

## FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING PADA KOMUNITAS OJEK ONLINE DI KOTA BEKASI

Shanon Trivena Nusa, Deasy Febriyanty, Mirta Dwi Rahmah Rusdy

Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu-Ilmu Kesehatan, Universitas Esa Unggul

Correspondence author : shannonusa@gmail.com

### Abstract

*Safety riding behavior as known as driving safety is an activity to create security and safety while driving for oneself and others so that it can reduce the level of danger in traffic. Based on the results of a preliminary survey regarding safety riding behavior among members of the Bekasi online motorcycle taxi community, it was found that out of 10 out of 16 respondents behaved unsafely while driving. Unsafe behaviors that are still carried out include sudden braking, driving at high speed, and using cellphones. This study aims to analyze the factors related to safety riding behavior in the online motorcycle driver community in Bekasi City in 2020. This study used a cross sectional design. The sampling method used was purposive sampling with a required sample size of 75 respondents. Data were analyzed by univariate and bivariate analysis with chi square test. The results of univariate analysis showed that the highest proportion of unsafe behavior was 53.3%, old age was 52%, good knowledge was 65.3%, a positive attitude was 53.3%, and the use of incomplete PPE was 66.7%. The bivariate results showed no relationship between age (PR = 1.19; 95% CI = 0.78-1.83), knowledge (PR = 1.01; 95% CI = 0.65-1.58), completeness the use of PPE (PR = 1.03; 95% CI = 0.65-1.63) with safety riding behavior, but there is a relationship between attitudes (PR = 2.12; 95% CI = 1.33-3.37) with safety riding behavior in the online motorcycle taxi community in Bekasi City in 2020. With many who practice unsafe behavior while driving, it is hoped that online motorcycle taxi companies can conduct safety talks. by sending automatic messages to online motorcycle taxi drivers, monitoring and evaluating every 3 months, and providing gloves and eye protection.*

**Keyword :** *Safety riding behavior, driving safety, online motorcycle driver*

### Abstrak

Perilaku *safety riding* atau dikenal dengan keselamatan berkendara merupakan kegiatan untuk menciptakan keamanan dan keselamatan selama berkendara bagi diri sendiri dan orang lain sehingga dapat mengurangi tingkat bahaya saat berlalu lintas. Berdasarkan hasil survei pendahuluan mengenai perilaku *safety riding* pada anggota komunitas ojek online Bekasi didapati bahwa dari 10 responden dari 16 responden berperilaku *unsafely* saat berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020. Penelitian ini menggunakan desain *cross sectional*. Metode pengambilan sample menggunakan *purposive sampling* dengan jumlah sampel yang diperlukan sebanyak 75 responden. Data dianalisis dengan analisis univariat dan bivariat dengan uji *chi square*. Hasil analisis univariat menunjukkan proporsi tertinggi perilaku tidak aman sebesar 53,3%, usia tua sebesar 52%, pengetahuan baik sebesar 65,3%, sikap positif sebesar 53,3%, dan penggunaan APD yang tidak lengkap sebesar 66,7%. Hasil bivariat menunjukkan tidak ada hubungan antara usia (PR = 1,19; 95% CI = 0,78-1,83), pengetahuan (PR = 1,01; 95% CI = 0,65-1,58), kelengkapan penggunaan APD (PR = 1,03; 95% CI = 0,65-1,63) dengan perilaku *safety riding*, tetapi ada hubungan antara sikap (PR = 2,12; 95% CI = 1,33-3,37) dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020. Dengan banyak yang melakukan perilaku tidak aman saat berkendara maka diharapkan perusahaan ojek online dapat melakukan *safety talk* dengan mengirimkan pesan otomatis ke akun pengendara ojek online, melakukan monitoring dan evaluasi 3 bulan sekali, dan menyediakan sarung tangan dan pelindung mata.

