

Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Pengemudi Ojek *Offline* di Area Makam Sunan Giri Gresik

Safira Rahmatul Ummah^{1*}, Sestiono Mindiharto²

^{1,2}Prodi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan, Universitas Muhammadiyah Gresik

How to cite: Mindiharto, S., & Rohmatul Ummah, S. (2023). Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Pengemudi Ojek *Offline* di Area Makam Sunan Giri Gresik. *Jurnal Kesehatan*, 16(2). <https://doi.org/10.23917/jk.v16i2.2099>

Info Artikel

Riwayat Artikel:

Submisi: 06 Juli 2023

Revisi: 16 Agustus 2023

Penerimaan: 24 Agustus 2023

Kata Kunci:

Pengetahuan berkendara,
safety riding

Keywords:

Driving knowledge,
safety riding

ABSTRAK

Pendahuluan: Berkendara di jalan raya memerlukan konsentrasi dan kepatuhan agar keteledoran yang menyebabkan kecelakaan dapat dihindarkan melalui perilaku *safety riding* dalam berkendara lebih tertib menciptakan rasa aman dan nyaman, mengurangi angka kecelakaan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan *safety riding* pada pengemudi ojek *offline* di area makam Sunan Giri Gresik. **Metode:** Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara ojek *offline* di makam Sunan Giri Gresik berjumlah 180 orang. Jumlah sampel yang terkumpul dari hitungan Rumus Slovin berjumlah 124 orang ojek *offline*. Teknik yang digunakan untuk menentukan sampel adalah *simple random sampling*. Instrumen penelitian ini adalah kuesioner. **Hasil:** Hasil analisis menunjukkan bahwa semua pengemudi ojek *offline* di area makam Sunan Giri Gresik adalah laki-laki, kisaran berada pada usia 36-56 tahun sebanyak 124 (69%) dari 180 orang. Analisis data dilakukan meliputi analisis univariat, analisis bivariat dan menggunakan uji chi-square, menunjukkan hasil bahwa tukang ojek *offline* yang cukup patuh *safety riding* lebih banyak memiliki pengetahuan berkendara yang cukup (87%), dengan nilai P-value sebesar 0,008, dibanding dengan tukang ojek yang cukup memiliki kepatuhan *safety riding* namun baik dalam pengetahuan berkendara (67,4%). **Simpulan:** penelitian yang dilakukan terhadap ojek *offline* di area makam Sunan Giri Gresik bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pengetahuan dan kepatuhan *safety riding*.

ABSTRACT

Introduction: Driving on the highway requires concentration and obedience so that carelessness, which causes accidents, can be avoided through safe riding behavior in driving more orderly, creating a feeling of safety and comfort and reducing the number of accidents. This research aims to determine the relationship between the level of *safety riding* knowledge among *offline* motorcycle taxi drivers in the Sunan Giri Gresik grave area. **Method:** The population in this study was 180 *offline* motorcycle taxi drivers at the Sunan Giri Gresik grave. The number of samples collected from the Slovin Formula calculation was 124 *offline* motorcycle taxi drivers. The technique used to determine the sample is *simple random sampling*. The instrument of this research is a questionnaire. **Results:** The analysis shows that all *offline* motorcycle taxi drivers in the Sunan

Giri Gresik grave area are men aged 36-56, 124 (69%) of the 180 people. Data analysis was carried out, including univariate analysis, bivariate analysis, and using the chi-square test, showing the results that offline motorcycle taxi drivers who were entirely compliant with safety riding had more driving knowledge (87%), with a P-value value of 0.008, compared to drive motorcycle taxis that have sufficient safety riding compliance but are good at driving knowledge (67.4%). **Conclusion:** Research conducted on offline motorcycle taxis in the Sunan Giri Gresik grave area shows a significant relationship between the level of knowledge and compliance with safety riding.

