

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING DRIVER OJEK ONLINE DI KOTA SEMARANG

Salsabila Nur Aulia^{1*}, Bina Kurniawan², Ida Wahyuni²

¹ Mahasiswa Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro

² Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro

*Corresponding author : saalsabila.aulia@gmail.com

ABSTRACT

Safety riding is an effort to reduce the danger and to maximize safety while driving so it doesn't endanger others. Online motorcycle drivers need the expertise, concentration, energy, and balance on riding motorcycle. So, safety riding is an important aspect to prevent traffic accident. The aim of this research is to determine the factors that relate to safety riding behavior of online motorcycle drivers in Semarang. This research is a quantitative study with cross sectional approach. The subject is online motorcycle in Semarang as much as 54 respondents who were take with incidental sampling and tested using chi square test. Factors related to the safety behavior are knowledge (p-value = 0.048), vehicle condition (p-value = 0.048), and PPE usage (p-value = 0,006). while unrelated factors are driving period (p-value = 0.075), driving training (p-value = 0.059), and motivation (p-value = 0.105). The conclusion of this study is the role of the company to conduct further socialization about the importance of driving training and to conduct regular monitoring of the condition of the driver's vehicle. Drivers are also expected to stick to traffic rules and increase awareness to have safety riding while riding motorcycle.

Keywords : Safety Riding, Behavior, Online Motorcycle Drivers

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Di zaman modern ini, transportasi merupakan kebutuhan pokok yang dibutuhkan oleh masyarakat karena dapat mempermudah mobilitas semua aktivitas.¹ Kepadatan lalu lintas merupakan salah satu dampak dari mobilitas yang tinggi.² Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu dampak dari kepadatan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa di jalan yang terjadi secara tidak sengaja dan tidak terduga dengan melibatkan kendaraan maupun pengguna jalan lain dan menyebabkan kerugian baik jiwa maupun materi.³

Menurut data WHO tahun 2015, disebutkan bahwa *driver* sepeda motor menyumbang 23% dari semua kematian pada lalu lintas jalan raya.⁴ Sedangkan berdasarkan data Kapolri tahun 2018 disebutkan bahwa Sepeda motor menyumbang 73% laka lantasi pada tahun 2018.⁵ Faktor kendaraan, faktor manusia, faktor jalan, dan faktor cuaca merupakan faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.³ Berdasarkan data Kapolri tahun 2018 disebutkan penyebab utama dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah kelalaian pengendara dengan persentase 33%.⁵

Sehingga diperlukan sebuah upaya untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas yaitu *safety riding*. *safety riding* adalah langkah

yang dilakukan untuk mengurangi bahaya dan memaksimalkan keamanan saat berkendara sehingga tidak membahayakan pengguna jalan yang lain.²

Ojek sepeda motor merupakan salah satu jenis transportasi yang diminati oleh masyarakat. Keahlian, konsentrasi, tenaga dan keseimbangan *drivernya* dibutuhkan oleh ojek sepeda dalam mengendarai sepeda motor. Salah satu jenisnya adalah ojek *online*. *Driver* ojek *online* merupakan salah satu pekerjaan yang sifatnya fleksibel, tidak terikat oleh hari kerja dan jam kerja. Sehingga banyak masyarakat yang melihat peluang pekerjaan ini untuk dijadikan pekerjaan sampingan yang dapat dilakukan Ketika memiliki waktu senggang di sela-sela pekerjaan utama yang dimiliki. Menjadi *driver* ojek *online* juga memiliki banyak kendala yang harus dihadapi. Kendala yang sering dihadapi adalah komplain dari pelanggan yang dapat berpengaruh terhadap *rating* dari *driver* tersebut. Jika *rating* terlalu rendah maka secara otomatis *driver* akan terancam terkena *suspend* akun. Oleh karena itu, *driver* ojek *online* terus berupaya untuk meningkatkan pelayanan agar *rating* tetap bagus. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 diatur mengenai penggunaan helm bagi *driver* dan penumpang, sarana perlengkapan yang lain seperti pemakaian kaca spion yang sesuai, kelengkapan SIM dan STNK, dan juga