**Kata Kunci :** *Perilaku safety riding, keselamatan berkendara, ojek online*

### PENDAHULUAN

Perilaku *safety riding* merupakan perilaku saat mengendarai sepeda motor dengan aman, sesuai dengan aturan, tidak ugal-ugalan dan mengutamakan keselamatan diri sendiri serta keselamatan pengguna jalan lainnya (Kusmagi, 2010). Penerapan perilaku *safety riding* dilakukan sebagai upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas. Peningkatan praktik *safety riding* dapat dilakukan melalui advokasi, sosialisasi edukasi dan kampanye kepada pengendara sepeda motor (Dirjen PP & PL, 2015).

Penelitian mengenai perilaku berisiko dan perilaku *safety riding* pada pengendara sepeda motor di IGD Rumah Sakit Universitas Zagazig Mesir didapati hasil yaitu perilaku *safety riding* yang dilakukan oleh pengendara motor antara lain perawatan sepeda motor (93,1%), berkendara tanpa pengaruh obat dan minuman keras (91,2%), tidak berkendara saat tubuh lelah (67,7%) dan mengendalikan kecepatan (38,5%). Selain itu perilaku berisiko yang dilakukan saat berkendara yaitu, tidak mematuhi lampu lalu lintas (58%), menggunakan handphone saat berkendara (54,5%), dan berkendara dengan penumpang lebih dari 1 (46,7%)(SA & MM, 2018).

Penelitian mengenai perilaku *safety riding* pada ojek online di Semarang didapati hasil yaitu sebanyak 61,1% ojek online berperilaku *safety riding* dan 38,9% ojek online yang berperilaku *unsafety riding* (Aulia, dkk, 2020). Kemudian penelitian yang dilakukan pada ojek online di Kota Medan menunjukkan sebanyak 63% ojek online berperilaku *safety riding* sedangkan yang berperilaku *unsafety* sebanyak 37% (Manurung, dkk, 2019).

Lawrence Green mengemukakan bahwa terdapat 3 faktor yang mempengaruhi perilaku manusia yaitu faktor predisposisi, faktor pemungkin, dan faktor penguat. Salah satu bentuk perilaku yaitu perilaku *safety riding* pada pengendara sepeda motor. Perilaku *safety riding* dapat dipengaruhi oleh faktor predisposisi adalah faktor yang mempermudah pengendara dalam berperilaku *safety riding* yang terdiri dari, pengetahuan, sikap, dan kepercayaan. Faktor pemungkin berperan untuk memfasilitasi perilaku *safety riding* pengendara biasanya berupa sarana dan prasarana untuk terjadinya perilaku *safety riding*. Faktor penguat yaitu faktor yang mendorong dan memperkuat pengendara untuk berperilaku *safety riding* seperti dukungan dari keluarga dan rekan kerja untuk melakukan perilaku *safety riding*(Notoatmodjo, 2012).

Komunitas ojek online di Kota Bekasi terbagi menjadi 4 zona yaitu barat, selatan, timur, dan utara. Peneliti melakukan survey pendahuluan pada 16 pengendara ojek online untuk mengetahui pengetahuan dan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online Bekasi. Survey pendahuluan mengenai perilaku *safety riding* menunjukkan bahwa 10 responden (62,25%) berperilaku *unsafety* Kemudian terdapat 8 responden (50%) memiliki pengetahuan *safety riding* yang kurang dan 8 responden (50%) memiliki pengetahuan *safety riding* yang baik.

Dampak yang terjadi jika pengendara ojek online tidak menerapkan perilaku *safety riding* yaitu mengalami kecelakaan lalu lintas, terkena tilang oleh polisi, mendapatkan penilaian buruk dari pelanggan dan akun ojek online dapat dibekukan. Upaya yang dilakukan oleh pihak aplikator untuk membentuk perilaku *safety riding* yaitu melakukan pelatihan *safety riding* kepada calon pengendara ojek online, dan menyediakan beberapa APD seperti helm SNI, jacket. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi Tahun 2020.

