

## DAFTAR ISI

Analisis Penerapan Kewaspadaan Universal Di Puskesmas Kecamatan “X” Tahun 2018.....	1
Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Pengetahuan Keselamatan Berkendara Ojek Online Di Kabupaten Bogor Tahun 2018 .....	9
Hubungan Antara Karakteristik, Kenyamanan, Dan Dukungan Sosial Dengan Perilaku Penggunaan Alat Pelindung Diri (Apd) Pada Petani Pengguna Pestisida Di Desa “X” Tahun 2018 .....	17
Hubungan Antara Stres Kerja Dengan Kejadian Hipertensi Pada Pengemudi Ojek Online Dan Ojek Pangkalan Di Kota Bekasi Tahun 2017 .....	29
Hubungan Karakteristik Pekerja Dengan Gejala Respiratorik Gangguan Saluran Pernapasan Karena Debu Kayu Pada Pekerja Mebel Sektor Informal Di Kecamatan “X” – Bogor Tahun 2018 .....	39
Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Di Department Area Produksi Mcd, Plant M, Pt “X” Tahun 2017 .....	51
Gambaran Tingkat Risiko Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Pada Bagian Produksi I Di Pt. “X” Menggunakan Metode Hazard Identification, Risk Assessment And Risk Control (Hirarc) Tahun 2018 .....	61
Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Penggunaan Alat Pelindung Diri Pada Industri Informal Pengelasan Di Kecamatan “X”, Kota Tangerang Tahun 2017.....	71
Waste Kritis Pada Instalasi Farmasi Rawat Jalan Rsup Dr. Soeradji Tirtonegoro : <i>Lean Management Approach</i> .....	81
Gambaran Umum Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun (B3) Di Rumah Sakit Umum Daerah Tebet Tahun 2018 .....	101

# FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENGETAHUAN KESELAMATAN BERKENDARA OJEK ONLINE DI KABUPATEN BOGOR TAHUN 2018

<sup>1</sup>Aulia Fahmi, <sup>2</sup>Nazarwin Saputra, <sup>3</sup>Munaya Fauziah

<sup>1</sup>Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan, Masyarakat, Universitas Muhammadiyah Jakarta

<sup>2,3</sup>Fakultas Kesehatan, Masyarakat, Universitas Muhammadiyah Jakarta  
Munaya\_f@yahoo.com

## ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah serius di negara Indonesia. Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri), menyatakan total kecelakaan lalu lintas yang terjadi di tahun 2017 mencapai 120.041, dan menelan korban jiwa sebesar 25.491, dan Bogor merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Barat yang memiliki jumlah kecelakaan cukup tinggi, yaitu sebanyak 357 kejadian dengan kontribusi tertingginya adalah pengguna sepeda motor, mencapai 94,3%. Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian adalah diketahuinya faktor-faktor yang berhubungan dengan pengetahuan keselamatan berkendara pada ojek *online* 2018. Desain studi yang digunakan dalam penelitian ini adalah *cross-sectional* dengan sampel sebanyak 99 orang, dipilih dengan menggunakan teknik *accidental sampling*. Instrumen menggunakan berupa kuesioner yang langsung diisi oleh responden., analisa data, *univariat* dan *bivariat*. Berdasarkan hasil analisis *univariat* diketahui ojek *online* yang tingkat pengetahuan keselamatan berkeendaranya kurang baik adalah 59,6%. Sedangkan berdasarkan hasil analisis *bivariat* variabel usia diperoleh nilai  $p(0,536)$ , variabel masa kerja diperoleh nilai  $p(0,469)$ , variabel tingkat pendidikan diperoleh nilai  $p(0,063)$ , variabel pengalaman diperoleh nilai  $p(0,00)$ , variabel informasi diperoleh nilai  $p(1,00)$ . Variabel yang berhubungan dengan pengetahuan keselamatan berkendara adalah pengalaman. Sedangkan variabel usia, masa kerja, tingkat pendidikan dan keterpaparan informasi tidak berhubungan dengan pengetahuan keselamatan berkendara.