Corresponding Authors: (Safira rahmatul ummah)*

Prodi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan, Universitas Muhammadiyah Gresik, Jl. Proklamasi 65 Gresik Jawa Timur 61111

Email: safirarahmatul29@gmail.com, Sestionomindharto@umg.ac.id

PENDAHULUAN

Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas menjadi masalah serius dan meningkat setiap tahunnya. Laporan Kepolisian Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 meningkat 3% dibandingkan tahun 2018. Pada tahun 2020, data Korlantas Polri menunjukkan jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan 14% dari 116.441 menjadi 100.028 kejadian.

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan mencatat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 didominasi oleh usia produktif. Berdasarkan tingkat pendidikan, pelajar SMA merupakan jumlah terbanyak. Berdasarkan kelompok usia, jumlah kecelakaan lalu lintas pada usia 10-19 tahun sebanyak 26.906 orang, 20 - 29 tahun sebanyak 29.281 orang, 30-39 tahun sebanyak 18.553 orang, 40-49 tahun 17.980 orang, dan > 50 tahun sebanyak 31.740 orang. Hasil analisis kecelakaan lalu lintas di Indonesia tahun 2010-2014 menunjukkan jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas tertinggi adalah sepeda motor dan kedua mobil. Proporsi tertinggi kecelakaan lalu lintas berada di Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, DKI Jakarta, dan Sumatera Utara. Sementara, analisis data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tahun 2007-2016 menunjukkan waktu kejadian kecelakaan lalu lintas tertinggi (44%) terjadi pada jam produktif yaitu pukul 12.00- 18.00.

Menurut Kepolisian Republik Indonesia 61% kecelakaan lalu lintas disebabkan karena faktor manusia (*human error*), 9% karena kendaraan, dan 30% karena prasarana dan lingkungan.⁸ Faktor manusia merupakan faktor yang berperan paling dominan penyebab kecelakaan karena merupakan pemakai utama jalan raya. Hal yang terkait dengan faktor manusia diantaranya pengemudi yang kurang disiplin dalam berlalu lintas. Terbukti dari laporan Riskesdas 2018 bahwa proporsi masyarakat Indonesia usia >5 tahun yang selalu menggunakan helm saat mengendarai atau membonceng sepeda motor hanya 33,7% (Puspoprodjo & Laila, 2021).

Hal ini didapati juga dari wilayah wisata religi Sunan Giri, dimana di wilayah tersebut terdapat sekelompok pengendara sebagai tukang ojek yang berkumpul di bawah wisata religi Sunan Giri. Tukang ojek ini mengantar peziarah dari makam Sunan Giri menuju terminal atau tempat parkir bus para peziarah. Jarak antara pangkalan atau tempat para ojek berkumpul menuju terminal berkisar 60 meter, dari jarak yang cukup dekat tersebut membuat para ojek terkesan berebut pelanggan sehingga mengakibatkan pengendara berkendara secara kebut-kebutan.

Dari hasil wawancara oleh beberapa subjek dapat diketahui bahwa para ojek di makam Sunan Giri ini sudah menerapkan keamana berkendara seperti, memakai helm, jaket, sepatu, dan sepeda motor yang sesuai dengan standar kendaraan bermotor. Namun,

memang para ojek menggunakan kecepatan yang tinggi, hal ini dikarenakan para ojek beranggapan jika tidak cepat maka tidak mendapatkan konsumen yang banyak. Dari hal tersebut tidak dapat dipungkiri bahwa terdapat kecenderungan akan kecelakaan lalu lintas. Hal ini disepakati oleh para tukang ojek setempat, mereka menuturkan bahwa kecelakaan jelas ada namun jarang jika kecelakaan yang berskala besar, kecelakaan kecil juga sesekali terjadi karena bersenggolan dengan pengendara lain. Dari hal tersebut dapat diketahui bahwa para ojek tersebut kurang memprioritaskan keamanan dan keselamatan dalam berkendara. Sedangkan dalam berkendara perlu adanya persiapan yang cukup dan pengetahuan akan *safety riding* untuk melindungi diri dan konsumen. Perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) merupakan upaya untuk meminimalkan bahaya dan memaksimalkan keselamatan berkendara sehingga tidak membahayakan pengendara lain dan menimbulkan kecelakaan. Manusia sebagai pengguna kendaraan berperan dominan dalam terjadinya kecelakaan (Puspoprodo & Laila, 2021).

