif adalah usia di saat orang masih bisa untuk bekerja dan memperoleh pendapatan. Badan Pusat Statistik mengartikan bahwa usia produktif adalah pribadi yang ada di rentang umur 15 sampai dengan 64 tahun (Wahyuni, 2024).

Dalam penelitian ini mayoritas responden berusia pada rentang 31-40 tahun dimana mereka sudah yakin dengan pekerjaan yang mereka lakukan. Pekerjaan merupakan sumber pendapatan yang paling penting bagi sebagian besar individu. Prospek pekerjaan bagi orang lanjut usia dipengaruhi oleh jenis pekerjaan yang dapat mereka capai dan oleh lingkungan tempat kerja mereka. Dibandingkan dengan pekerja usia produktif (usia 25-54 tahun), pekerja lanjut usia agak lebih banyak yang bekerja secara mandiri, bekerja paruh waktu, dan bekerja tanpa upah untuk keluarga. Situasi ini tampaknya berlanjut setelah mereka pensiun bagi mereka yang bekerja. Demikian pula, tingkat pengangguran di antara orang yang mendekati usia lanjut (55 hingga 64 tahun) dapat menunjukkan kerentanan di kemudian hari bagi kelompok yang sama di usia lanjut (Henry & Golman, 2021).

Pada kelompok usia tua produktivitasnya cenderung menurun. Usia tenaga kerja yang berada dalam rentang usia produktif (15-60 tahun) memiliki hubungan positif dengan produktivitas tenaga kerja. Dengan kata lain, jika usia pekerja ada pada kategori produktif maka produktivitas kerjanya akan meningkat. Ini karena pada usia produktif tenaga kerja memiliki kreatifitas yang tinggi terhadap pekerjaan dengan didukung oleh pengetahuan dan wawasan yang lebih baik serta mempunyai tanggung jawab yang tinggi terhadap pekerjaan dan tanggungjawab yang diberikan (Febianti, Shulthoni, Masrur, & Safi'i, 2023).

Selanjutnya, berkaitan dengan jenis

kelamin dimana jenis kelamin berhubungan dengan perbedaan fungsi, peran, dan tanggung jawab laki laki dan perempuan. Jenis kelamin sangat erat kaitanya dengan tingkat produktivitas. Pada dasarnya laki-laki dituntut memiliki tingkat produktivitas yang tinggi karena laki-laki memiliki tanggung jawab yang lebih dibandingkan wanita (Febianti, Shulthoni, Masrur, & Safi'i, 2023).

Kesenjangan gender dapat ditemukan di banyak bidang, termasuk harapan hidup, usia pensiun, kelayakan dan cakupan pensiun, kualitas pekerjaan, situasi keluarga, perawatan dan pekerjaan rumah tangga, cakupan kesehatan, kekayaan dan tabungan, status janda/duda, status perceraian, situasi anak dan akses ke pendapatan transfer pemerintah (Henry & Golman, 2021). Perempuan berhak dalam bekerja dan mendapatkan penghasilan untuk hidup yang layak. Perempuan mempunyai hak yang sama dengan laki-laki dalam memilih pekerjaan sesuai dengan kemampuan dan minatnya serta diperlakukan setara tanpa ada perbedaan yang diatur dalam UU Hak Asasi Manusia (HAM) (Tantimin & Sinukaban, 2021).

Hal berikutnya yang berkaitan dengan pekerjaan adalah tingkat pendidikan dimana tingkat pendidikan merupakan faktor yang dapat meningkatkan produktivitas kerja perusahaan secara nyata. Pendidikan dalam berbagai programnya mempunyai peranan penting dalam proses memperoleh dan meningkatkan kualitas kemampuan profesional. Melalui pendidikan, seseorang dipersiapkan untuk memiliki bekal

agar siap tahu, mengenal dan mengembangkan metode berpikir secara sistematis agar dapat memecahkan masalah yang akan dihadapi dalam kehidupan kemudian hari (Febianti, Shulthoni, Masrur, & Safi'i, 2023).

Pendidikan adalah salah satu hal yang penting untuk masyarakat Indonesia. Hingga saat ini, masih banyak orang tua yang tidak memperdulikan terhadap pendidikan anaknya, meskipun Pemerintah sudah memberikan fasilitas yang bisa dikatakan memadai, tetapi ada orang tua yang tidak mempedulikannya. Jenjang pendidikan paling tinggi yang diselesaikan adalah jenjang yang sudah diberikan ijazah (Syekura & Febriyanto, 2021).