kelengkapan sepeda motor dan atribut *driver* sesuai standar.²

Semakin besarnya kepercayaan konsumen terhadap ojek *online*, maka menjadi kewajiban ojek *online* untuk mengutamakan keselamatan penumpang dalam perjalanan hingga sampai pada tujuan. Tak dapat dipungkiri *driver* ojek *online* setiap harinya menempuh jarak panjang serta harus menghadapi kemacetan dan kepadatan lalu lintas.

Berdasarkan survei pendahuluan yang dilakukan terhadap 5 *driver* ojek *online* di Kota Semarang, 4 dari 5 *driver* ojek *online* telah mengikuti *Training Berkendara* yang diselenggarakan oleh pihak ojek *online* awal tahun 2019 ini. *Driver* menjelaskan bahwa kegiatan *training* berkendara ini merupakan suatu hal yang wajib diikuti oleh *driver* ojek *online* disusulnya dengan adanya peraturan yang mengatur mengenai hal tersebut. Namun, masih ada yang tidak mengetahui mengenai kegiatan *training* berkendara karena kurangnya sosialisasi dari pihak ojek *online*. Dari survei pendahuluan juga didapatkan bahwa *driver* ojek *online* memiliki tuntutan untuk memuaskan konsumen sehingga mendapatkan *rating* yang baik dan mencapai target poin untuk mendapatkan bonus. Dari 5 *driver*, 4 *driver* pernah mengalami kecelakaan saat bekerja, diantaranya karena tuntutan dari konsumen agar cepat sampai tujuan dan kesalahan saat membelok. Sedangkan hasil observasi di lapangan didapatkan bahwa masih terdapat *driver* ojek *online* yang menggunakan *handphone* dan merokok saat berkendara serta masih ada penumpang yang tidak menggunakan helm. Sehingga untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, penerapan perilaku *safety riding* perlu dibiasakan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor apa sajakah yang berhubungan dengan perilaku *safety riding driver* ojek *online* di Kota Semarang.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian kuantitatif yang bersifat analitik observasional dengan menggunakan metode *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah *driver* ojek online di Kota Semarang dengan jumlah sampel sebanyak 54 orang yang ditentukan dengan metode *Sample Linear Time Function*. Metode ini efektif digunakan pada populasi yang tidak diketahui jumlahnya dan tidak dapat diukur tepat dalam satu waktu serta menggunakan estimasi waktu penelitian. Penelitian dilaksanakan dalam waktu 7 hari

dengan waktu pengisian angket selama kurang lebih 18 menit. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah dengan menggunakan *snowball*. Pengambilan sampel dilakukan secara bergulir dari satu responden ke responden yang lainnya. Dalam hal ini, mendapatkan responden dilakukan dengan menghubungi kontak yang diberikan oleh responden sebelumnya hingga memenuhi total sampel penelitian. Analisis yang digunakan adalah analisis univariat untuk mendeskripsikan distribusi dan frekuensi setiap variabel yang diteliti dan analisis bivariat untuk memberi informasi mengenai hubungan antar variabel bebas dan variabel terikat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum *Driver* Ojek *Online* di Kota Semarang.

Driver ojek *online* merupakan salah satu pekerjaan yang sedang banyak diminati oleh masyarakat yang bergerak di bidang transportasi. Layanan yang ditawarkan dari jenis transportasi ini adalah dapat mengantar penumpang dengan cepat dengan biaya yang terjangkau dan cara pemesanan layanan yang mudah dan praktis. *Driver* ojek *online* merupakan salah satu pekerjaan yang sifatnya fleksibel, tidak terikat oleh hari kerja dan jam kerja sehingga banyak masyarakat yang melihat peluang pekerjaan ini untuk dijadikan pekerjaan sampingan.