Hasil penelitian sebelumnya didapatkan responden yang mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara baik ada 54,4% dan responden yang mempunyai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) baik ada 63,7%. Hasil uji statistik menunjukkan ada hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (COR 2,59;1,92- 3,50). Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan bermakna antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara. Disarankan pemerintah dan pihak terkait untuk lebih sering memberikan sosialisasi dan edukasi kepada kelompok usia produktif terkait keselamatan berkendara. Bagi pengendara disarankan tetap berkendara dengan aman dan disiplin mematuhi peraturan lalu lintas (Puspoprodo & Laila, 2021).

Hasil penelitian lain menunjukkan bahwa variabel sikap memiliki hubungan yang signifikan (p -value 0,004) dengan perilaku berkendara aman. Variabel usia, jenis kelamin, pengetahuan, keterampilan mengemudi dan APD tidak memiliki hubungan dengan perilaku aman berkendara, sedangkan variabel sikap memiliki hubungan dengan perilaku aman berkendara. Saran dalam penelitian sangat diperlukan adanya sosialisasi terkait perilaku aman berkendara kepada tukang ojek offline (Srisantyorini, 2021). Selain itu, penelitian Noor (2018) menunjukkan bahwa 22,5% responden memiliki perilaku keselamatan berkendara yang kurang baik, 16,2% responden pernah mengalami insiden di jalanraya dalam 12 bulan terakhir. Analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan antara perilaku keselamatan berkendara dengan insiden lalu lintas jalan (p -value = 0,045). Dari hasil ini, diharapkan tukang ojek offline melakukan sosialisasi kepada para tukang ojek offline tentang keselamatan berkendara untuk menghindari kecelakaan di jalan raya. Dari penelitian-penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa keselamatan berkendara diperlukan bagi para pengendara. Pengetahuan merupakan salah satu faktor akan keselamatan dalam berkendara, sementara faktor pendukung seperti sikap, usia dan lain-lain juga dapat mempengaruhi keselamatan dalam berkendara. Dengan hal ini maka peneliti ingin menggali lebih lanjut mengenai tingkat pengetahuan ojek offline di makam Sunan Giri terhadap *safety riding*.

KAJIAN LITERATUR

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan 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 (Korlantas Polri, 2018).

Hasil study yang dilakukan di Surakarta menunjukkan dari 150 pengendara ojek online sebanyak 55 responden (36,7%) berpengetahuan rendah dan sebanyak 95 responden

(63,3%) berpengetahuan tinggi. Namun hasil sebuah study yang di lakukan oleh Santyorini (2018) menunjukkan bahwa sebesar 57,4% Ojek *offline* memiliki pengetahuan yang kurang baik terhadap *safety riding* dan 42,6% memiliki pengetahuan yang baik terhadap *safety riding* pada ojek *offline*. Kemudian menurut Permatasari (2017) bahwa Perilaku keselamatan berkendara yang kurang baik sebesar 56,4%. Ada beberapa faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan, diantaranya adalah faktor manusia, kendaraan dan lingkungan. Dari ketiga faktor tersebut faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dengan nilai sebesar 69,70%, dimana faktor manusia ini diantaranya adalah menganggap jalan sebagai arena kebut-kebutan, belum cukup umur, belum memiliki SIM, melepas kelengkapan sepeda motor, membawa penumpang lebih dari satu, menggunakan hand phone saat berkendara, mengantuk saat berkendara, kurang menguasai kendaraan, melanggar rambu-rambu lalu lintas serta tidak menggunakan helm.

