

Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pengendara Ojek dan Becak Motor di Kota Kotamobagu

Factors Related to Unsafe Behavior Among Motorcycle Taxi and Auto Rickshaw Drivers in the City of Kotamobagu

Hairil Akbar^{1*}, Syamsu A. Kamaruddin²

¹Mahasiswa Program Studi S3 Ilmu Sosiologi Universitas Negeri Makassar

²Program Studi S3 Ilmu Sosiologi Universitas Negeri Makassar

(*)Email Korespondensi: hairil.akbarepid@gmail.com

Abstrak

Perkembangan transportasi terus menjamur dan berkembang sehingga mempengaruhi peningkatan kendaraan bermotor, khususnya sepeda motor. Hal ini menyebabkan potensi peningkatan angka kecelakaan lalu lintas, karena tingkat kepemilikan kendaraan mempengaruhi peningkatan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah global sampai dengan saat ini. Kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 kasus pada tahun 2021. Berdasarkan data dari Polda Provinsi Sulawesi Utara sepanjang tahun 2021 mencatat ada kenaikan kecelakaan lalu lintas sebesar 207 kasus atau 13% dari tahun sebelumnya. Penyebab dari kejadian kecelakaan bervariasi. Namun, banyak didominasi oleh praktik dari pengendara, khususnya perilaku berkendara yang tidak aman. Tujuan penelitian menganalisis faktor-faktor yang berhubungan perilaku tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu. Jenis penelitian observasional analitik dengan menggunakan rancang bangun *cross sectional study*. Populasi seluruh pengendara ojek dan becak motor yang ada di Kota Kotamobagu. Total besar sampel yaitu 60 responden yang terdiri dari kelompok pengendara ojek 40 responden dan kelompok becak motor sebanyak 20 responden. Teknik pengambilan sampel yaitu *Simple random sampling*. Analisis data menggunakan uji *Chi-square*. Hasil penelitian yaitu pengetahuan (p -value = 0,014; OR=4,889), dan sikap (p -value=0,010; OR=5,167) menunjukkan adanya hubungan signifikan dengan perilaku berkendara yang tidak aman. Sedangkan peran rekan kerja tidak berhubungan dengan perilaku tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu (p -value=0,231; OR=2,333). Diharapkan kepada seluruh pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu untuk dapat memahami konsep kesadaran keselamatan dalam berkendara dan menghindari perilaku tidak aman saat berkendara.

Kata Kunci: Perilaku Tidak Aman; Pengetahuan; Sikap

Abstract

The current increase in the number of vehicles is undeniably closely related to the number of the massive growth of transportation continues leading to the increase in motor vehicles, especially motorcycles. This causes a potential increase in the number of traffic accidents. Traffic accidents becomes a problem worldwide. Traffic accident incidents in Indonesia reached 103,645 cases in 2021. Based on data from the North Sulawesi Provincial Police throughout 2021, there was an increase in traffic accidents of 207 cases or 13% from the previous year with varying causes of accidents. However, most of the causes were caused by the practice of drivers, especially unsafe driving behavior. The purpose of the study was to analyze the factors related to unsafe behavior among motorcycle taxi and auto rickshaw drivers in Kotamobagu City. This study applied analytic observational research using a cross-sectional study design. The population consisted of all motorcycle taxis and auto rickshaw drivers in Kotamobagu City. The total sample size was 60 respondents consisting of a group of 40 respondents of motorcycle taxi drivers and 20 respondents of auto rickshaws group. The sampling technique used simple random sampling. Data analysis was carried out using the Chi-square test. The results of the study, namely knowledge (p -value = 0.014; OR = 4.889), and attitudes (p -value = 0.010; OR = 5.167) showed a significant relationship with unsafe driving behavior. Meanwhile, the role of co-workers was not related to unsafe behavior among motorcycle taxi and auto rickshaw drivers in Kotamobagu City (p -value=0,231; OR=2,333). It is expected that all motorcycle taxi and auto rickshaw drivers in Kotamobagu City will be able to understand the concept of safety awareness in driving and avoid unsafe behavior while driving.

Keywords: *Unsafe Behavior; Knowledge; Attitude*

PENDAHULUAN

Peningkatan akan jumlah kendaraan saat ini tidak dipungkiri erat kaitannya dengan keberadaan angka kecelakaan yang terjadi. Angka kecelakaan yang terjadi pada transportasi darat masih menjadi permasalahan yang serius hingga saat ini, khususnya di Indonesia (1). Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global yang terjadi akibat pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Kecelakaan lalu lintas dikategorikan sebagai penyebab kematian nomor delapan pada semua kelompok umur dan lebih banyak menyebabkan kematian daripada penyakit HIV, TB, dan diare, di mana negara berkembang memiliki risiko tiga kali lipat lebih besar dibandingkan dengan negara maju (2).

