

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING AWARENESS PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE MAXIM DI KOTA KENDARI TAHUN 2023

Ridha Farida Tasya¹, Irma², Akifah³

¹Peminatan Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Halu Oleo, Kendari, Indonesia

²Bagian Kesehatan Lingkungan, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Halu Oleo, Kendari, Indonesia

³Bagian Promosi Kesehatan, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Halu Oleo, Kendari, Indonesia

*Corresponding author: jrmankedtrop15@uho.ac.id

ABSTRACT

Safety riding awareness is one way to minimize the risk of traffic accidents. Safety Riding is a series of safe driving behaviors in preventing traffic accidents, related to safe driving procedures, complete facilities needed when driving, and vehicle conditions that can be used. The aims of this research was to determine the factors associated with safety riding awareness behavior in Maxim online motorcycle taxi drivers in Kendari City in 2023. The method that used is quantitative research with a cross sectional study design using chi-square and fisher's exact tests. The population in this study were Maxim online motorcycle taxi drivers in Kendari City with a sample of 100 drivers determined by accidental sampling technique. The results showed that there was a relationship between knowledge (p-value=0.000), completeness of PPE (p-value=0.000), participation in safety riding training (p-value=0.036) and vehicle condition (p-value=0.000). The conclusion obtained from the study is that there is a relationship between knowledge, completeness of Personal Protective Equipment (PPE), participation in safety riding training and vehicle conditions with safety riding awareness behavior in Maxim online motorcycle taxi drivers in Kendari City in 2023. It is expected that the company can provide socialization and training on safety riding that must be attended by all online motorcycle taxi drivers regularly such as 1x a month.

Keywords: *Completeness of Personal Protective Equipment (PPE), knowledge, Safety Riding*

PENDAHULUAN

di era sekarang ini, transportasi kini menjadi kebutuhan mendasar bagi masyarakat karena dapat memudahkan masyarakat dalam hal mobilitas untuk segala aktivitas. Namun dampak dari mobilitas yang tinggi ialah kepadatan lalu lintas yang bisa menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁽¹⁾

Kecelakaan lalu lintas kini menjadi permasalahan kesehatan yang bersifat universal dan bertransformasi sebagai pemicu utama kematian kedelapan di seluruh dunia, dengan 93% kecelakaan fatal pada tahun 2018 pada sejumlah negara berpendapatan rendah dan menengah. Merujuk pada data WHO untuk jumlah kematian sebab kecelakaan lalu lintas terus mengalami peningkatan, pada tahun 2000 sejumlah 1,15 juta menjadi 1,35 juta pada tahun 2018.⁽²⁾ Menurut data Kepolisian Daerah Sulawesi Tenggara tahun 2021, jumlah kecelakaan lalu lintas berbeda pada setiap kota atau kabupaten di Sultra. Kecelakaan lalu lintas terbanyak terjadi di Kota Kendari, yaitu sebanyak 25.733 kejadian.⁽³⁾

Safety riding awaraness atau kesadaran keselamatan berkendara merupakan salah satu cara untuk menurunkan risiko kecelakaan lalu lintas. *Safety Riding* ialah serangkaian tingkah laku berkendara aman dalam mencegah timbulnya kecelakaan lalu lintas, terkait prosedur berkendara

secara aman, fasilitas lengkap yang diperlukan ketika berkendara, serta kondisi kendaraan yang bisa digunakan. Tujuan dari mengemudi yang aman adalah untuk membuat pengemudi lebih sadar akan semua kemungkinan yang dapat terjadi selama mengemudi.⁽⁴⁾

Satu dari sekian pekerjaan dengan peminat terbanyak di sektor transportasi adalah ojek *online*.⁽¹⁾ Salah satu transportasi ojek *online* adalah Maxim.⁽⁵⁾ Pengemudi ojek *online* bekerja menggunakan *handphone* sambil melihat aplikasi untuk menerima penumpang atau pesanan, dan terkadang, meskipun ojek *online* dalam posisi mengemudi di jalan, terutama di jalan raya, konsentrasi pengemudi teralihkan dengan melihat ponsel atau melihat jalan. Situasi ini sangat berbahaya, terutama ketika pengemudi membawa penumpang. Faktanya ada saja pengemudi ojek *online* meninggal dalam kecelakaan lalu lintas setiap harinya.⁽⁶⁾