**Kata kunci :** kecelakaan lalu lintas, ojek *online*

## ABSTRACT

Traffic accidents are still a serious problem in Indonesia. Data from the Indonesian National Police Traffic Corps (Korlantas Polri), stated that the total traffic accidents that occurred in 2017 reached 120,041, and claimed lives of 25,491, and Bogor was one of the cities in West Java Province that had quite a high number of accidents, namely 357 events with the highest contribution were motorcycle users, reaching 94.3%. The goal he wants to achieve in this research is to know the factors related to driving safety knowledge in the 2018 online motorcycle taxi. The study design used in this study was cross-sectional with a sample of 99 people, selected using accidental sampling techniques. The instrument used in the form of a questionnaire that was directly filled in by respondents., Data analysis, univariate and bivariate. While based on the results of bivariate analysis the age variable  $p(0.536)$ , the length of service variable  $p(0.469)$ , the education level variable  $p(0.063)$ , the experience variable  $p(0.00)$ , the information variable  $p(1.00)$ . Variables related to driving safety knowledge are experiences. Whereas variables of age, years of service, level of education and information exposure were not related to knowledge of driving safety.

Keywords: traffic accident, online motorcycle

## PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah serius di negara Indonesia. Berdasarkan sumber dari Profesor.Ir. Leksmono Suryo

Putranto,MT,Ph.D dikutip dalam (Dinas Perhubungan Aceh, 2018) jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas menduduki 4 teratas di Indonesia. hal ini jika dibandingkan dengan

jumlah kematian akibat persalinan dan bencana alam. Jumlah kematian ibu akibat persalinan sebesar 18% (4.912 jiwa) dari kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 25.895 jiwa. Laporan status Global tentang keselamatan jalan 2018, diluncurkan oleh WHO pada Desember 2018, menyoroti bahwa jumlah kematian lalu lintas jalan tahunan telah mencapai 1,35 juta. Cedera lalu lintas jalan kini menjadi pembunuh utama orang berusia 5-29 tahun (WHO, 2018).

Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri), menyatakan total kecelakaan lalu lintas yang terjadi di tahun 2017 mencapai 120.041, dan menelan korban jiwa sebesar 25.491, dengan kontribusi sepeda motor sebagai jenis kendaraan yang terbesar dalam kecelakaan, dan pengendara sepeda motor juga adalah kelompok terbesar dari pelanggar hukum lalu lintas. Sejumlah besar dari mereka mengendarai sepeda motor tanpa memiliki SIM pelanggaran pasal 281 jo pasal 77 ayat (1), pelanggaran aturan batas maksimum dan minimum pasal 287 ayat (5) jo pasal 106 ayat (4) jo pasal 115.a, mengemudi dengan tidak wajar (melakukan kegiatan lain dandi pengaruhi oleh suatu keadaan sehingga mengganggu konsentrasi dalam mengemudi di jalan) pasal 283 jo pasal 106 ayat (1), tidak membawa SIM pasal 288 ayat (2) jo pasal 106 ayat (5)b (Korlantas Polri, 2018). Data yang di dapatkan dari Korlantas Polri bahwa pada tahun 2017 telah terjadi 103 kejadian kecelakaan yang di alami oleh driver Go-Jek. Faktor-faktor yang menyebabkan tindakan tidak aman ada 2 faktor yaitu faktor manusia dan faktor lingkungan (Geller, 2001) dalam (Jasmen Manurung, Mido Ester Sitorus, 2019) .

Ojek adalah transportasi darat dalam bentuk sepeda atau sepeda motor yang ditambahkan

dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya (KKBI). Saat ini ojek sudah mengalami kemajuan transportasi, Mengingat tren yang ada pada saat ini keberadaan ojek *online* menjadi kebutuhan bagi masyarakat di tengah kemacetan yang seringkali menjadi masalah bagi masyarakat di kota-kota besar Indonesia seperti Bogor, sebelum adanya ojek *online* masyarakat sulit untuk mendapatkan ojek untuk berpergian. Ojek *online* adalah sebuah transportasi umum yang menggunakan internet untuk mememesannya melalui *smartphone* yang kita miliki. Namun ojek *online* juga tak membuatnya luput dari resiko kecelakaan yang telah di sebutkan di atas.