Menurut laporan *World Health Organization*, Indonesia menempati urutan kelima dengan jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas di dunia. Berdasarkan kategori pengguna jalan di Indonesia, terdapat 74% kematian yang disebabkan oleh pengendara bermotor (3). Masih tingginya jumlah kecelakaan di jalanan ini menurut kepolisian tidak terlepas dari perilaku berkendara yang tidak mengindahkan keselamatan. Konteks keselamatan dalam hal ini memiliki hubungan terkait dengan tinggi-rendahnya risiko kecelakaan yang akan terjadi nantinya (1).

Penyebab dari kejadian kecelakaan bervariasi. Namun, banyak didominasi oleh kelalaian pengendara seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, kondisi motor yang tidak sesuai standar, mengendarai melawan arus, membelok tanpa menyalakan lampu sein, hingga mengangkut penumpang berlebih. Berdasarkan perbandingan antara kecelakaan tunggal dengan kecelakaan yang melibatkan pihak lain yaitu 3:1, sehingga dapat diduga bahwa penyebab hampir seluruh kejadian kecelakaan dikarenakan praktik dari pengendara (4).

Haryanto lebih lanjut menjelaskan keselamatan dalam berkendara dalam hal ini merupakan salah satu fokus penting yang perlu dikaji terkait dengan perilaku berkendara di masyarakat saat ini. Dalam konteks berkendara, keselamatan diarahkan pada dua hal yaitu pertama, mengenai risiko berkendara yang menekankan pada kemungkinan yang akan terjadi serta tingkat efek hasil negatif yang diterima nantinya. Kedua, perubahan perilaku yang arahnya menghindari kondisi kecelakaan di jalanan. Keselamatan dalam berkendara pada dasarnya tidak terlepas dari keberadaan perilaku berkendara yang sesuai dengan aturan.

Pengetahuan kognitif merupakan sebuah domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang. Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang dapat mendasari seseorang untuk berperilaku (5). Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas terus meningkat setiap tahunnya dan pada tahun 2016 telah mencapai angka 1.35 juta jiwa, angka kematian tertinggi terjadi di kawasan Afrika (26.6 per 100.000 penduduk) dan Asia Tenggara (20.7 per 100.000 penduduk). Peningkatan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas terutama terjadi pada negara-negara berkembang yang dominan terletak di kawasan Afrika, Asia Tenggara dan Mediterania Timur. Sedangkan negara-negara maju yang terletak di kawasan Amerika, Eropa, dan Pasifik Barat menunjukkan kecenderungan penurunan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2016 jika dibanding dengan tahun 2013 lalu (6).

Kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia berdasarkan data dari Korlantas Polri yang dipublikasikan Kementerian Perhubungan, angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 kasus pada tahun 2021. Jumlah tersebut lebih tinggi dibandingkan data tahun 2020 yakni sebanyak 100.028 kasus, sedangkan Polda Provinsi Sulawesi Utara sepanjang tahun 2021 mencatat ada kenaikan kecelakaan lalu lintas sebesar 207 kasus atau 13% dari tahun sebelumnya. Tahun 2020, kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.376 kasus (7).

Kota Kotamobagu merupakan salah satu kota yang ada di Provinsi Sulawesi Utara dengan lalu lintas yang cukup padat setiap harinya. Kemunculan pengendara ojek dan tukang bendor menjadi satu hal yang berdampak positif bagi penduduk yang berada di sekitaran Kotamobagu karena menjadi alternatif alat transportasi yang cepat, mudah dan aman. Alat transportasi tersebut diharapkan dapat mengantar penumpang dengan cepat dan juga dituntut untuk memberikan kenyamanan dan keamanan saat berkendara. Banyak pihak yang mengharapkan untuk para pengemudi ojek dan becaj motor dapat memperbaiki perilaku berkendara di jalan raya karena tingkat kesadaran akan keselamatan berkendara masih terbilang rendah dan menghimbau supaya taat aturan lalu lintas (8).