Keselamatan berkendara (*safety riding*) adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, dimana kita berada pada titik yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Implementasi dari pengertian diatas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik diri sendiri maupun bagi orang lain. Dengan demikian, ketika kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety riding* (*safety minded*) telah masingmasing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal kecil (Ariwibowo, 2013).

Berangkat dari dasar pemikiran keselamatan berkendara tersebut, para pengendara haruslah menyadari arti dan pentingnya keselamatan berkendara, hal ini bisa dicontohkan dengan semakin meningkatnya kecelakaan di jalan raya dan berbagai kejadian kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh berbagai kasus. Walau terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati untuk melaksanakan segala aktifitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety riding* telah dimiliki maka akan dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* diterapkan, baik dimulai dari diri sendiri maupun diterapkan kepada orang lain. Untuk mengendarai kendaraan bermotor jenis sepeda motor juga diperlukan alat pelindung diri (APD) sepeda motor bagi pengendara sepeda motor yang gunanya untuk meningkatkan keamanan dalam mengendarai sepeda motor, berikut adalah tata cara bersepeda motor yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2009).

Helm adalah bentuk perlindungan tubuh yang dikenakan di kepala dan biasanya dibuat dari metal atau bahan keras seperti kevlar, serat, resin atau plastik. Helm motor adalah helm yang digunakan untuk melindungi kepala bila terjadi kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dari bentuknya, helm motor dapat dikelompokkan dalam 3 (tiga) jenis helm, yaitu helm separuh kepala (*half face*), helm tiga perempat (*open face*), dan helm penuh (*full face*). Dari ketiga jenis helm ini, *helm full face* adalah helm yang paling baik, karena seluruh kepala dilindungi dari benturan (Lestari, 2020).

Sarung tangan berfungsi untuk mengurangi efek langsung angin maupun kondisi cuaca ketika berkendara dan meminimalkan dampak cedera pada saat terjadi kecelakaan lalu lintas. Penahan benturan, goresan dan berbahan yang kuat merupakan standar dari sarung tangan untuk mengendarai sepeda motor. Sarung tangan juga harus nyaman ketika digunakan dan memberi kemampuan menggenggam setang dengan baik (Pudji, 2009).

METODE PENELITIAN

Pendekatan kuantitatif dalam penelitian ini digunakan untuk menguji hubungan pengetahuan berkendara terhadap kepatuhan *safety riding* pada tukang ojek offline di area makam Sunan Giri Gresik. Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara ojek offline di makam Sunan Giri Gresik berjumlah 180 orang. Jumlah sampel yang terkumpul dari hitungan Rumus Slovin berjumlah 124 orang ojek offline. Teknik yang digunakan untuk menentukan sampel adalah *simple random sampling*. Kriteria inklusi sampel adalah berumur antara 17-64 yang tergolong masih produktif dan sudah memiliki SIM.

Pengambilan data dilakukan terhadap tukang ojek *offline* di area makam Sunan Giri dengan kuesioner dan dokumentasi untuk mendapatkan data pada penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Pengambilan data dengan melakukan wawancara langsung pengemudi di area makam Sunan Giri, tempat pangkalan atau di warung kopi saat tukang ojek *offline* bersantai menunggu penumpang berziarah, data yang didapat dilakukan pengujian dengan pengujian statistic *Chi-square* yang dibantu dengan menggunakan *software statistic*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini menggunakan analisis univariat yang bertujuan untuk mendeskripsikan karakteristik masing-masing variabel yang diteliti. Sebanyak 124 responden yang terlibat dalam penelitian ini.