## **METODE**

Metode pada penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan desain studi *cross sectional*. Variabel dependen yang diteliti yaitu perilaku *safety riding* dan variabel independen dalam penelitian ini adalah usia, pengetahuan, sikap, dan kelengkapan penggunaan APD. Populasi pada penelitian ini adalah seluruh anggota komunitas ojek online Kota Bekasi sebanyak 103 orang. Sampel pada penelitian ini adalah sebagian anggota komunitas ojek online Kota Bekasi. Perhitungan sampel pada penelitian ini menggunakan rumus uji hipotesis beda proporsi dan didapatkan jumlah sampel sebanyak 75 responden. Teknik sampling pada penelitian ini yaitu *purposive sampling*. Pengumpulan data primer dilakukan melalui pengisian kuesioner Google Form. Tempat penelitian dilakukan di Kota Bekasi pada bulan September 2020 hingga Maret 2021. Sebelum pengumpulan data primer peneliti melakukan uji validitas dan reliabilitas pada 30 pengendara ojek online di Jakarta Pusat untuk memastikan bahwa instrumen yang akan digunakan sudah sesuai dan tepat untuk mengukur variabel yang diteliti. Uji validitas dan reliabilitas dilakukan menjadi dua tahap karena uji reliabilitas tahap pertama menunjukkan bahwa variabel pengetahuan tidak reliabel sehingga dilakukan uji validitas dan reliabilitas kembali. Data dianalisis secara univariat dan bivariat menggunakan uji statistik *chi square*. Penelitian ini dilakukan uji normalitas pada variabel perilaku *safety riding*, usia, pengetahuan, dan sikap untuk menentukan *cut off point*. Variabel perilaku *safety riding* terdistribusi normal sehingga *cut off point* menggunakan nilai mean sebesar 40. Sedangkan variabel usia, pengetahuan dan sikap tidak terdistribusi normal sehingga *cut off point* menggunakan nilai median yaitu usia sebesar 31, pengetahuan sebesar 7 dan sikap sebesar 25. Prosedur penelitian yang dilakukan oleh peneliti yaitu melakukan Penjelasan Sebelum Penelitian dan mengajukan *informed consent* pada responden. Penelitian ini sudah lolos persyaratan kaji etik. Pengolahan data menggunakan aplikasi IBM SPSS Statistics 22.

## HASIL

Berikut ini merupakan hasil analisis univariat dan bivariat :

### A. Analisis Univariat

Hasil analisis univariat tersaji pada tabel 1 di bawah ini :

**Tabel 1**  
**Disitribusi Frekuensi Perilaku *Safety Riding*, Usia, Pengetahuan, Sikap, dan Kelengkapan Penggunaan APD pada Komunitas Ojek Online di Kota Bekasi Tahun 2020**

Variabel	Kategori	Frekuensi (N)	%
<b>Dependen</b> Perilaku <i>Safety Riding</i>	Tidak aman	40	53,3
	Aman	35	46,7
<b>Independen</b> Usia	Muda	36	48
	Tua	39	52
Pengetahuan	Kurang baik	26	34,7
	Baik	49	65,3
Sikap	Negatif	35	46,7

Kelengkapan Penggunaan APD	Positif	40	53,3
	Tidak lengkap	50	66,7
	Lengkap	25	33,3

Variabel perilaku *safety riding* menggunakan *cut off point* mean dengan kategori tidak aman jika skor <40 dan aman jika skor ≥40, variabel usia menggunakan *cut off point* median dengan kategori muda jika usia < 31 tahun dan tua jika usia ≥ 31 tahun, variabel pengetahuan menggunakan *cut off point* median dengan kategori kurang baik jika skor < 7 dan baik jika skor ≥ 7, dan variabel sikap menggunakan *cut off point* median dengan kategori negatif jika skor < 25 dan positif jika skor ≥ 25. Hasil penelitian pada 75 responden diperoleh proporsi tertinggi yaitu perilaku tidak aman sebesar 53,3%, usia tua sebesar 52%, pengetahuan baik sebesar 65,3%, sikap positif sebesar 53,3%, dan penggunaan APD yang tidak lengkap sebesar 66,7%.

