

Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* Oleh Pengendara Ojek Online GOJEK di Paguyuban "GOJAJAN" Yogyakarta

Knowledge and Attitude with Compliance with *Safety Riding* By Online Taxi bike GOJEK at the Yogyakarta "GOJAJAN" Association

Lisa Arianti Lestari¹, Subhan Zul Ardi²

^{1,2}Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Ahmad Dahlan

Korespondensi penulis: zulardisubhan@ikm.uad.ac.id

ABSTRACT

Safety Riding is an effort made to reduce the level of risk of driving. Online motorcycle taxi drivers' knowledge of *safety riding* is classified as poor, as can be seen from the ignorance of online motorcycle taxi drivers about the completeness of driving attributes, and their driving attitude still often violates traffic signs. Online ojek drivers still often carry more than one passenger, and there are still drivers who carry goods that exceed the standard load set by GOJEK. The purpose of the study was to determine the Relationship between Knowledge and Attitudes with *Safety Riding* Compliance by Online Ojek Riders "GOJEK" at the Yogyakarta "GOJAJAN" Association. This research is a quantitative research with an analytic observational design with a cross sectional approach. The research sample for online motorcycle taxi drivers at the GOJAJAN Association is 30 respondents and uses primary data. The sample technique uses total sampling with the research instrument used is a modified adoption questionnaire. Data analysis using chi square It was found that there was a relationship between online motorcycle taxi drivers' knowledge and *safety riding* compliance (P-Value 0.035). The attitude of online motorcycle taxi drivers with *safety riding* compliance (P-Value 0.026). It is recommended for online ojek driver to understand more about *safety riding* especially traffic rules and signs.

Keywords: *safety riding*, knowledge, attitudes, online taxibike

ABSTRAK

Safety Riding adalah usaha yang dilakukan dalam mengurangi tingkat risiko berkendara. Pengetahuan *driver* ojek *online* terhadap *safety riding* tergolong kurang baik, terlihat dari ketidaktahuan *driver* ojek *online* tentang kelengkapan atribut berkendara, dan sikap berkendara masih sering melakukan pelanggaran rambu lalu lintas. *Driver* ojek *online* masih sering membawa penumpang lebih dari satu orang, serta masih ada *driver* yang membawa barang melebihi beban standar yang ditetapkan oleh GOJEK. Maksud penelitian adalah mengetahui Hubungan Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* Oleh Pengendara Ojek *Online* "GOJEK" di Paguyuban "GOJAJAN" Yogyakarta. Metode penelitian ini adalah kuantitatif dengan rancangan observasional analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Sampel penelitian *driver* ojek *online* di Paguyuban GOJAJAN berjumlah 30 responden dan menggunakan data primer. Teknik sampel menggunakan *total sampling* dengan instrumen penelitian yang digunakan adalah kuesioner adopsi modifikasi. Analisis data menggunakan *chi square*. Hasil: Ditemukan ada hubungan antara pengetahuan *driver* ojek *online* dengan kepatuhan *safety riding* (P-Value 0,035). Sikap *driver* ojek *online* dengan kepatuhan *safety riding* (P-Value 0,026). Disarankan bagi *Driver* Ojek *Online* agar dapat memahami lebih mendalam lagi tentang *safety riding* terutama peraturan dan rambu lalu lintas.

Kata Kunci: *Safety Riding*, Pengetahuan, Sikap, Ojek Online

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk 268.582.016 jiwa. Tingginya jumlah penduduk di Indonesia merupakan salah satu faktor penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data Korp Lalu Lintas Mabes Polri, terdapat 23.000 kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 (Sediantoro, 2015). Berdasarkan data WHO, kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian setelah penyakit jantung koroner dan TBC (RI, 2013). Menurut data Ditjen Hubdat (2018), rata-rata tiga orang tewas setiap jamnya dalam kecelakaan lalu lintas. Disebutkan pula terjadinya kecelakaan dibagi menjadi beberapa faktor, 61% disebabkan oleh faktor kemampuan dan kepribadian pengemudi (menaati standar *safety riding*), 30% oleh infrastruktur dan lingkungan, dan 9 % oleh faktor kendaraan (persyaratan teknik terkait *safety riding*). Data kepolisian RI tahun 2019 (Ramadhan, 2019), melaporkan peningkatan kecelakaan lalu lintas sebanyak 3% yaitu 103.672 kasus. Berdasarkan faktor tersebut, *safety riding* menjadi salah satu upaya untuk mengurangi jumlah kecelakaan di jalan raya dan akibat dari kecelakaan di jalan raya.