Berdasarkan data awal yang diperoleh dari salah satu transportasi *online* yaitu Maxim bahwa jumlah pengemudi ojek *online* yang aktif selama satu bulan terakhir terdapat 987 pengemudi. Jumlah ini termasuk tinggi jika dibandingkan dengan jumlah pengemudi transportasi *online* lainnya pada Tahun 2021 yaitu 600 pengemudi. Sedangkan untuk data kecelakaan lalu lintas driver Maxim di Kota Kendari

belum terdata saat ini dikarenakan tidak ada kecelakaan yang parah. Meskipun demikian berdasarkan informasi yang didapatkan dilapangan banyak kecelakaan disebabkan oleh kelelahan, kurang fokus dan tabrakan saat parkir sembarangan yang akhirnya dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.⁽⁷⁾

Berdasarkan observasi awal yang dilakukan peneliti pada tanggal 3 Oktober Tahun 2022 pada 5 responden pengemudi ojek *online* Maxim diperoleh bahwa 5 responden memiliki kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD) seperti helm SNI dan jaket, mengetahui tentang *safety riding* namun belum pernah ikut pelatihan keselamatan berkendara (*safety riding*), dan 1 responden yang belum pernah memeriksa kondisi kendarannya. Tujuan dalam penelitian untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang memiliki hubungan dengan perilaku *safety riding awareness* pada pengemudi ojek *online* Maxim di Kota Kendari Tahun 2023

METODE PENELITIAN

Penelitian ini berwujud penelitian kuantitatif yang mengimplementasikan desain studi *cross sectional study* yaitu variabel terikat serta variabel bebas dipantau hanya satu kali dalam waktu yang sama.

Tabel 1. Karakteristik Responden Pada Pengemudi Ojek Online Maxim Di Kota Kendari Tahun 2023

Karakteristik	Frekuensi (%)
Umur	
17-25	51
26-35	28
36-45	16
46-55	5
Jenis Kelamin	
Laki-laki	100
Perempuan	0
Pengalaman Berkendara	
< 6 Tahun	18
≥ 6 Tahun	82

Tabel 1 menjelaskan tentang karakteristik pengemudi ojek *online* Maxim Di Kota Kendari yakni umur responden dengan proporsi tertinggi ialah kelompok umur 17-25 (51%), karakteristik jenis kelamin dengan proporsi tertinggi ialah laki-laki (100%), dan karakteristik pengalaman berkendara yang paling tertinggi ialah ≥ 6 Tahun (82%).

Jenis penelitian ini yaitu observasional analitik dengan melangsungkan wawancara dan pengisian kuesioner. Populasi dalam penelitian yaitu pengemudi ojek *online* maxim di Kota Kendari sebanyak 987 pengemudi dengan jumlah sampel 100 pengemudi. Teknik sampling pada penelitian ini yaitu *accidental sampling*. Responden di wawancarai dan mengisi kuesioner dengan mendatangi titik-titik mangkal pengemudi ojek *online* Maxim. Instrumen pengambilan data menggunakan kuesioner yang telah lulus uji validitas dan reliabilitas.

Variabel independen dalam penelitian ini berupa pengetahuan, kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD), kondisi kendaraan serta keikutsertaan pelatihan *safety riding*, kemudian untuk variabel dependen pada penelitian ini yakni perilaku *safety riding awareness*. Pengolahan data : *editing, coding, scoring, tabulasi* dan *entry*. Analisis data mengaplikasikan analisis univariat dan bivariat. Pada analisis bivariat mengaplikasikan uji *chi-square* dan menggunakan $\alpha = 0,005$ untuk menguji perbedaan antar variabel

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik responden penelitian ini yakni umur, jenis kelamin serta pengalaman berkendara, bisa ditinjau pada tabel berikut ini : (Tabel 1)

Tabel 2. Hasil Analisis Faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding Awareness* pada Pengemudi Ojek *Online Maxim* di Kota Kendari Tahun 2023

Variabel independen	Perilaku <i>Safety Riding Awareness</i>				Jumlah		P value
	Tidak aman		Aman		n	%	
	n	%	n	%			
Pengetahuan							
Kurang Baik	14	14	10	10	24	100	0,000
Baik	3	3	73	73	76	100	
Kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD)							
Kurang Lengkap	13	13	5	5	18	100	0,000
Lengkap	4	4	78	78	82	100	
Keikutsertaan Pelatihan <i>Safety Riding</i>							
Tidak Ikut	16	16	54	54	70	100	0,036
Ikut	1	1	29	29	30	100	
Kondisi Kendaraan							
Tidak Baik	9	9	4	4	13	100	0,000
Baik	8	8	79	79	87	100	