PT.X merupakan salah satu penyedia jasa ojek *online* yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia, salah satunya adalah Kota Semarang. PT. X juga merupakan perusahaan yang mengadakan *training* berkendara bagi setiap *drivernya* sehingga diharapkan hasil dari *training* berkendara adalah *driver* dapat mengetahui teknik pengereman dan teknik mengemudi yang benar. PT. X juga menerapkan sistem *suspend* akun apabila dari konsumen banyak yang memberi *rating* rendah, sehingga *driver* dituntut untuk mengutamakan keselamatan penumpang dalam perjalanan hingga sampai pada tujuan dan tetap memberikan pelayanan yang prima kepada konsumen.

2. Hasil Analisis Univariat Karakteristik Responden

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden

Responden paling banyak berumur 20-35 tahun dengan persentase 57,4% dan memiliki pendidikan terakhir SMA sebesar 66,7%.

Karakteristik	N	%
Umur		
20-35	31	57.4
36-50	19	35.2
>50	4	7.4
Pendidikan Terakhir		
SMP	5	9,3
SMA	36	66,7
Perguruan Tinggi	13	24
Total	54	100

Safety Riding

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Safety Riding

Safety Riding	N	(%)
Aman	33	61.1
Tidak Aman	21	38.9
Total	54	100

Responden yang memiliki perilaku berkendara aman lebih banyak dengan persentase 61,1%.

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Responden

Variabel		Perilaku Safety Riding			
		Aman		Tidak Aman	
		f	%	f	%
Masa Berkendara	Baru	3	75,0	1	25,0
	Sedang	5	35,7	9	64,3
	Lama	25	69,4	11	30,6
Training Berkendara	Ikut	29	67,4	14	32,6
	Tidak Ikut	4	36,4	7	63,6
Pengetahuan	Baik	27	69,2	12	30,8
	Kurang Baik	6	40,0	9	60,0
Motivasi	Baik	23	69,7	10	30,3
	Kurang Baik	10	47,6	11	52,4
Kondisi Kendaraan	Baik	27	69,2	12	30,8
	Kurang Baik	6	40,0	9	60,0
Penggunaan APD	Baik	32	68,0	15	32,0
	Kurang Baik	1	14,3	6	85,7

Berdasarkan Tabel 3 didapatkan bahwa distribusi masa berkendara yang paling banyak memiliki perilaku *safety riding* yang tidak aman adalah masa berkendara sedang dengan persentase 64,3%. *Driver* yang tidak mengikuti *training* lebih banyak memiliki perilaku *safety riding* yang tidak aman sebesar 63,6%. *Driver* yang memiliki pengetahuan kurang baik lebih banyak memiliki perilaku *safety riding* yang tidak

aman sebesar 60%. *Driver* yang memiliki motivasi kurang baik lebih banyak memiliki perilaku *safety riding* yang tidak aman sebesar 52,4%. *Driver* yang memiliki kondisi kendaraan kurang baik lebih banyak memiliki perilaku *safety riding* yang tidak aman sebesar 60%. *Driver* yang memiliki penggunaan APD kurang baik lebih banyak memiliki perilaku *safety riding* yang tidak aman sebesar 85,7%.

3. Hasil Analisis Bivariat

- a. Hubungan Masa Berkendara dengan *Safety Riding*

Berdasarkan hasil uji statistik antara variabel masa berkendara dan variabel *safety riding* diperoleh $p\text{-value}=0,075$ ($>0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dengan *safety riding*.

Responden paling banyak memiliki masa berkendara lama yaitu >12 tahun. Hal ini mungkin dapat disebabkan oleh usia awal responden saat mulai mengendarai sepeda motor terbilang dini, hasil studi pendahuluan menyebutkan bahwa terdapat responden mengaku mulai mengendarai sepeda motor saat di bangku SMP. Hal ini merupakan salah satu tindakan perilaku tidak aman saat berkendara dimana saat mulai berkendara belum memiliki SIM.