Safety riding merupakan program yang bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan di jalan raya dengan menyadarkan masyarakat bahwa lalu lintas jalan raya merupakan kegiatan yang beraneka ragam yang menyangkut banyak aspek. Contoh dari *safety riding* seperti melengkapi kendaraan dengan spion, rambu dan lampu rem (perlengkapan kendaraan), menggunakan helm standar (SNI) dan memastikan bunyi klik (*safety complete*), menyalakan lampu pada siang hari pada kendaraan roda dua yang menggunakan jalur kiri. untuk Mobil Penumpang Umum (MPU) dan kendaraan roda dua (Puspitasari, Dwi dan Hendrati., 2013). Menurut (Ariwibowo, 2013), Ojek *online* merupakan tipe transportasi yang banyak diminati masyarakat. 70% dari 10 pengendara ojek mengalami *Accident* (kecelakaan) dan 90% dari *accident* tersebut didahului oleh *near miss*. *Near miss* disebabkan oleh pengendara ojek yang bertindak tidak aman (*unsafe act*) dan kondisi tidak aman (*unsafe condition*). Menurut (Notoatmodjo, 2014)

faktor pendorong merupakan faktor utama dalam mempengaruhi sikap dan perilaku manusia dibandingkan faktor pemudah dan pendukung. Faktor pemudah dan pendorong dapat mempengaruhi kepribadian pengemudi dalam menaati *safety riding*. Oleh karena itu, pengetahuan dan sikap berkendara sangat dibutuhkan.

Salah satu kota dengan driver ojek *online* yang melimpah yaitu Yogyakarta. Paguyuban GOJAJAN (Gojek Jalan Jantaran) merupakan peguyuban ojek *online* tertua di Yogyakarta. Berdasarkan observasi yang dilakukan, masih terdapat pengendara GOJEK yang tidak menggunakan atribut berkendara yang sesuai standar *safety riding*. Hasil wawancara dengan ketua paguyuban menyebutkan bahwa SOP dari pihak GOJEK masih belum sesuai dengan standar yang mengacu UU No 22 tahun 2009 (RI, 2009) tentang atribut *safety riding* meliputi atribut yang ditetapkan harus melengkapi jaket, celana, sepatu, sarung tangan, *knee protector* (pelindung lutut), *elbow protector* (pelindung lengan atau siku), rompi pelindung dada, dan pelindung hidung/masker. Ditemui pada beberapa driver bahwa jam operasional umumnya melebihi 8 jam per hari. Diketahui pula driver GOJEK masih sering membawa penumpang melebihi kapasitas dengan alasan tuntutan orderan dan banyak driver GOJEK dengan pengetahuan *safety riding* yang masih rendah. Oleh karena itu peneliti bertujuan menganalisa keterkaitan hubungan antara Pengetahuan Dan Sikap Dengan Kepatuhan *Safety Riding* Oleh Pengendara Ojek *Online* Di Paguyuban "GOJAJAN" Yogyakarta. Penelitian ini berfungsi sebagai sumber informasi kepada masyarakat terutama pengendara motor yang digunakan untuk bekerja terkait dengan *safety riding* (berkendara dengan selamat).