Tabel 1. Karakteristik Responden (N=124)

Variabel	Frekuensi	Presentase (%)
Usia		
15-35 Tahun	20	16,1
36-56 Tahun	94	75,8
57-70 Tahun	10	8,1
Lama berkendara		
1-10 tahun	25	20,2
11-20 tahun	68	54,8
21-30 tahun	31	25,0
Kepemilikan SIM		
Punya	109	87,9
Tidak punya / Mati	15	12,1

Sebagian besar responden berusia 36-56 tahun (75,8%) dan paling sedikit responden berusia 57-70 tahun (8,1%). Sekitar separuh responden (54,8%) memiliki pengalaman berkendara selama 11-20 tahun, sedangkan yang berpengalaman 1-10 tahun dan 21-30 tahun memiliki persentase yang hampir sama, yaitu 20,2% dan 25%. Hampir sebagian besar (87,9%) responden sudah memiliki SIM (Tabel 1).

Hasil analisis hubungan pengetahuan berkendara dengan kepatuhan *safety riding* menunjukkan bahwa tukang ojek *offline* yang cukup patuh *safety riding* lebih banyak memiliki pengetahuan berkendara yang cukup (87%) dibanding dengan tukang ojek yang

cukup memiliki kepatuhan *safety riding* namun baik dalam pengetahuan berkendara (67,4%). Dari hasil pengujian statistik, nilai signifikansinya adalah 0,008 ($p\text{-value} < 0,05$) yang artinya bahwa ada hubungan antara pengetahuan berkendara dengan kepatuhan *safety riding*. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Puspoprodo & Laila (2021) yakni ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) dengan $p\text{-value} = 0,001$. Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Noor, et al., (2016) dengan hasil $p\text{-value} = 0,027 (< 0,05)$ sehingga terdapat hubungan tingkat pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding* pada remaja di SMA.

Tabel 2. Hasil Analisis Hubungan Pengetahuan dengan Kepatuhan Berkendara

Pengetahuan	Kepatuhan				Total	r	P-value	
	Cukup Baik		Baik					
	n	%	n	%				
Cukup	68	87,1	10	12,9	78	100	7,039	0,008
Baik	31	67,4	15	32,6	46	100		

Hasil penelitian diketahui bahwa mayoritas memiliki tingkat pengetahuan cukup tentang *safety riding* yaitu 124 responden (87%). Mayoritas tingkat pengetahuan ojek *offline* di area makam sunan Gresik adalah cukup. Hal ini disebabkan karena tukang ojek *offline* di area makam Sunan Giri Gresik hanya mendapatkan edukasi dan teguran dari ketua paguyuban. Belum pernah ada edukasi secara internal tentang pengetahuan berkendara atau kepatuhan *safety riding* dari pemerintah setempat atau dari pihak manapun. Hanya dari ketua paguyuban yang memberikan nasihat perihal keamanan dan keselamatan berkendara. Menurut Lestari (2020), pendidikan dan informasi yang cukup sangat berperan dalam peningkatan pengetahuan. Pengetahuan diperlukan sebagai dorongan psikis dalam menumbuhkan sikap dan perilaku setiap hari, sehingga dapat dikatakan bahwa pengetahuan merupakan stimulasi terhadap tindakan seseorang.

Pengetahuan tukang ojek *offline* di area makam Sunan Giri Gresik dominan berada pada posisi pengetahuan menjawab cukup sebanyak 68 responden (87%) dan sisanya 10 responden (12,8%) memilih baik dan kurang berpengetahuan terhadap kepatuhan *safety riding*. Tingkat pengetahuan ini mungkin dipengaruhi oleh usia, kepemilikan SIM dan pengalaman berkendara. Dari hasil survei pada kategori usia 36-56 tahun berjumlah 94 responden (75,8%) dimana pada usia tersebut tergolong usia lansia sehingga minimnya pengetahuan mengenai *safety riding* berdampak pada seringnya melakukan pelanggaran mengenai penggunaan sepeda motor dalam berlalu lintas, seperti berbonceng tiga, kebut-kebutan dengan kecepatan yang tinggi, tanpa menggunakan APD dengan lengkap dan baik. Menurut Noor & Syaputra (2018), semakin cukup umur, seseorang akan lebih matang dalam berfikir. Pada hasil penelitian rata-rata usia responden dewasa akhir dimana mengalami berkurangnya kekuatan memori dalam mengingat suatu hal (Maryati & Rezanita, 2018). Untuk memperoleh sikap yang mendukung tidak hanya diperlukan pengetahuan saja, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor umur, jenis kelamin, pengalaman penting, kebudayaan, media massa, Lembaga Pendidikan dan Lembaga agama, serta emosional (Putri et al., 2019). Peningkatan pengetahuan juga akan mempengaruhi sikap dan perilaku berkendara kendaraan (Hadi et al., 2023). Selain itu, ada yang berpendapat bahwa berkembangnya sikap dan perilaku kesehatan seseorang berjalan dengan umur. Padahal umur juga berkaitan dengan kematangan akal dalam menerima, menghayati, dan mensikapi sesuatu (Putri, 2019).