Persyaratan pekerjaan telah meningkat secara signifikan selama empat dekade terakhir, dengan pekerjaan yang menuntut lebih banyak keterampilan dan pendidikan untuk menangani tugas-tugas yang rumit (Schultheiss, Pfister, Gnehm, & Gellner, 2023). Tingkat pendidikan menentukan karakteristik pekerja di pasar tenaga kerja dan hasil ekonomi. Selain itu, upah di masa depan mempengaruhi persaingan sekolah dan pilihan pendidikan individu (Liu & Stadler, 2023).

Pengalaman pribadi akan memengaruhi sikap seseorang dalam bertindak jika mendapatkan peristiwa yang serupa. Seseorang yang sudah pernah menolong kecelakaan maka rasa simpati dan empati kepada korban sudah baik. Hal ini akan membantu mendorong masyarakat terkait motivasi menolong korban kecelakaan di jalan raya (Suastrawan, Saputra, & Yanti, 2021).

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan terjadi setelah orang melakukan pengindraan terhadap tertentu sehingga suatu terjadfi obyek suatu kesimpulan dalam diri. Pengindraan terjadi melalui pancaindra manusia, yakni indra penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga (Santoso, Santoso, & Hisbulloh, 2021).

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas salah satunya disebabkan oleh rendahnya pengawasan pada safety riding dan tidak adanya pelatihan secara berkala terkait safety riding. Pengemudi yang telah memenuhi standar kompetensi mengikuti pelatihan safety riding akan dapat menyelenggarakan lalu lintas dan mampu mendukung dalam upaya peningkatan keselamatan berkendara, kedisiplinan berkendara, dan ketaatan peraturan lalu lintas (Berlicia & Camelia, 2023).

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 (Anggamguna, Justitia, Kusdiyah, Humaryanto, & Darmawan, 2021).

Tindakan cepat dan tepat diperlukan untuk mencapai tujuan keselamatan jalan yang saat ini guna mengurangi jumlah korban jiwa yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas. Sebelum dibawa ke rumah sakit diperlukan sebuah perlakuan tindakan pertolongan pertama terlebih dahulu agar tidak terjadi masalah yang lebih buruk sebelum ditangani oleh pihak medis. Oleh karena itu, penting untuk memperoleh pengetahuan dan edukasi tentang kemampuan pertolongan pertama. Ketika seorang driver ojek online melihat kecelakaan, ketika bertemu dengan korban kecelakaan lalu lintas jalan raya, maka penting untuk merubah perilaku dari driver ojek online (Saputro, Suwarso, & Yuniar, 2021).

Orang awam yang bekerja di jalan raya harus diberikan pembekalan tentang evakuasi pada korban kecelakaan salah satunya yaitu driver transportasi online. Dimana keberadaan transportasi online di jalan raya sangat mudah dijumpai dan mereka lebih banyak menghabiskan waktu di jalan raya maka kemungkinan untuk menemui korban kecelakaan lalu lintas sangat tinggi dibandingkan dengan seseorang yang bekerja di

dalam ruangan (Ikhtiarni, Tanujiarso, & Arief, 2024).

Kesimpulan

Hasil penelitian ini diperoleh kesimpulan bahwa tingkat pengetahuan pertolongan pertama kecelakaan lalu lintas oleh driver transportasi online di Pangkalpinang masih rendah.

Tingkat pengetahuan yang rendah tersebut dimungkinkan masih kurangnya penyuluhan tentang pertolongan pertama kecelakaan di jalan raya, karena pihak mitra mengakui bahwa belum ada penyuluhan khusus terkait bagaimana pertolongan pertama kecelakaan di jalan raya yang baik dan benar.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih untuk pihak Bluebird, Gojek, Grab, dan Maxim Kota Pangkalpinang. Tak lupa kepada seluruh editor dan reviewer STIKes Pemkab Purworejo yang telah memberikan kesempatan penulis dalam menyajikan penelitian ini. Terima kasih banyak untuk semuanya.

Daftar Pustaka

Anggamguna, M., Justitia, B., Kusdiyah, E., Humaryanto, & Darmawan, A. (2021). Tingkat Pengetahuan Pengendara Ojek Online Mengenai Pertolongan Pertama (First Aid) Trauma Muskuloskeletal Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Jambi. *Journal of Medical Studies*, 31-47.

Bangka Pos. (2022). *13 Orang Tewas dari 42 Kasus Laka Lantas, Dalam Enam Bulan*

Terakhir di Kota Pangkalpinang. Pangkalpinang: Bangka Pos.