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif yaitu penelitian yang bersifat deskriptif yang bertujuan untuk mencari hubungan antara sebab-sebab dalam fakta-fakta sosial yang terukur. Untuk rancangan penelitian yang digunakan adalah observasional analitik dengan

menggunakan pendekatan *cross sectional*. *Cross sectional* yaitu suatu penelitian untuk mempelajari dinamika korelasi antara faktor-faktor risiko dengan efek, dengan cara pendekatan, observasi atau pengumpulan data sekaligus pada suatu saat (*point time approach*). Jenis penelitian ini baik untuk variabel risiko atau sebab (*independent*) maupun variabel terikat (*dependent*) diteliti dalam waktu yang sama (Notoatmodjo, 2012)

Penelitian ini dilakukan pada pengendara ojek *online* yang terkumpul di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) di Kota Yogyakarta, dan dilaksanakan pada September 2020. Jumlah populasi dan subjek penelitian adalah 30 orang sehingga digunakan teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah total sampel. Instrument penelitian yang digunakan adalah kuesioner yang diadopsi murni dari (Ruslan, 2015) dengan nilai α : 0,625 Analisis data yang digunakan adalah dengan *chi square*.

HASIL

Paguyuban gojek jalan janturan (GOJAJAN) berlokasi di sekitaran salah satu Universitas Swasta di Yogyakarta ini terdiri dari satu paguyuban dengan jumlah pengendara (*driver*) ojek *online* yaitu 30 orang anggota tetap. Berdasarkan informasi dari ketua paguyuban, waktu kerja dari pengendara ojek online adalah lebih dari 8 jam kerja per hari dimulai dari pukul 06.00 dengan waktu selesai tidak menentu. Selain itu dari uji univariat ditemukan sebagai berikut:

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Variabel Penelitian

Variabel	n = 30	%
----------	--------	---

Pengetahuan		
Kurang Baik	12	40,0
Baik	18	60,0
Sikap		
Kurang Baik	12	40,0
Baik	18	60,0
Kepatuhan		
Kurang Baik	13	43,3
Baik	17	56,7

Sumber: data primer (2020)

Safety Riding di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) di Janturan, Kecamatan Umbulharjo, Kota Yogyakarta Tahun 2020 diketahui bahwa sebagian besar pengetahuan responden tentang *safety riding* adalah baik yaitu sebanyak 18 orang (60,0%), sedangkan responden yang memiliki pengetahuan kurang baik adalah 12 orang (40,0%). Distribusi Frekuensi sikap Responden Tentang *safety riding* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) di Janturan, Kecamatan Umbulharjo, Kota Yogyakarta Tahun 2020 diketahui bahwa sebagian besar sikap responden tentang *safety riding* adalah baik yaitu sebanyak 18 orang (60,0%), sedangkan responden yang memiliki sikap kurang baik adalah 12 orang (40,0%).

Distribusi Frekuensi Kepatuhan Responden Tentang *safety riding* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan "GOJAJAN" di Janturan, Kecamatan Umbulharjo, Kota Yogyakarta Tahun 2020 diketahui bahwa sebagian besar responden melaksanakan kepatuhan tentang *Safety riding* dengan hasil baik baik sebanyak 17 orang (56,7%), sedangkan responden yang memiliki kepatuhan kurang baik adalah 13 orang (43,3%).

Tabel 2. Analisis Bivariat

Variabel	Kepatuhan <i>Safety Riding</i>				<i>p-value</i>	Nilai OR (95%CI)
	Kurang Baik		Baik			
	n	%	n	%		
Pengetahuan						
Kurang Baik	4	33,3	8	66,7	0,035	2,279 (1,667-3,117)
Baik	5	27,8	14	72,2		
Sikap						
Kurang Baik	10	83,3	2	16,7	0,026	2,781 (2,152-3,595)
Shift Siang	7	39,9	11	61,1		

Sumber: Data primer (2020)

Hasil analisis bivariat di tabel 2 berdasarkan variabel Hubungan Antara Pengetahuan Responden Dengan Kepatuhan Tentang *Safety Riding* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) di Janturan, Kecamatan Umbulharjo, Kota Yogyakarta Tahun 2020 dapat diketahui bahwa terdapat 12 orang yang memiliki pengetahuan kurang baik, terdapat 4 orang (33,3%) diantaranya memiliki kepatuhan *safety riding* yang kurang baik dan 8 orang (66,7%) lainnya memiliki kepatuhan *safety riding* yang baik. Responden yang memiliki pengetahuan yang baik yaitu sebanyak 18 orang, terdapat 5 orang (27,8%) yang memiliki kepatuhan *safety riding* yang kurang baik dan 14 orang (72,2%) lainnya memiliki kepatuhan *safety riding* yang baik. Hasil uji statistik dengan *Chi Square Test* diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,035 ($<0,05$) yang artinya ada hubungan bermakna antara pengetahuan responden dengan *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) di Janturan, Kecamatan Umbulharjo, Kota Yogyakarta Tahun 2020.