**B. Analisis Bivariat**

Hasil analisis univariat tersaji pada tabel 2 di bawah ini :

**Tabel 2**

**Hubungan Antara Usia, Pengetahuan, Sikap dan Kelengkapan Penggunaan APD dengan Perilaku *Safety Riding* pada Komunitas Ojek Online di Kota Bekasi**

Variabel		Perilaku <i>Safety Riding</i>		p-value	PR 95% CI		
		Tidak aman				Aman	
		N	%			N	%
Usia	Muda	21	58,3	15	41,7	0,547	1,19 (0,78-1,83)
	Tua	19	48,7	20	51,3		
Pengetahuan	Kurang baik	14	53,8	12	46,2	1,000	1,01 (0,65-1,58)
	Baik	26	53,1	23	46,9		
Sikap	Negatif	26	74,3	9	25,7	0,002	2,12 (1,33-3,37)
	Positif	14	35	26	65		
Kelengkapan penggunaan APD	Tidak lengkap	27	54	23	46	1,000	1,03 (0,65-1,63)
	Lengkap	13	52	12	48		

Tabel 2 menunjukkan hasil analisis bivariat pada uji *chi square* bahwa terdapat hubungan antara sikap (PR = 2,12; 95% CI = 1,33-3,37) dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020, dapat disimpulkan bahwa pengendara ojek online dengan sikap negatif berisiko 2,12 kali untuk tidak berperilaku *safety riding* dibandingkan pengendara dengan sikap positif. Namun didapati bahwa tidak ada hubungan antara usia (PR = 1,19; 95% CI = 0,78-1,83) dapat disimpulkan bahwa pengendara yang berusia muda berisiko 1.19 kali untuk tidak berperilaku *safety riding* dibandingkan dengan pengendara berusia tua, pengetahuan (PR = 1,01; 95% CI = 0,65-1,58) dapat dinyatakan bahwa pengendara dengan pengetahuan kurang baik berisiko 1.01 kali untuk tidak berperilaku *safety riding* dibandingkan dengan pengendara yang berpengetahuan baik, dan kelengkapan

penggunaan APD (PR = 1,03; 95% CI = 0,65-1,63) dapat dinyatakan bahwa pengendara dengan APD tidak lengkap berisiko 1,03 kali untuk tidak berperilaku *safety riding* dibandingkan pengendara dengan APD lengkap.

## PEMBAHASAN

### USIA

Hasil uji statistik didapatkan tidak adanya hubungan yang signifikan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Bekasi. PR (*prevalence ratio*) usia terhadap perilaku *safety riding* pengendara ojek online sebesar 1,19, yang berarti pengendara ojek online yang berusia muda berisiko 1,19 kali untuk tidak berperilaku *safety riding* dibandingkan dengan pengendara ojek online yang berusia tua. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Khakim, 2016) yang menyatakan bahwa tidak adanya hubungan yang bermakna antara umur dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor di Kelurahan Kedungmudu Kota Semarang.

Umur seseorang menunjukkan tingkat kematangan dalam bekerja, semakin dewasa umur seseorang maka semakin matang dalam bertindak (Soedirman & PK, 2014). Hasil penelitian ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh Soedirman & PK (2014) dimana sebagian pengendara ojek online yang berusia tua memiliki perilaku aman saat berkendara dengan didukung pengalaman berkendara yang cukup dibandingkan dengan pengendara ojek online yang berusia muda.