Tabel 2 menjelaskan tentang hasil analisis dan dapat diketahui bila responden dengan taraf pengetahuan kurang baik sebanyak 14% menunjukkan perilaku tidak aman dan responden yang menunjukkan perilaku aman sebanyak 10%. Selain itu responden yang berpengetahuan baik sebanyak 3% menunjukkan perilaku tidak aman dan responden yang menunjukkan perilaku aman sebanyak 73%. Berdasarkan hasil *fisher exact test* karena tidak memenuhi syarat uji *chi-square* mendapatkan nilai ($P\text{-value} = 0,000$) sehingga ada hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding awareness* pada pengemudi ojek *online Maxim* di Kota Kendari Tahun 2023.

Mengacu pada hasil analisis diperoleh responden dengan kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD) kurang lengkap sebanyak 13% menunjukkan perilaku tidak aman dan responden yang menunjukkan perilaku aman sebanyak 5%. Selain itu responden dengan kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD) lengkap sebanyak 4% menunjukkan perilaku tidak aman dan responden yang menunjukkan perilaku aman sebanyak 78%. Berdasarkan hasil *fisher exact test* karena tidak memenuhi syarat uji *chi-square* didapatkan nilai ($P\text{-value} = 0,000$) sehingga ada hubungan kelengkapan APD dengan perilaku *safety riding awareness* pada pengemudi ojek *online Maxim* di Kota Kendari Tahun 2023.

Berdasarkan hasil analisis diperoleh responden yang tidak ikut pelatihan *safety riding* sebanyak 16% menunjukkan perilaku tidak aman dan responden

yang menunjukkan perilaku aman sebanyak 54%. Selain itu responden yang ikut pelatihan *safety riding* sebanyak 1% menunjukkan perilaku tidak aman dan responden yang menunjukkan perilaku aman sebanyak 29%. Menurut hasil uji *chi-square* didapati bila nilai ($P\text{-value} = 0,036$), ini menandakan terdapat hubungan keikutsertaan pelatihan *safety riding* dan perilaku *safety riding awareness* pada pengemudi ojek *online Maxim* di Kota Kendari Tahun 2023.

Mengacu pada hasil analisis diperoleh responden dengan kondisi kendaraan tidak baik sebanyak 9% menunjukkan perilaku tidak aman dan responden yang menunjukkan perilaku aman sebanyak 4%. Selain itu responden dengan kondisi kendaraan baik sebanyak 8% menunjukkan perilaku tidak aman dan responden yang menunjukkan perilaku aman sebanyak 79%. Berdasarkan hasil *fisher exact test* karena tidak memenuhi syarat uji *chi-square* didapati bila nilai ($P\text{-value} = 0,000$) ini mengindikasikan terdapat hubungan kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding awareness* pada pengemudi ojek *online Maxim* di Kota Kendari Tahun 2023.

PEMBAHASAN

Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding Awareness*

Mengacu pada hasil pengujian statistik diperoleh bila terdapat korelasi antara pengetahuan dan perilaku *safety riding awareness* pada pengemudi

ojek *online* Maxim di Kota Kendari Tahun 2023 dengan (P -value = 0,000).

Hasil bivariat pada studi ini mengindikasikan bila terdapat hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding awareness*. Keadaan ini dikarenakan pengemudi yang memiliki pengetahuan baik cenderung akan berperilaku aman karena lebih memahami serta tahu serta sadar bagaimana dan apa saja yang harus dilakukan ketika hendak berkendara, selama berkendara, dan setelah berkendara, sebaliknya pengemudi yang memiliki pengetahuan kurang baik cenderung akan berperilaku tidak aman karena kurangnya pengetahuan mereka mengenai *safety riding awareness* ketika berkendara yaitu ketidaktahuan para pengemudi ojek *online* terhadap informasi *safety riding* saat berkendara, penggunaan rem yang tepat ketika rem mendadak, serta kurangnya pemahaman responden mengenai parkir sembarangan seperti masih banyak ojek *online* yang menganggap bahwa parkir dipinggir/bahu jalan bukan parkir sembarangan dan beberapa pengemudi yang menjawab benar ketika *handphone* berbunyi, bisa tetap menerima *handphone* sambil mengemudi padahal hal tersebut dapat membahayakan pengemudi lain, penumpang dan juga pejalan kaki.