Berdasarkan variabel Hubungan Antara Sikap Responden Dengan Kepatuhan Tentang *Safety Riding* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) di Janturan, Kecamatan Umbulharjo, Kota Yogyakarta Tahun 2020 diketahui bahwa terdapat 12 orang yang memiliki sikap kurang baik, dimana 10 orang (83,3%) diantaranya memiliki sikap *safety riding* yang kurang baik dan 2 orang (66,7%) lainnya memiliki sikap *safety riding* yang baik. Responden yang memiliki pengetahuan yang baik yaitu sebanyak 18 orang, dimana terdapat 7 orang (39,9%) yang memiliki sikap *safety riding* yang kurang baik dan 11 orang (61,1%) lainnya memiliki sikap *safety riding* yang baik. Hasil uji statistik dengan *Chi Square Test* diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,026 ($<0,05$) yang artinya ada hubungan bermakna antara sikap responden dengan *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) di Janturan, Kecamatan Umbulharjo, Kota Yogyakarta Tahun 2020.

PEMBAHASAN

Hubungan antara Pengetahuan Dengan Praktik Kepatuhan *Safety Riding* Pada Pengendara Ojek *Online* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN).

Berdasarkan hasil uji analisis bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan praktik kepatuhan *safety riding*. Hal ini ditunjukkan dari hasil uji statistik dengan menggunakan *Chi Square Test* dengan hasil yang diperoleh dari pengumpulan dan pengujian data mengenai pengetahuan responden dengan kepatuhan *safety riding* yaitu terdiri dari 18 orang (60,0%) yang memiliki pengetahuan yang baik, dan 12 orang (40,0%) memiliki pengetahuan yang kurang baik. Hasil uji statistik dengan *Chi Square Test* diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,035 ($<0,05$) yang artinya ada hubungan bermakna antara pengetahuan responden dengan *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) di Janturan, Kecamatan Umbulharjo, Kota Yogyakarta Tahun 2020. Sejalan dengan Aeni, dkk (2021) yang menyatakan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku aman berkendara dengan *P value* = 0,000 (Aeni, et al., 2021). Diperkuat dengan penelitian Heryono, dkk (2020) menyatakan ada hubungan tingkat pengetahuan terhadap kepatuhan *safety riding* pada remaja di SMA Negeri 8 Balikpapan dengan *p-value* 0,018 (Heryono, et al., 2020). Hasil yang sama ditemukan ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pengendara sepeda motor di Kota Jambi dengan ($p=0,000$) (Iskandar, et al., 2021)

Risiko dapat dilihat dari nilai *Ratio Prevalensi* yaitu $RP=2,279$ dengan nilai *Confident Interval (CI) 95%* = 1,667-3,117, yang artinya pengendara ojek *online* yang memiliki pengetahuan yang kurang baik tentang keselamatan *safety riding* akan meningkatkan risiko terciptanya praktik keselamatan *safety riding* yang kurang baik pula sebesar 2,279 kali. Secara biologi pengetahuan responden yang kurang baik tentang keselamatan *safety riding* secara signifikan akan meningkatkan risiko timbulnya kepatuhan *safety riding* yang

kurang baik. Hal ini disebabkan karena nilai *Confident Interval (CI)* tidak mencakup angka 1. Pengendara ojek *online* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) memiliki pengetahuan yang baik tentang keselamatan *safety riding* yang mengakibatkan kepatuhan *safety riding* yang baik pula disebabkan karena pengalaman yang telah mereka punya selama berkendara membuktikan bahwa dengan pengetahuan yang mereka miliki tentang cara berkendara yang aman maka harus terus di terapkan dengan baik agar dapat tetap meminimalisir terjadinya kecelakaan menjadi besar. Hal ini sesuai dengan teori Roges dalam Notoatmodjo (1993), yang mengatakan bahwa dari pengalaman dan penelitian terbukti bahwa kepatuhan yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng (*long lasting*) daripada yang tidak didasari oleh pengetahuan.