Kecelakaan merupakan kejadian yang terjadi bukan secara kebetulan melainkan ada faktor-faktor penyebabnya, diantaranya adalah faktor manusia, dan pengetahuan merupakan variabel penting untuk meningkatkan perilaku terutama dalam keselamatan berkendara. Pengetahuan merupakan variabel penting untuk meningkatkan perilaku terutama dalam keselamatan berkendara. Berdasarkan hal tersebut maka peneliti tertarik untuk meneliti faktor-faktor yang berhubungan dengan pengetahuan keselamatan berkendara ojek *online* di Kabupaten Bogor tahun 2018 .

## **METODE**

Penelitian ini merupakan penelitian *kuantitatif*, dengan jenis observasional analitik dan desain studi *cross-sectional* dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan pengetahuan keselamatan berkendara pada ojek *online* di kab Bogor tahun 2018. Pengumpulan data primer pada penelitian ini menggunakan instrumen kuesioner, dengan

jumlah besar minimal sampel yang dibutuhkan 95 orang, yang diambil menggunakan teknik *accidental sampling* (sampel tanpa sengaja), dengan kriteria inklusinya Pengendara ojek *online* yang menggunakan motor dengan kode wilayah Bogor (F). Analisis yang dilakukan dalam penelitian ini adalah analisis *univariat* dan *bivariate* menggunakan uji *chi-square*.

## HASIL & PEMBAHASAN

### A. Analisis Univariat

#### 1. Pengetahuan

Tabel 1 Distribusi Frekuensi Tingkat Pengetahuan

No.	Pengetahuan	N	%
1.	Kurang Baik	59	59,6
2.	Baik	40	40,4
<b>Total</b>		99	100

(Sumber : Data Primer, 2018)

Berdasarkan tabel 1, dapat diketahui bahwa dari 99 responden yang diambil sebagian besar memiliki tingkat pengetahuan yang kurang baik, yaitu sebesar 59,6%.

#### 2. Usia

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Usia

No.	Usia	N	%
1.	≤30 tahun	47	47,5
2.	>30 tahun	52	52,5
<b>Total</b>		99	100

(Sumber : Data Primer, 2018)

Berdasarkan tabel 2, dapat diketahui bahwa dari 99 responden yang diambil sebagian besarnya ialah berusia lebih dari 30 tahun, yaitu sebesar 52,5%.

### 3. Masa Kerja

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Masa Kerja

No.	Masa Kerja	n	%
1.	≤24 bulan	20	20,2
2.	>24 bulan	79	79,8
<b>Total</b>		99	100

(Sumber : Data Primer, 2018)

Berdasarkan tabel 3, dapat diketahui bahwa dari 99 responden yang diambil sebagian besar telah bekerja lebih dari 24 bulan, yaitu sebesar 79,8%.

#### 4. Tingkat Pendidikan

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Pendidikan

No.	Tingkat Pendidikan	n	%
1.	≤ SMA	96	97
2.	> SMA	3	3
<b>Total</b>		99	100

(Sumber : Data Primer, 2018)

Berdasarkan tabel 4, dapat diketahui bahwa dari 99 responden yang diambil sebagian besar berpendidikan kurang atau sama dari SMA, yaitu sebesar 97%.

#### 5. Pengalaman

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Pengalaman

No.	Pengalaman	N	%
1.	Tidak	47	47,5
2.	Ya	52	52,5
<b>Total</b>		99	100

(Sumber : Data Primer, 2018)

Berdasarkan tabel 5, dapat diketahui bahwa dari 99 responden yang diambil sebagian besar berpengalaman dikendaraan bermotor, yaitu sebesar 52,5%.