Hasil tersebut tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Sinta Manopo dkk yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara masa berkendara terhadap perilaku *safety riding*. Hal ini sesuai dengan pernyataan bahwa setiap proses dan setiap pengalaman yang dialami oleh seseorang akan mengembangkan kemampuan, sikap, dan tingkah laku lainnya dalam bermasyarakat.

Tidak adanya hubungan juga disebabkan oleh adanya perbedaan pada tingkat pengetahuan, ketrampilan, dan kesadaran dari *driver* untuk berperilaku aman dalam berkendara.

b. Hubungan *Training* Berkendara dengan *Safety Riding*

Berdasarkan hasil uji statistik antara variabel *training* berkendara dan variabel *safety riding* diperoleh $p\text{-value}=0,059$ ($>0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara *training* berkendara dengan *safety riding*.

Sebagian besar responden telah mengikuti *training* berkendara yang diadakan oleh perusahaan, namun ada juga yang belum mengikuti kegiatan tersebut. Hal ini disebabkan karena kurang adanya sosialisasi mengenai *training* berkendara kepada para responden sehingga beberapa responden mengaku belum tahu menahu terkait informasi *training* berkendara, namun ada juga yang sudah mendapatkan undangan untuk mengikuti *training* berkendara namun belum sempat untuk mengikuti pelatihan tersebut.

Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian Dine Wahyu Prima yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara *training* berkendara dengan perilaku *safety riding*. Dimana *training* berkendara perlu dilakukan

agar meningkatkan ketrampilan mengemudi pengemudi, sehingga pengendara lebih memahami mengenai cara berkendara yang baik dan benar.⁶

Tidak adanya hubungan antara *training* berkendara dengan perilaku *safety riding* kemungkinan terjadi karena adanya perbedaan pada faktor internal dari *driver* dari segi ketrampilan dalam berkendara dan kesadaran dari *driver* untuk berperilaku aman dalam berkendara. Sehingga mengikuti *training* berkendara hanya menjadi salah satu faktor pendukung dari seseorang untuk berperilaku aman saat berkendara.

c. Hubungan antara Pengetahuan dengan *Safety Riding*

Berdasarkan hasil uji statistik antara variabel motivasi dan variabel *safety riding* diperoleh $p\text{-value}=0,048$ ($<0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan *safety riding*.

Sebagian besar responden telah memiliki pengetahuan yang baik. Namun masih ada beberapa responden yang memiliki pengetahuan yang kurang pada keefektifan penggunaan rem depan untuk pengereman mendadak.

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang biasanya seseorang yang berpengetahuan luas lebih bijak dalam memutuskan tindakan.⁷ Peningkatan pengetahuan ini salah satunya dikarenakan oleh adanya motivasi yang didapatkan seseorang sehingga mendorong kesadaran untuk bertindak atas dasar pengetahuan yang dimilikinya.⁸

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Raditya Ariwibowo yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding*.² Namun, hal ini tidak sejalan dengan Teori Green yang menyebutkan bahwa peningkatan pengetahuan tidak selalu menjadi penyebab perubahan perilaku, pengetahuan merupakan salah satu faktor namun bukan menjadi faktor yang paling kuat sehingga seseorang bertindak sesuai pengetahuan yang dimiliki.⁹ Hal inilah yang menyebabkan responden yang telah memiliki pengetahuan yang baik masih memiliki perilaku berkendara yang tidak aman karena tahap pengetahuannya baru

sampai tahu, belum sampai ke tahap memahami dan mengaplikasikannya.

d. Hubungan Motivasi dengan *Safety Riding*

Berdasarkan hasil uji statistik antara variabel motivasi dan variabel *safety riding* diperoleh $p\text{-value}=0,105$ ($>0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara motivasi dengan *safety riding*. Sebagian besar responden memiliki motivasi yang baik, namun masih terdapat beberapa responden yang setuju untuk mengebut saat jalanan sepi. Hal ini membuktikan bahwa banyak faktor yang mendorong responden untuk berperilaku aman dan tidak aman.