Hubungan Antara Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* Pada Pengendara Ojek *Online* di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN).

Berdasarkan hasil uji analisis bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan kepatuhan *safety riding*. Hal ini ditunjukkan dari hasil uji statistik menggunakan *Chi Square Test*. Hasil yang diperoleh dari pengumpulan dan pengujian data mengenai sikap responden yaitu 17 orang (56,7%) yang memiliki sikap baik dan 13 orang (43,3%) memiliki sikap kurang baik. Hasil uji statistik yang telah dilakukan diperoleh *p-value* yang nilainya lebih kecil dari nilai α yaitu $0,016 < 0,05$. Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan bermakna antara sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada pengendara ojek *online* Gojek di Paguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) di jalan Janturan, Kecamatan Umbulharjo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

Risiko dapat di lihat dari *Ratio Prevalensi* yaitu $RP = 2,781$ dengan nilai *Confident Interval (CI)* 95% = 2,152-3,595, yang artinya pengendara ojek *online* yang memiliki sikap yang kurang baik tentang *safety riding* akan meningkatkan risiko terciptanya praktik *safety riding* yang kurang baik sebesar 2,781 kali. Secara biologi sikap responden

yang kurang baik tentang *safety riding* secara signifikan akan meningkatkan risiko timbulnya tindakan *safety riding* yang kurang baik. Hal ini disebabkan karena nilai *Confident Interval (CI)* tidak mencakup angka 1. Penelitian ini sejalan dengan Iskandar, dkk (2021) yaitu ada hubungan sikap dengan perilaku *safety riding* di Kota Jambi tahun 2021 (Iskandar, et al., 2021). Diperkuat oleh Wulandari, dkk (2017) menyatakan ada hubungan sikap dengan perilaku berkendara aman pada kurir pos sepeda motor di PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang 2017 (Wulandari, Wijayanti dan Widjasena., 2017)

Pengendara ojek *online* GOJEK di Paguyuban Gojek Jalan Janturan dapat memiliki sikap yang baik tentang *safety riding* yang menimbulkan kepatuhan keamanan yang baik pula dikarenakan para pengendara ojek *online* itu sendiri sudah memiliki kesadaran atau keyakinan positif bahwa dengan menerapkan praktik cara berkendara yang aman, maka mereka akan terhindar dari kemungkinan terjadinya kecelakaan yang tidak diinginkan. Hal tersebut sesuai dengan teori Azwar (2000), yang menyatakan bahwa sikap terhadap suatu perilaku dipengaruhi oleh keyakinan bahwa perilaku tersebut akan membawa kepada hasil yang diinginkan atau tidak diinginkan (Azwar, 2000).

Berdasarkan uji statistik yang telah dilakukan pada 2 variabel bebas (pengetahuan dan sikap), maupun variabel terikat (kepatuhan / *safety riding*) diperoleh dua variabel yang berpengaruh secara statistik maupun biologi terhadap *safety riding* yaitu pengetahuan dan sikap responden. Seorang pengendara hendaknya selalu memiliki pengetahuan dan sikap yang baik terhadap bagaimana dia akan berkendara di jalan raya, karena hal ini akan berdampak langsung pada cara orang tersebut berkendara, kepatuhan berkendara yang kurang baik tentu akan menyebabkan risiko yang lebih tinggi untuk terjadinya kecelakaan dibandingkan dengan mereka yang memiliki perilaku dan *Safety Riding* yang baik. Terlebih lagi bagi para pengendara ojek *online* dimana mereka tidak hanya berkendara untuk kepentingan keselamatan diri mereka sendiri saja, namun juga harus

memikirkan keselamatan dari penumpang mereka.