## 6. Keterpaparan Informasi

Tabel 6. Distribusi Frekuensi Informasi

No.	Keterpaparan Informasi	N	%
1.	Tidak	2	2
2.	Ya	97	98
<b>Total</b>		99	100

(Sumber : Data Primer, 2018)

Berdasarkan tabel 6, dapat diketahui bahwa dari 99 responden yang diambil sebagian besar telah mendapat informasi yaitu sebesar 98%.

## B. Analisis Bivariat

### 1. Usia

Tabel 7. Hubungan Antara Usia dengan Pengetahuan

Usia	Pengetahuan			
	Kurang Baik		Baik	
	n	%	n	%
≤ 30 Tahun	33	63,5	19	36,5
> 30 Tahun	26	55,3	21	44,7

(Sumber : Data Primer, 2018)

Dari 99 responden yang berusia ≤30 tahun berjumlah 52 orang dan >30 tahun berjumlah 47 orang. Diketahui bahwa ojek *online* yang berusia ≤30 tahun ataupun yang >30 tahun sama-sama memiliki pengetahuan yang kurang baik. Dimana masing-masing memiliki nilai sebesar 63,5% dan 55,3%. Namun dapat dilihat bahwa mereka yang usianya <30 tahun lebih banyak yang tingkat pengetahuannya kurang baik dibandingkan dengan mereka yang berusia >30 tahun, hal ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Hal ini juga sejalan dengan Indiantoro (2009) dalam (Putra Agina Widyaswara Suwaryo, 2017) bahwa umur adalah usia individu yang terhitung mulai

saat dilahirkan sampai saat beberapa tahun. Semakin cukup umur, tingkat kematangan seseorang akan lebih matang dalam berpikir dan bekerja.

Berdasarkan hasil uji statistic *Chi-square test* diperoleh nilai  $p(0,536) > \alpha(0,05)$ , yang artinya  $H_0$  diterima. Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara usia dengan tingkat pengetahuan. Hal ini dapat dikarenakan umur yang <20 tahun cenderung dapat mendorong terjadinya kebimbangan dalam mengambil keputusan atau memilih sehingga lebih banyak yang memiliki tingkat pengetahuan kurang baik. Sedangkan untuk ojek *online* yang berusia >30 tahun kemungkinan mereka memiliki daya ingat yang kurang baik karena faktor usia, sehingga mudah melupakan materi-materi terkait keselamatan berkendara.

### 2. Masa Kerja

Tabel 8. Hubungan Antara Masa Kerja dengan Tingkat Pengetahuan

Masa Kerja	Pengetahuan			
	Kurang Baik		Baik	
	N	%	n	%
≤ 24 bulan	49	62	30	50
> 24 bulan	10	50	10	50

(Sumber : Data Primer, 2018)

Dari 99 responden yang memiliki masa kerja ≤24 bulan berjumlah 79 orang dan >24 bulan berjumlah 20 orang. Diketahui bahwa ojek *online* yang telah bekerja ≤24 bulan ataupun yang >24 bulan sama-sama memiliki pengetahuan yang kurang baik. Dimana masing-masing memiliki nilai yaitu sebesar 62% dan 50%. Dan berdasarkan hasil uji statistic *Chi-square test*

diperoleh nilai  $p(0,469) > \alpha(0,05)$ , yang artinya  $H_0$  diterima. Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan tingkat pengetahuan. Hal ini dapat dikarenakan tidak adanya pelatihan *safety riding* berkala kepada ojek *online* sehingga menyebabkan ojek *online* yang memiliki masa kerja  $\leq 24$  bulan ataupun yang  $> 24$  memiliki pengetahuan yang kurang baik.

### 3. Tingkat Pendidikan

Tabel 9. Hubungan Antara Pendidikan dengan Tingkat Pengetahuan

Tingkat Pendidikan	Pengetahuan			
	Kurang Baik		Baik	
	n	%	n	%
$\leq$ SMA	59	61,5	37	38,5
$>$ SMA	0	0	3	100

(Sumber : Data Primer, 2018)

Dari 99 responden yang berusia  $\leq$  SMA berjumlah 96 orang dan  $>$  SMA berjumlah 3 orang. Diketahui bahwa ojek *online* yang berpendidikan  $\leq$  SMA mayoritas berpengetahuan kurang baik, dengan nilai sebesar 61,5%, dan yang berpendidikan  $>$  SMA lebih seluruhnya berpengetahuan baik dengan nilai sebesar 100%. Hal ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Notoatmodjo (2010), bahwa semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang maka akan semakin mudah menerima informasi tentang objek atau yang berkaitan dengan pengetahuan, dimana pendidikan sangat erat kaitannya dengan pengetahuan.