Motivasi berperilaku aman dalam berkendara adalah alasan seseorang untuk bertindak dalam rangka memenuhi kebutuhan akan keselamatan dalam berkendara.¹⁰ Motivasi yang ada pada diri seseorang akan mempengaruhi apakah seseorang akan berperilaku aman atau tidak saat berkendara.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Septi yang mengatakan bahwa terdapat hubungan antara motivasi dengan perilaku *safety riding* pada kurir pos.¹⁰ Namun, penelitian ini sejalan dengan pernyataan Notoadmodjo yang menyebutkan bahwa faktor penentu atau determinan perilaku manusia sulit untuk dibatasi karena perilaku merupakan hasil dari berbagai faktor, baik faktor internal maupun faktor eksternal.¹¹

e. Hubungan Kondisi Kendaraan dengan *Safety Riding*

Berdasarkan hasil uji statistik antara variabel kondisi kendaraan dan variabel *safety riding* diperoleh $p\text{-value}=0,048$ ($<0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan *safety riding*. Sebagian besar responden memiliki kondisi kendaraan yang baik, dibuktikan salah satunya dengan pemasangan kaca spion di dua sisi dengan ukuran standar dan pada lampu sen, lampu rem, dan lampu utama berfungsi dengan baik. Namun masih terdapat responden yang klaksonnya tidak berfungsi dengan baik. Sedangkan fungsi klakson tersebut adalah pemberi tanda dari pengendara apabila terjadi keadaan yang mendesak dan masih terdapat responden yang tidak melakukan servis dan penggantian oli secara rutin. Karena melalui servis rutin dapat diketahui komponen apa saja yang tidak berfungsi dengan baik untuk

segera diperbaiki agar tidak menimbulkan bahaya saat berkendara

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, disebutkan bahwa kondisi kendaraan yang laik jalan adalah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu sein, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kondisi ban. Pentingnya mengecek kondisi kendaraan sebelum berkendara merupakan salah satu perilaku *safety riding*.¹²

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Jasmen Manurung dkk yang dilakukan pada pengemudi ojek *online* di Kota Medan Sumatera Utara yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku *safety riding*. Komponen kendaraan pada sepeda motor penting karena masing-masing darinya memiliki fungsi yang berbeda-beda yang dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan.

Hasil penelitian juga menyebutkan bahwa masih terdapat *driver* yang tidak melakukan servis dan penggantian oli secara rutin. Karena melalui servis rutin dapat diketahui komponen apa saja yang tidak berfungsi dengan baik untuk segera diperbaiki agar tidak menimbulkan bahaya saat berkendara. Pemeliharaan komponen penting seperti rem, ban, dan lampu menjadi faktor utama dalam pencegahan terjadinya kecelakaan.¹²

f. Hubungan Pemakaian APD dengan *Safety Riding*

Berdasarkan hasil uji statistik antara variabel pemakaian APD dan variabel *safety riding* diperoleh $p\text{-value}=0,006$ ($<0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat terdapat hubungan antara pemakaian APD dengan *safety riding*. Sebagian besar responden telah memakai APD sesuai dengan baik dan sesuai standar keselamatan.

Seluruh responden dan penumpang telah menggunakan helm berstandar SNI saat berkendara dan seluruh responden telah memakai masker dan jaket. Hal ini menunjukkan adanya kesadaran untuk menggunakan APD saat berkendara disamping karena peraturan juga karena fungsinya sebagai pelindung diri sehingga mendukung terciptanya perilaku aman saat berkendara.

APD berfungsi sebagai perlengkapan pelindung bagi pengendara untuk

meminimalkan terjadinya luka atau paparan yang diakibatkan saat berkendara. Pemakaian helm standar SNI akan membantu mengurangi luka serius yang mungkin timbul saat pengendara jatuh dari sepeda motor.¹³

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Melisa yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara Alat Pelindung Diri dengan perilaku *safety riding*. Hal ini juga mendukung pernyataan dari Green bahwa ketersediaan dan pemakaian APD merupakan salah satu faktor pemungkin untuk mendukung seseorang dalam berperilaku.