Berlicia, I., & Camelia, A. (2023). Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Persepsi Terhadap Perilaku Safety Riding pada Pengendara Ojek Online di Kota Palembang. *Health Information : Jurnal Penelitian*, 1-9.

Febianti, A., Shulthoni, M., Masrur, M., & Safi'i, M. A. (2023). Pengaruh Tingkat Pendidikan, Umur, Jenis Kelamin, dan Pengalaman Kerja Terhadap Produktivitas Kerja di Indonesia. *Jurnal Sahamiyya*, 198-204.

Henry, C., & Golman, M. (2021). *Old Age Work and Income Security in Middle Income Countries: Comparing the Cases*. Geneva: International Labour Organization.

Ikhtiarni, A., Tanujiarso, B. A., & Arief, M. S. (2024). Pemberian Vistamov Meningkatkan Pengetahuan dan Kesiapan Menolong Driver Ojek Online. *Jurnal Kesehatan Widya Gentari Indonesia*, 19-30.

Irwantoro, V. C., Raharjo, P., & Febriani, R. T. (2025). Tingkat Pengetahuan Pertolongan Pertama Korban Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Sikap Pengemudi Ojek Online. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Media Husada*, 1-10.

Kadri, H. (2023). Tingkat Pengetahuan Driver Ojek Online tentang Basic Life Support (BLS) di Wilayah RT 15 Kenali Besar Kota Jambi. *Jurnal Akademika Baiturrahim Jambi (JABJ)*, 132-138.

Kepolisian Republik Indonesia . (2013, Desember 19). *peraturanpolri.com*. Retrieved from Peraturan Polri: <https://www.peraturanpolri.com/2016/01/peraturan-kapolri-nomor-15-tahun-2013.html>

Liu, Q., & Stadler, I. (2023). Education Choices and Job Market Characteristic. *Economics Letters*, 1-3.

- Nori, R., Zucchelli, M. M., Cordellieri, P., Quagliari, A., Palmiero, M., Guariglia, P., . . . Piccardi, L. (2024). The Prevention of Road Accidents in Non-expert Drivers: Exploring the Influence of Theory of Mind and Driving Style. *Safety Science*, 1-11.
- Putra, P. G., Saputra, I. K., & Manangkot, M. V. (2022). Gambaran Pengetahuan Pengemudi Ojek Online Tentang Pertolongan Pertama Pada Kondisi Kegawatdaruratan Di Kota Denpasar. *Community of Publishing in Nursing*, 436-442.
- Santoso, E. B., Santoso, D., & Hisbulloh, A. M. (2021). Tingkat Pengetahuan Bantuan Hidup Dasar (BHD) pada Driver Ojek Online. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Keperawatan*, 162-170.
- Saputro, A. D., Suwarso, P. A., & Yuniar, I. (2021). Model Sosialisasi Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Pengetahuan dan Sikap Driver Ojek Online Dalam Memeberikan Pertolongan Tanggap Darurat. *Indonesia Jurnal Perawat*, 1-6.
- Schultheiss, T., Pfister, C., Gnehm, A.-S., & Gellner, U. B. (2023). Education Ecpansion and High-Skill Job Opportunities for Worker: Does a Rising Tide Lift All Boats? *Labour Economics*, 1-23.
- Suastrawan, P. G., Saputra, I. K., & Yanti, N. P. (2021). Hubungan Pengetahuan Pertolongan Pertama dengan Motivasi Menolong Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Masyarakat di Jalan Prof. DR. Ida Bagus Mantra, Bali. *Community of Publishing in Nursing (COPING)*, 236-242.
- Syekura, A., & Febriyanto, K. (2021). Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Kepatuhan Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) pada Pekerja di Galangan Kapal Samarinda. *Borneo Student Research*, 2002-2008.
- Tantimin, & Sinukaban, E. (2021). Perlindungan Hukum Terhadap Hak Tenaga Kerja Perempuan Terkait KETidaksetaraan Gender di Indonesia. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 395-406.
- Wahyuni, N. S. (2024). Mendefinisikan Ulang Usia Pensiun Bagi Pekerja Indonesia. *Jurnal Jamsostek*, 1-22.
- World Health Organization. (2023). *Global Status Report on Road Safety 2023*. Geneva: World Health Organization.
- Yahia, H. A., Mohammed, A. A., Eissa, T., Albrka, S. I., Ladin, M. A., & Jashmani, H. (2024). Categorizing Datasets of Road Traffic Accidents in Oman Spanning from 2012 to 2022. *Data in Brief*, 1-10.