Berdasarkan hasil uji *statistic Chi-square test* diperoleh nilai  $p(0,063) > \alpha(0,05)$ , yang artinya

$H_0$  diterima. Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pendidikan dengan tingkat pengetahuan. Hal ini dapat dikarenakan mereka yang tingkat pendidikannya  $>$  SMA cenderung memiliki rasa ingin tahu yang lebih dibandingkan dengan mereka yang tingkat pendidikannya  $\leq$  SMA atau dapat juga disebabkan oleh ketidak seimbangan antara jumlah ojek *online* yang berpendidikan  $>$  SMA dengan ojek *online* yang berpendidikan  $\leq 12$  tahun, yaitu 3 banding 96. Namun apabila dilihat dari data bivariate dimana responden yang berpendidikan  $>$  SMA 100% berpengetahuan baik dan ojek *online* yang berpendidikan  $\leq$  SMA mayoritas (61,5%) berpengetahuan kurang baik, hal ini sesuai dengan teori bahwa pendidikan dapat mempengaruhi tingkat pengetahuan.

### 4. Pengalaman

Tabel 10. Hubungan Antara Pengalaman dengan Pengetahuan

Pengalaman	Pengetahuan			
	Kurang Baik		Baik	
	N	%	n	%
Tidak	39	83	8	17
Iya	20	38,5	32	61,5

(Sumber : Data Primer, 2018)

Diketahui dari 99 responden terdapat 47 orang yang tidak berpengalaman dengan kendaraan bermotor sedangkan 52 orang yang berpengalaman, dan rata-rata pengalaman mereka adalah sebagai kurir. Diketahui bahwa ojek *online* yang tidak berpengalaman yaitu mempunyai pengetahuan kurang baik yaitu sebesar 83% sedangkan mereka yang berpengalaman mempunyai pengetahuan baik sebesar 61,5%. Hal

ini sejalan dengan teori Notoatmodjo (2010) yang menyatakan bahwa pengalaman seseorang sangat mempengaruhi pengetahuan, semakin banyak pengalaman seseorang tentang suatu hal, maka akan semakin bertambah pula pengetahuan seseorang akan hal tersebut.

Berdasarkan hasil uji *statistic Chi-square test* diperoleh nilai  $p(0,00) < \alpha(0,05)$ , yang artinya  $H_0$  ditolak. Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengalaman dengan tingkat pengetahuan. Hal ini dikarenakan ojek *online* yang mempunyai pengalaman telah mendapatkan banyak informasi dari pekerjaan sebelumnya ataupun pernah melakukan pelanggaran lalu lintas sehingga diberikan edukasi dari petugas kepolisian tentang kesalahan sehingga membuat ojek *online* memiliki pengetahuan yang lebih baik dari pada mereka yang tidak berpengalaman.

## 5. Keterpaparan Informasi

Tabel 11. Hubungan Antara Informasi dengan Pengetahuan

Keterpaparan Informasi	Pengetahuan			
	Kurang Baik		Baik	
	n	%	n	%
Tidak	1	50	1	50
Iya	58	59,8	39	40,2

(Sumber : Data Primer, 2018)

Diketahui dari 99 responden terdapat 2 orang yang tidak mendapatkan informasi terkait keselamatan berkendara sedangkan 97 orang lainnya mendapatkan informasi, dimana rata-rata informasi yang mereka dapatkan dari perusahaan. Diketahui bahwa ojek *online* yang mendapatkan informasi ataupun yang tidak mendapatkan

informasi sama-sama memiliki pengetahuan yang kurang baik. Dimana masing-masing memiliki nilai yaitu sebesar 50% dan 59,8%. Namun dapat dilihat bahwa mereka yang tidak mendapatkan informasi memiliki tingkat pengetahuan kurang baik yang lebih tinggi dibandingkan dengan mereka yang terpapar informasi, hal ini sejalan dengan teori dari Notoatmodjo (2003) dan Hendra (2008), yang menyatakan semakin banyak informasi yang diperoleh maka semakin banyak pengetahuan yang dimiliki, dan mendapatkan informasi yang baik pun akan dapat meningkatkan pengetahuan.