Mengindra suatu objek menghasilkan pengetahuan, yang merupakan hasil dari mengetahui melalui kelima indera yang dimiliki manusia yakni penglihatan, pendengaran, penciuman, pengecap, dan peraba. Mayoritas pengetahuan manusia diperoleh melalui penglihatan dan pendengaran. Tanpa pengetahuan, seseorang tidak memiliki dasar untuk mengambil keputusan dan bertindak untuk memecahkan masalah.⁽⁸⁾ Pengetahuan *safety riding* adalah hal yang harus dimiliki sebelum mengendarai kendaraan yang menekankan pada kemampuan kontrol, pola pikir dan perilaku atau sikap yang akan menjadi lebih baik seiring dengan waktu dan pengalaman berkendara. pengetahuan berkendara yang aman akan membiasakan seseorang untuk lebih berhati-hati dan waspada dalam menggunakan kendaraan secara aman.⁽⁹⁾

Penelitian ini selaras dengan temuan yang diperoleh Aulia *et al.*,⁽¹⁾ yang memaparkan bahwa berdasarkan hasil uji statistik antara variabel pengetahuan dan variabel *safety riding* didapatkan p -value = 0,048 (<0,05) sehingga bisa disimpulkan bila didapati adanya hubungan antara pengetahuan dan *safety riding*.

Hubungan Kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD) dengan Perilaku *Safety Riding Awareness*

Berdasarkan hasil pengujian statistik diperoleh bahwa terdapat korelasi antara kelengkapan Alat

Pelindung Diri (APD) dengan perilaku *safety riding awareness* pada pengemudi ojek *online* Maxim di Kota Kendari Tahun 2023 dengan (P -value = 0,000).

Hasil bivariat pada studi ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD) dan perilaku *safety riding awareness*. Hal ini dikarenakan responden yang memiliki Alat Pelindung Diri (APD) yang lengkap cenderung berperilaku aman dibandingkan yang berperilaku tidak aman karena beberapa responden yang memiliki APD yang lengkap menunjukkan adanya kesadaran untuk menggunakan APD lengkap disamping karena peraturan juga karena fungsinya sebagai perlindungan diri meminimalisir risiko luka ketika terjadi kecelakaan lalu lintas, Sedangkan responden yang memiliki Alat Pelindung Diri (APD) yang kurang lengkap sebagian besar berperilaku tidak aman dibandingkan yang berperilaku aman hal ini dikarenakan tidak memiliki APD seperti kaca mata, sepatu, masker serta sarung tangan sehingga mereka tidak memakai APD tersebut. Adapun pengemudi memiliki kaca mata, sepatu, sarung tangan dan masker namun tidak memakainya karena tidak nyaman.

Perlengkapan yang diperlukan saat berkendara adalah memakai APD (Alat Pelindung Diri). APD berfungsi sebagai alat pelindung bagi pengemudi untuk mengurangi kemungkinan cedera atau paparan akibat berkendara.⁽¹⁰⁾ Ketersediaan alat pelindung diri adalah salah satu faktor pendukung perilaku individu. Dengan kata lain, faktor predisposisi (pengetahuan, sikap, dan sebagainya) tidak cukup untuk memicu perilaku; diperlukan fasilitas yang mendukung perilaku tersebut. Dalam penelitian ini, alat pelindung diri untuk pengemudi adalah helm Standar Nasional Indonesia (SNI), pakaian pelindung, sarung tangan, kacamata, dan sepatu yang menutupi kaki hingga tumit. Alat pelindung diri digunakan untuk melindungi pengemudi dari paparan yang dapat menyebabkan masalah keselamatan saat berkendara.⁽¹¹⁾

Temuan studi ini selaras dengan temuan yang diperoleh Rahmah *et al.*,⁽²⁾ dimana menunjukkan bahwa berlandaskan hasil uji statistika di dapatkan variabel penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) adalah faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek daring di Kota Jambi yang menghasilkan p -value <0,001 OR=2,13 (95% CI=1,332-3,418) sehingga dapat disimpulkan bahwa responden dengan APD tidak lengkap berisiko 2,13 untuk berperilaku tidak aman dibanding responden yang menggunakan APD lengkap.