Hasil uji statistik menunjukkan tidak ada hubungan yang bermakna antara usia dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi. Berdasarkan hasil wawancara di lapangan dengan ketua komunitas didapati bahwa pengendara usia tua cenderung lebih berhati-hati saat berkendara karena memiliki pengalaman yang cukup. Selain itu masih ada faktor lain yang bisa mempengaruhi perilaku *safety riding*, yang sering ditemukan di lapangan antara lain motivasi pengendara ojek online terkait *safety riding*, tuntutan pemenuhan target orderan perhari, dan permintaan penumpang untuk mengendarai dengan kecepatan tinggi.

### PENGETAHUAN

Hasil uji statistik didapatkan hasil tidak adanya hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Bekasi. PR (*prevalence ratio*) pengetahuan terhadap perilaku *safety riding* pengendara ojek online sebesar 1,01 yang berarti pengendara ojek online dengan pengetahuan kurang baik berisiko 1,01 kali untuk tidak berperilaku *safety riding* dibandingkan dengan pengendara ojek online dengan pengetahuan baik. Hasil penelitian ini sejalan dengan Manurung, dkk (2019) yang menyatakan bahwa tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pengendara ojek online di Kota Medan.

Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang penting dalam pembentukan tindakan seseorang (*overt behavior*), seseorang yang memiliki pengetahuan yang cukup dapat menghasilkan perilaku yang baik (Notoatmodjo, 2012). Menurut Notoatmodjo (2012), pengetahuan dibagi menjadi 6 tingkatan yaitu tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis, dan evaluasi. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori Notoatmodjo (2012) karena proporsi tertinggi pengendara ojek online dengan pengetahuan baik adalah perilaku tidak aman.

Utari (2010) menyatakan semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang belum tentu semakin aman perilakunya saat berkendara. Penelitian ini menunjukkan tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* karena terdapat beberapa pengendara hanya

sampai tingkatan memahami pengetahuan safety riding saja dan tidak sampai tingkatan aplikasi sesuai dengan teori Notoatmodjo (2021). Kemudian terdapat faktor-faktor lain yang tidak diteliti namun dapat mempengaruhi perilaku *safety riding* seperti pemenuhan target orderan perhari, tuntutan dari penumpang untuk berkendara dengan kecepatan tinggi, motivasi, masa berkendara, dan faktor lainnya.

## SIKAP

Hasil uji statistik didapatkan hasil adanya hubungan yang signifikan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Bekasi. PR (*prevalence ratio*) sikap terhadap perilaku *safety riding* pengendara ojek online sebesar 2,12 yang berarti pengendara ojek online dengan sikap negatif baik berisiko 2,12 kali untuk tidak berperilaku *safety riding* dibandingkan dengan pengendara ojek online dengan sikap positif. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian oleh Silvia (2020) yang menunjukkan bahwa adanya hubungan bermakna antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek online di Stasiun Palmerah.

Perilaku seseorang dipengaruhi oleh sikapnya, sehingga jika seseorang menyikapi sesuatu dengan positif maka akan menghasilkan perilaku yang baik dan jika seseorang menyikapi dengan negatif maka menghasilkan perilaku yang kurang baik (Notoatmodjo, 2012). Semakin positif sikap seseorang maka semakin aman perilakunya saat berkendara (Utari, 2010).

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Notoatmodjo (2012) yang menunjukkan bahwa pengendara ojek online yang bersikap positif menghasilkan perilaku *safety riding* dan sebaliknya pengendara ojek online yang bersikap negatif menghasilkan perilaku tidak aman saat berkendara. Adanya hubungan antara sikap dan perilaku *safety riding* karena sikap adalah salah satu komponen yang dapat membentuk kecenderungan untuk bertindak atau berperilaku seseorang (*tend to behave*) sesuai dengan yang dikemukakan oleh (Notoatmodjo, 2012).