Berdasarkan hasil uji *statistic Chi-square test* diperoleh nilai  $p(1,00) > \alpha(0,05)$ , yang artinya  $H_0$  diterima. Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara informasi dengan tingkat pengetahuan. Hal ini dapat dikarenakan informasi yang diberikan kepada para ojek *online* adalah informasi dasar keselamatan berkendara, tidak menyeluruh/ lengkap/ terperinci dalam artian kurang banyak, sehingga tingkat pengetahuan ojek *online* masih kurang baik.

## KESIMPULAN

1. Sebagian besar ojek *online* di Kabupaten Bogor memiliki tingkat pengetahuan keselamatan berkendara yang kurang baik, yaitu sebesar 59,6%.
2. Tidak ada hubungan antara usia, masa kerja, tingkat pendidikan, keterpaparan informasi, karakteristik dengan tingkat pengetahuan ojek *online* di kabupaten Bogor.
3. Ada hubungan antara pengalaman dengan tingkat pengetahuan ojek *online* di kabupaten Bogor.

## SARAN

1. Bagi Perusahaan  
Memberikan pelatihan keselamatan berkendara yang lebih lengkap secara berkala
2. Bagi Ojek *Online*  
Baik yang tingkat pendidikannya  $\leq$  SMA /  $>$  SMA tahun haruslah memahami terkait keselamatan berkendara karena ini berkaitan dengan pekerjaan mereka yang dapat berdampak pada keselamatan diri ojek *online* atau penumpang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Perhubungan Aceh. 2018. Angka Kematian Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia.  
<https://dishub.acehprov.go.id/informasi/angka-kematian-akibat-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia/>
- Hendra, AW. 2008, Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pengetahuan, Jakarta : Pustaka Sinar. Harapan.
- Jasmen Manurung, Mido Ester Sitorus, R. (2019) 'Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara Jasmen', 1, pp. 91–99. Available at: <http://jurnal.stikes-sitihajar.ac.id/index.php/jhsp>.
- Jasmen Manurung, Mido Ester Sitorus, R. (2019) 'Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara Jasmen', 1, pp. 91–99. Available at: <http://jurnal.stikes-sitihajar.ac.id/index.php/jhsp>.

minimal dalam 1 tahun sekali untuk seluruh ojek *online*

## UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu pelaksanaan penelitian ini.

- KBBI. Kamus Besar Bahasa Indonesia(KBBI),Gojek.  
<https://kbbi.web.id/>
- Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia. 2018. [ diakses 28 mei].  
<http://korlantas-irsms.info/graph/accidentData>
- Putra Agina Widyaswara Suwaryo, P. Y. (2017) 'Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pengetahuan Masyarakat dalam Mitigasi Bencana Alam Tanah Longsor', pp. 305–314. Available at: [journal.ummgl.ac.id](http://journal.ummgl.ac.id).
- Notoadmodjo, Soekidjo. 2010. *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*. Jakarta: Rhienea Cipta
- Notoatmodjo, S.2003 Pendidikan dan perilaku kesehatan. Rineka Cipta. Jakarta.
- Notoatmodjo. S. 2010. *Meteorologi PenelitianKesehatan*. Jakarta : Rhineka Cipta
- Sulaiman, 2008. Umur. Diunduh dari [lifa.blogspot.com/2008/03.umur/html](http://lifa.blogspot.com/2008/03.umur/html). Di akses tanggal 16 februari 2019
- WHO (2018) *Global Status Report On Road Safety 2018*. Available at: <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018>.