SIMPULAN

Terdapat hubungan antara pengetahuan tentang *Safety Riding* dengan kepatuhan oleh pengendara ojek *online* gojek di Peguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) ($P\text{-Value} = 0,035$, 95%CI: (1,667-3,117). Terdapat hubungan antara sikap dengan kepatuhan oleh pengendara ojek *online* gojek di Peguyuban Gojek Jalan Janturan (GOJAJAN) ($P\text{-Value} = 0,026$, 95%CI: (2,781-3,595).

SARAN

Saran bagi paguyuban Gojek Perlu adanya upaya untuk lebih meningkatkan lagi tindakan keselamatan berkendara aman dalam berkendara bagi para pengendara ojek *online*, misalnya dengan memberikan pelatihan maupun penyuluhan secara berkala mengenai bagaimana cara mengaplikasikan teknik *safety riding* yang baik dan benar sehingga para pengendara ojek *online* tersebut selalu senantiasa waspada dalam berkendara sehingga meminimalisir terjadinya kecelakaan di jalan raya. Saran untuk *Driver Ojek Online* agar dapat memahami lebih mendalam lagi tentang *safety riding* terutama peraturan dan rambu lalu lintas, hal ini bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan dan sikap dalam berlalu lintas serta berperilaku aman berkendara di jalan raya. Serta menggunakan alat pelindung diri dan komponben sepeda motor/kelengkapan kendaraan yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI).

DAFTAR PUSTAKA

Aeni, N., Effendi, L., Munaya, F. & Herdiansyah, D., 2021. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 1(2), pp. 191-204.

Ariwibowo, 2013. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik *Safety Riding Awareness* Pada Pengendara

Ojek Sepeda Motor. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, pp. 24-25.

Azwar, 2000. *Sikap Manusia*. 1 ed. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Heryono, D., Maslina & Zainul, L., 2020. Hubungan Tingkat Pengetahuan Terhadap Kepatuhan *Safety Riding* Pada Remaja di SMA Negeri 8 Balikpapan. *Jurnal Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lingkungan Lingkungan*, 6(2), pp. 314-320.

Iskandar, F., Yenni, M. & Berliana, N., 2021. Determinant of *Safety Riding Behavior* of Motorcycle Riders. *Community Research of Epidemiology*, 2(1), pp. 35-44.

Notoatmodjo, 2012. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Notoatmodjo, 2014. *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Polri, K., 2018. *Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kendaraan..* [Online] Available at: <http://korlantas.polri.go.id/> [Accessed 19 juli 2020].

Prima, DW, Kurniawan Bina, Ekawati, 2016. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku *Safety Riding* Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal kesehatan masyarakat.*, p. 3.

Puspitasari, Dwi dan Hendrati., 2013. Hubungan antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor.. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, pp. 192-200.

Ramadhan, A., 2019. <https://nasional.kompas.com/read/2019/12/28/10355741/polri-sebut-jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-meningkat-pada-2019>. [Online] Available at: nasional.kompas.com [Accessed 21 05 2022].

RI, K., 2013. *Kemenkes Fokuskan Anak Usia Sekolah yang Rawan Kecelakaan pada Pekan Keselamatan Jalan Tahun 2013*. Jakarta: Jakarta.

RI, U., 2009. *UU Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (pasal 105 – pasal 126 tentang tata cara berlalu lintas)*. [Online] Available at: http://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/uu_2009_22

- [.pdf](#)
[Accessed 14 Agustus 2020].
- Ruslan, Z., 2015. *Hubungan Antara Tingkat Pendidikan, Pengetahuan dan Sikap dengan Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengojek Sepeda Motor di Terminal Giwangan, Kota Yogyakarta, Yogyakarta: Universitas Ahmad Dahlan Digital Library.*
- Sediantoro, U., 2015. *m*
<http://www.merdeka.com/otomotif/hingga-september-2015-ada-23-ribukasus-kecelakaan-di-indonesia.html>. [Online]
Available at: www.merdeka.com
[Accessed 3 April 2021].
- Wulandari, Wijayanti dan Widjasena., 2017. Faktor – Faktor yang berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) pada Kurir Pos Sepeda Motor di PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat.*, p. 346.