Hubungan Keikutsertaan Pelatihan *Safety Riding* dengan Perilaku *Safety Riding Awareness*

Berdasarkan hasil pengujian statistik diperoleh bila terdapat korelasi antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dan perilaku *safety riding awareness* pada pengemudi ojek online Maxim di Kota Kendari Tahun 2023 dengan (P -value = 0,036).

Hasil bivariat pada penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan perilaku *safety riding awareness*. Hal ini dikarenakan responden mengikuti pelatihan *safety riding* sebagian besar berperilaku aman dibandingkan yang berperilaku tidak aman, hal ini dikarenakan responden yang telah mengikuti pelatihan mengatakan bahwa dengan adanya pelatihan *safety riding* yang diadakan oleh pihak kepolisian ataupun lembaga pelatihan dapat meningkatkan pengetahuan tentang tata cara berkendara dengan aman dan benar sehingga mereka dapat menerapkan sikap tersebut saat berkendara. Sedangkan responden yang tidak mengikuti pelatihan *safety riding* sebagian besar berperilaku aman dibandingkan yang berperilaku tidak aman, hal ini dikarenakan adanya kesadaran pada responden mengenai berkendara dengan aman meskipun mereka belum mengikuti pelatihan.

Pelatihan kerja merupakan kegiatan menyeluruh yang bertujuan untuk membekali, memperoleh, meningkatkan, dan mengembangkan kecakapan profesional, disiplin, produktivitas, sikap, dan etos kerja pada tingkat keterampilan dan keahlian tertentu.⁽¹²⁾ Pelatihan *safety riding* sangat berarti untuk meningkatkan kemampuan pengemudi agar dapat mengemudi dengan aman dan tepat serta terhindar dari masalah lalu lintas, karena hal ini merupakan dasar dari persiapan mengemudi tambahan yang lebih berfokus pada keamanan pengemudi dan penumpang.⁽¹³⁾

Penelitian ini selaras dengan temuan yang dilakukan oleh Prima *et al.*,⁽¹⁴⁾ yang menunjukkan bahwa berdasarkan analisis *chi square* didapatkan nilai *p*-value sejumlah 0,008 dimana menandakan *p*-value $\leq 0,05$ maka bisa dikatakan terdapat hubungan antara keikutsertaan pelatihan dan perilaku *safety riding* mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro tahun 2015.

Hubungan Kondisi Kendaraan dengan Perilaku *Safety Riding Awareness*

Merujuk pada hasil pengujian statistik diperoleh adanya hubungan kondisi kendaraan dengan perilaku *safety riding awareness* pada pengemudi ojek online Maxim di Kota Kendari Tahun 2023 dengan (P -value = 0,000).

Hasil bivariat pada studi ini mengindikasikan bila terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding awareness*. Hal ini dikarenakan responden yang mempunyai kondisi kendaraan baik cenderung berperilaku aman dibandingkan yang berperilaku tidak aman karena responden memiliki fitur AHO (*Automatic Headlight On*) pada kendaraan mereka dan memiliki kesadaran untuk selalu memeriksakan kendaraannya sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan oleh agen pemegang merek kendaraan seperti mengganti oli secara rutin dan pemeriksaan keseluruhan kendaraan, Sedangkan responden yang memiliki kondisi kendaraan tidak baik sebagian besar berperilaku tidak aman dibandingkan yang berperilaku aman, hal ini dikarenakan beberapa responden pengemudi ojek online Maxim yang kendaraannya tidak memiliki fitur AHO (*Automatic Headlight On*) berperilaku tidak aman yaitu ketika siang hari tidak menyalakan lampu kendaraan padahal menurut peraturan UU RI No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ Pasal 107 menyatakan bahwa setiap pengendara sepeda motor berkewajiban untuk menyalakan lampu utama di siang hari, dalih mereka tidak menyalakan lampu kendaraan karena lampu kendaraan cepat mati jika dinyalakan terus menerus. Serta beberapa responden tidak membawa suku cadang saat berkendara, alasan mereka karena ribet dan jika kendaraan mereka rusak mereka memilih ke bengkel daripada memperbaiki sendiri.