METODE

Jenis dan rancang bangun penelitian ini menggunakan rancang penelitian observasional analitik dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini menggunakan studi *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengendara ojek dan tukang bendor di area Kota Kotamobagu Sulawesi

Utara. Total sampel yaitu 60 responden yang terdiri masing-masing kelompok pengendara ojek 40 responden dan kelompok becak motor sebanyak 20 orang. Teknik pengambilan sampel menggunakan *simple random sampling* sehingga semua populasi memiliki kesempatan yang sama untuk menjadi sampel penelitian.

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan April-Mei 2022. Variabel bebas dalam penelitian ini meliputi pengetahuan, sikap, serta peran rekan kerja. Variabel terikat adalah perilaku berkendara yang tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu. Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini terdapat dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari responden yang menjadi sampel penelitian dengan menggunakan kuesioner. Sementara data sekunder pada penelitian ini diperoleh melalui buku, jurnal ilmiah, dan internet.

Pengolahan data dilakukan dengan komputer menggunakan statistik deskriptif dan statistik inferensial non parametrik. Tahap pengolahan data berupa penyuntingan data (*editing*), pengkodean data (*coding*), memasukkan data (*data entry*) dan pengecekan kembali data yang telah diinput (*cleaning*) untuk melihat adanya kemungkinan kesalahan sebelum dilakukan analisis data. Analisis data menggunakan analisis univariat, bertujuan untuk menjelaskan dan mendiskripsikan karakteristik setiap variabel, hasil dari analisis ini adalah distribusi frekuensi dan persen tiap variabel. Sedangkan analisis bivariat dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan. Analisis dilakukan dengan uji statistik *Chi-square*.

HASIL

Analisis Univariat

Tabel 1. Distribusi Karakteristik Responden Pengendara Ojek dan Becak Motor Kota Kotamobagu

Karakteristik Variabel	Frekuensi	Persentase (%)
Pengetahuan		
Baik	41	68,3
Kurang Baik	19	31,7
Sikap		
Positif	39	65,0
Negatif	21	35,0
Peran Rekan Kerja		
Mendukung	26	43,3
Tidak Mendukung	34	56,7
Perilaku Berkendara		
Aman	40	66,7
Tidak Aman	20	33,3
Total	60	100

Tabel 1 di atas menunjukkan distribusi frekuensi karakteristik variabel yang berhubungan dengan perilaku tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotambagu menurut faktor pengetahuan lebih banyak adalah pengetahuan baik, yaitu sebanyak 41 responden (68,3%) sedangkan persentase kurang baik yaitu sebanyak 19 responden (31,7%). Distribusi frekuensi berdasarkan faktor sikap lebih banyak adalah yang positif yaitu sebanyak 39 responden (65,0%), sedangkan persentase sikap negatif yaitu sebanyak 21 responden (35,0%). Distribusi frekuensi berdasarkan faktor peran rekan kerja lebih banyak yang tidak mendukung, yaitu sebanyak 34 responden (56,7%), sedangkan persentase yang mendukung hanya sebanyak 26 responden (43,3%). Distribusi frekuensi berdasarkan faktor perilaku berkendara lebih banyak perilaku berkendara aman yaitu sebanyak 40 responden (66,7%), sedangkan presentase perilaku berkendara tidak aman yaitu sebanyak 20 responden (33,3%).

Analisis Bivariat

Tabel 2. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pengendara Ojek dan Becak Motor di Kota Kotamobagu

Variabel Independen	Perilaku Berkendara				Total		p value	OR
	Aman		Tidak Aman		N	%		
	n	%	n	%				
Pengetahuan								
Baik	32	78,0	9	22,0	41	100	0,014	4,889
Kurang Baik	8	42,1	11	57,9	19	100		
Jumlah	40	66,7	20	33,3	60	100		
Sikap								
Positif	31	79,5	8	20,5	39	100	0,010	5,167
Negatif	9	42,9	12	57,1	21	100		
Jumlah	40	66,7	20	33,3	60	100		
Peran Rekan Kerja								
Mendukung	20	76,9	6	23,1	26	100	0,231	2,333
Tidak Mendukung	20	58,8	14	41,2	34	100		
Jumlah	40	66,7	20	33,3	60	100		

Berdasarkan Tabel 2 menunjukkan bahwa dari 41 responden yang memiliki pengetahuan baik sebanyak 32 responden (78,0%) berperilaku berkendara yang aman dan 9 responden (22,0%) berperilaku berkendara yang tidak aman, sedangkan 19 responden yang memiliki pengetahuan kurang sebanyak 8 responden (42,1%) telah memiliki perilaku berkendara yang aman dan 11 responden (57,9%) masih memiliki perilaku berkendara yang tidak aman. Berdasarkan hasil uji *Chi-square* menunjukkan bahwa pengetahuan berhubungan dengan perilaku berkendara tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu dengan nilai $p\ value=0,014$ dan nilai $OR=4,889$.