## KELENGKAPAN PENGGUNAAN APD

Hasil uji statistik didapatkan hasil tidak adanya hubungan yang signifikan antara kelengkapan penggunaan APD dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Bekasi. PR (*prevalence ratio*) kelengkapan penggunaan APD terhadap perilaku *safety riding* pengendara ojek online sebesar 1,03 yang berarti berarti pengendara ojek online dengan penggunaan APD tidak lengkap berisiko 1,03 kali untuk tidak berperilaku *safety riding* dibandingkan dengan pengendara ojek online dengan penggunaan APD yang lengkap. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian oleh Aulia,dkk (2020) yang menunjukkan bahwa adanya hubungan bermakna antara penggunaan APD berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek online di Kota Semarang.

Green (2005) dalam Notoatmodjo (2012), ketersediaan sarana seperti APD menjadi salah satu faktor pemungkin yang dapat memfasilitasi suatu motivasi agar dapat terwujud. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan teori Green (2005) dalam Notoatmodjo (2012) karena proporsi tertinggi pengendara ojek online dengan penggunaan APD yang lengkap yaitu pengendara dengan perilaku tidak aman sebanyak 52%.

Hasil penelitian menunjukkan tidak ada hubungan antara penggunaan APD dengan perilaku *safety riding* ojek online Bekasi, hal ini dapat disebabkan karena kelengkapan APD yang merupakan hal wajib untuk berkendara dengan aman tidak menjadi alasan utama

melainkan menggunakan APD untuk menghindari razia dari polisi. Selain itu diduga masih ada faktor-faktor lain yang tidak diteliti pada penelitian ini namun memiliki pengaruh lebih besar terhadap perilaku *safety riding* seperti pemenuhan target orderan perhari, tuntutan dari penumpang untuk berkendara dengan kecepatan tinggi, motivasi, masa berkendara, dan faktor lainnya.

## KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini adalah terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020. Tidak ada hubungan antara usia, pengetahuan dan kelengkapan APD dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020. Dengan banyak yang melakukan perilaku tidak aman saat berkendara maka diharapkan perusahaan ojek online dapat melakukan *safety talk* dengan mengirimkan pesan otomatis ke akun pengendara ojek online, melakukan monitoring dan evaluasi 3 bulan sekali, dan menyediakan sarung tangan dan pelindung mata.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alam, R. D. (2018). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Aman menggunakan Sepeda Motor pada Siswa Kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur Tahun 2018*. Universitas Esa Unggul.
- 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*, 8.
- Ditjen Perhubungan Darat. (2009). *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*. DKI Jakarta.
- Dirjen PP & PL. (2015). *Petunjuk Teknis Pemeriksaan Deteksi Dini Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Bagi Pengemudi*. DKI Jakarta.
- Green, L. W. (2005). *Health Education Planning a Diagnostic Approach*, The John Hopkins University. Mayfield Publishing Company.
- Khakim, R. (2016). *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety riding (studi pada pengendara ojek sepeda motor di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang)*. Universitas Muhammadiyah Semarang.
- Kusmagi, M. A. (2010). *Selamat Berkendara Di Jalan Raya*. DKI Jakarta: Raih Asa Sukses (Penebar Swadaya Grup).
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. (2019a). *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara*. *Jurnal STIKES Siti Hajar*, 1(Safety riding).
- Notoatmodjo, S. (2012). *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*. DKI Jakarta: Rineka Cipta.
- Pemerintah RI. *Peraturan Pemerintah RI Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. , (2017).
- Rahardjo, R. (2014). *Tertib Berlalu Lintas*. DIY Yogyakarta: Shafa Media
- SA, B., & MM, Z. (2018). *Motorcycle Riders' Risky Behaviors and Safety Measures :A Hospital-Based Study*. *Egyptian Journal of Occupational Medicine*.
- Silvia, S. (2020). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pengendara Ojek Online Di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat Tahun 2020*. Universitas Esa Unggul.

- Soedirman, & PK, S. (2014). *Kesehatan Kerja dalam Perspektif Hiperkes & Keselamatan Kerja*. DKI Jakarta: Erlangga.
- Utari, G. C. (2010). *Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009*. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.