Kondisi kendaraan merupakan syarat yang harus dipenuhi oleh kendaraan bermotor yang melintas di jalan raya, dalam hal ini adalah kendaraan bermotor dalam keadaan baik sesuai dengan persyaratan teknis. Sepeda motor memiliki standar wajib yang harus diikuti untuk memenuhi persyaratan teknis. Pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan sepeda motor berfungsi sebagai pengaman dari bahaya yang tak terduga yang muncul saat mengendarai sepeda motor di jalan raya.⁽¹⁵⁾

Hasil penelitian ini selaras dengan temuan yang diperoleh Manurung *et al.*,⁽¹⁶⁾ yang menunjukkan bahwa hasil uji statistik *Chi Square* yang didapat yakni *p*-value 0,000 ($p < 0,05$) sehingga bisa dinyatakan bila terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-Jek.⁽¹⁶⁾

KESIMPULAN

Berlandaskan penelitian yang telah dilangsungkan membuktikan bahwa terdapat hubungan pengetahuan, kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD), keikutsertaan pelatihan *safety riding awareness*, dan kondisi kendaraan pada pengemudi ojek online Maxim di Kota Kendari Tahun 2023.

Disarankan bagi peneliti selanjutnya untuk memperluas variabel independen yang mempengaruhi perilaku *safety riding awareness* bagi pengemudi dan dapat mengembangkan penelitian baru berdasarkan hasil ini agar lebih baik dan lebih bermanfaat lagi sehingga dapat dijadikan bahan perbandingan dan referensi untuk penelitian

Bagi Institusi atau perusahaan untuk dapat memberikan sosialisasi dan pelatihan tentang *safety riding* wajib diikuti oleh seluruh pengemudi ojek *online* secara rutin seperti 1x dalam sebulan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kepada pihak perusahaan mitra ojek *online* PT. Maxim Kendari yang telah membantu dan memberikan izin untuk melakukan penelitian hingga selesai.

DAFTAR PUSTAKA

1. Aulia, S. N., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online Di Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 8(5), 625–631.
2. Rahmah, A., Syukri, M., Guspianto., & Faisal. (2021). Determinan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Daring di Kota Jambi. *Jik (Jurnal Ilmu Kesehatan)*, 5(1), 103–110.
3. Ditlantas Polda Sultra. 2022. *Data Kecelakaan Kendaraan Bermotor Di Sulawesi Tenggara Tahun 2020-2022*. Kendari.
4. Wulandari, S., Jayanti, S., & Widjasena, B. (2017). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 5, 2013–2015.
5. Utari, D., & Amanda, N. R. (2021). Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Jasa Transportasi Online Maxim Di Kota Palembang. *JEMBATAN (Jurnal Ekonomi, Manajemen, Bisnis, Auditing, Dan Akuntansi)*, 6(2), 121–127
6. Septiari, R., Budiharti, N., & Rofieq, M. (2022). Pengaruh Pengetahuan *Safety Riding* bagi Pengemudi Ojek Online di Kota Malang. *Prosiding SENIATI*, 6(1), 207–211
7. PT. Maxim Kendari. 2022. *Data Pengemudi Ojek Online Maxim dan Data Kecelakaan Pengemudi Ojek Online Maxim*. Kendari.
8. Mahendra, D., Jaya, I. M. M., & Lumban, A. M. R. (2019). Buku Ajar Promosi Kesehatan. In *Program Studi Diploma Tiga Keperawatan Fakultas Vokasi UKI*.
9. Wahyuningsih, I., & Ramdana, S. (2021). Pengetahuan dan Perilaku *Safety Riding* Siswa SMA. *Holistik Jurnal Kesehatan*, 14(4), 564–572.
10. Lestari, P. W. (2022). Edukasi Safety Riding Pada Pengendara Ojek Pangkalan. *Jurnal Komunitas: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4(2), 137–141.
11. Lument, D. I., Telew, A., & Bawiling, N. S. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Manado. *Jurnal Kesehatan Masyarakat UNIMA Vol.02, 02(02)*, 7–13
12. UU. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Menteri Hukum dan HA
13. Risky, P. De, Asnel, R., & Ningsih, K. W. (2019). Analisis Faktor Lingkungan Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Dump Truck. *Econews*, 2(2), 44–53.
14. Prima, D. W., Kurniawan, B., Masyarakat, F. K., & Diponegoro, U. (2015). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku *Safety Riding* Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 3(3), 370–38
15. Gazali, S., Hakzah, & Fadly, I. (2022). Perilaku Pengendara Terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Barru Informasi Artikel. *Jurnal Karajata Engineering*, 2(1), 9–18
16. Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. (2019). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Cakrawala - Jurnal Humaniora*, 1(2), 91–99.