SIMPULAN

Perilaku *safety riding* pada tukang ojek offline di area makam Sunan Giri Gresik paling banyak menunjukkan ada dalam kategori cukup dalam pengetahuan berperilaku *safety riding* yaitu sebesar 68 responden (87%) dan sisanya 10 responden (12,8%). Terdapat hubungan antara pengetahuan berkendara dengan kepatuhan *safety riding* pada tukang ojek *offline* di area makam Sunan Giri Gresik. Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel tingkat pengetahuan berkendara dan variabel kepatuhan *safety riding* dengan nilai $p\text{-value } 0,008 < \alpha = 0,05$.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih diberikan kepada seluruh pengendara ojek *offline* yang berkenan terlibat dalam proses penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariwibowo, R. (2013). Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 2(1).
- Departemen Perhubungan Darat. (2009). Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia.
- Hadi, A. J., Ahmad, H., Permayasa, N., & Nasution, N. (2023). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku K3 pada Sopir Angkutan Umum di Kota Padangsidempuan. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia (MPPKI)*, 6(2), 254–260.
- Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2018, Polantas Dalam Angka Tahun 2014, Korps Lalu Lintas Republik Indonesia, Jakarta
- Lestari, E. T. (2020). *Cara praktis meningkatkan motivasi siswa sekolah dasar*. Deepublish, Purworejo.
- Maryati, L. I., & Rezanita, V. (2018). *Buku Psikologi Perkembangan: Sepanjang Kehidupan Manusia*. Umsida Press, Sidoarjo.
- Noor, I. H., & Syaputra, E. M. (2018). Hubungan Perilaku Keselamatan Berkendara dengan Insiden di Jalan Raya pada Pelajar di SMA Z di Yogyakarta. *Jurnal Publikasi Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 5(3), 93–98.
- Noor, I. H., Syaputra, E. M., Masyarakat, S. K., Mangkurat, U. L., & Wiralodra, U. (2016). Hubungan Perilaku Keselamatan Berkendara Dengan Insiden di Jalan Raya Pada Pelajar di Sma Z di Yogyakarta. *JPKMI*, 5(3), 2–6.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan
- Permatasari, A. (2018). *Gambaran Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pelajar SMA Dua Mei Ciputat Timur Tahun 2017*. [Skripsi]. UIN Syarif Hidayatullah, Jakarta.
- Pudji, S. N. (2009). *Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Remaja Terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas*. [Artikel Ilmiah]. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga, Surabaya.
- Puspoprodo, W. U., & Laila, N. N. (2021). Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*, 20(3), 118–126. <https://doi.org/10.33221/jikes.v20i3.1480>
- Putri, E. P. P., Nurhidayat, S., & Sukamto, F. I. (2019). Hubungan pengetahuan dengan sikap remaja dalam keselamatan berkendara. *1st Prosiding Seminar Nasional Fakultas Ilmu Kesehatan*, 176–183.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Srisantyorini, T., Alpiani, A. M., Saputra, N., Al, M., Sudin, M., Dahlan, J. K. H. A., & Selatan, T. (2021). Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (*Safety Riding*) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan "X" di Kota Tangerang Selatan. *Jurnal Kajian dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat*, 1(2), 201–214.