Seluruh responden dan penumpang telah menggunakan helm berstandar SNI saat berkendara dan seluruh responden telah memakai masker dan jaket. Hal ini menunjukkan adanya kesadaran untuk menggunakan APD saat berkendara disamping karena peraturan juga karena fungsinya sebagai pelindung diri sehingga mendukung terciptanya perilaku aman saat berkendara.

KESIMPULAN

1. *Driver* ojek *online* di Kota Semarang memiliki usia berkisar 20-35 tahun sebesar 57,4% dan memiliki tingkat pendidikan terakhir SMA/SMK sebesar 66,7%
2. Responden yang memiliki perilaku *safety riding* yang aman sebesar 61,1%;
3. Terdapat hubungan antara pengetahuan, kondisi kendaraan, dan penggunaan APD terhadap perilaku *safety riding*;
4. Tidak ada hubungan antara masa berkendara, *training* berkendara, dan motivasi dengan perilaku *safety riding*.

SARAN

1. Bagi Perusahaan
 - a. Mewajibkan dan menghimbau kepada *driver* ojek *online* khususnya *driver* ojek *online* yang baru saja bergabung untuk mengikuti *training* berkendara untuk meningkatkan pengetahuan dan *awareness* dalam berperilaku aman saat berkendara di jalan
2. Bagi *Driver* Ojek Online
 - a. Meningkatkan kesadaran untuk wajib mengikuti *training* berkendara untuk meningkatkan pengetahuan mengenai tata cara berkendara yang baik dan aman di jalan.
 - b. Selalu mengecek kondisi kendaraan sebelum maupun setelah berkendara agar sesuai dengan standar untuk

menurunkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

1. Iroth DM, Kolibu FK, Kawatu PA. Hubungan Antara Pengetahuan, dan Masa Berkendara dengan Tindakan *Safety Riding* Pada Ojek Online di Kota Manado. *Jurnal IKMAS*. 2019 Juli ;4(1):30-38
2. Ariwibowo, Raditya. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik *Safety Riding* Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik Semarang; 2013
3. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Truong LT, Nguyen HT, Gruyter CD. *Correlations between mobile phone use and other risky behaviours while riding a motorcycle*; 2018
5. Merdeka. Sepanjang 2018, Polisi Catat 27.910 Pengendara Tewas di Jalanan; 2018 (Online) (<https://www.merdeka.com/peristiwa/sepanjang-2018-polisi-catat-27910-pengendara-tewas-di-jalanan.html> /Diakses pada 1 Desember 2019)
6. Utari, Gineung Cyntia. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi, dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009. Jakarta: Universitas Syarif Hidayatullah; 2010.
7. Pudji Sundari, Nani. Perilaku Pengendara Sepeda Motor pada Remaja Terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Surabaya: J Penelitian Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga Surabaya; 2009
8. Hartati, Sri. Hubungan Umur, Masa Kerja, Pengetahuan, dan Sikap Operator Mesin Widing unit Spining VI dengan Kepatuhan Pemakaian Masker Kain di Industri Tekstil Semarang. Semarang: FKM Universitas Diponegoro; 2010
9. Green, Lawrence W. *Health Education Planning, A Diagnostic Approach*. California : Mayfield Publishing Company;1980
10. Wulandari, Septi. *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding)* pada Kurir Pos Sepeda Motor di PT. POS Indonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. Skripsi: Program Sarjana Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro; 2017.

11. Notoadmodjo, Soekidjo. Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku, Jakarta : Rineka Cipta; 2012.
12. CDC. *Motorcycle Safety Foundation (Safety Riding)*. 2005.
13. Departemen Perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat. Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia. Jakarta: Departemen Perhubungan; 2009.