Hasil dari variabel sikap, menunjukkan bahwa dari 39 responden yang memiliki sikap positif sebanyak 31 responden (79,5%) berperilaku berkendara yang aman dan 8 responden (20,5%) berperilaku berkendara yang tidak aman, sedangkan 21 responden yang memiliki sikap negatif sebanyak 9 responden (42,9%) telah memiliki perilaku berkendara yang aman dan 12 responden (57,1%) masih memiliki perilaku berkendara yang tidak aman. Berdasarkan hasil uji *Chi-square* menunjukkan bahwa sikap berhubungan dengan perilaku berkendara tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu dengan nilai $p\ value=0,010$ dan nilai $OR=5,167$.

Hasil dari variabel peran rekan kerja, menunjukkan bahwa dari 26 responden yang memiliki peran rekan kerja yang mendukung sebanyak 20 responden (76,9%) berperilaku berkendara yang aman dan 6 responden (23,1%) berperilaku berkendara yang tidak aman, sedangkan 34 responden yang memiliki peran rekan kerja yang tidak mendukung sebanyak 20 responden (58,8%) telah memiliki perilaku berkendara yang aman dan 14 responden (41,2%) masih memiliki perilaku berkendara yang tidak aman. Berdasarkan hasil uji *Chi-square* menunjukkan bahwa peran rekan kerja tidak berhubungan dengan perilaku berkendara tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu dengan nilai $p\ value=0,231$ dan nilai $OR=2,333$.

PEMBAHASAN

Pengetahuan

Dalam penelitian ini pengetahuan dan sikap terhadap perilaku tidak aman pada pengendara ojek dan tukang bendor dikategorikan sebagai faktor yang berasal dalam diri seseorang (*predisposing*). Sebuah perilaku dapat berlangsung lebih lama apabila didasari dengan pengetahuan yang baik (Notoadmojo, dalam Hutapea 2020). Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 41 responden yang memiliki pengetahuan baik

sebanyak 32 responden (78,0%) berperilaku berkendara yang aman dan 9 responden (22,0%) berperilaku berkendara yang tidak aman, sedangkan 19 responden yang memiliki pengetahuan kurang sebanyak 8 responden (42,1%) telah memiliki perilaku berkendara yang aman dan 11 responden (57,9%) masih memiliki perilaku berkendara yang tidak aman.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengetahuan berhubungan dengan perilaku berkendara tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu. Fakta yang ditemukan di lapangan, responden yang memiliki pengetahuan baik terlihat dari mereka sudah memahami tentang penggunaan helm, keberadaan kaca spion, berkendara melawan arus, penggunaan jalur kiri dan kanan, serta pentingnya SIM dan STNK. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Ariwibowo dan Ramadhani bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara. Berbeda dengan penelitian Widiyawati dan Manurung yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara yang tidak aman, di mana pengetahuan memang merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang, namun tidak selalu berpengaruh terhadap tindakan seseorang (9), (10), (11), (12).

Kenyataan di lapangan, para pengendara ojek dan becak motor sebenarnya telah mengetahui beberapa hal terkait pentingnya perilaku berkendara yang aman, seperti membawa helm dan pemasangan kaca spion. Namun, pada kenyataan beberapa pengendara ojek dan tukang bentor jarang membawa helm, sebagian yang membawa menganggap bahwa helm hanya untuk melindungi dari panas dan hujan. Hal ini mencerminkan bahwa responden memiliki pengetahuan yang baik. Namun, belum secara sadar memahami maksud dan tujuan dari perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), sehingga tidak diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dan responden masih belum peduli terhadap tindak pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa responden yang memiliki pengetahuan yang kurang maupun baik dapat mempengaruhi dalam perilaku berkendara yang tidak aman.

SIKAP

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 39 responden yang memiliki sikap positif sebanyak 31 responden (79,5%) berperilaku berkendara yang aman dan 8 responden (20,5%) berperilaku berkendara yang tidak aman, sedangkan 21 responden yang memiliki sikap negatif sebanyak 9 responden (42,9%) telah memiliki perilaku berkendara yang aman dan 12 responden (57,1%) masih memiliki perilaku berkendara yang tidak aman.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sikap berhubungan dengan perilaku berkendara tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo, Septi, dan Ramadhani yang menyatakan bahwa ada hubungan antara sikap dan perilaku berkendara. Adanya hubungan antara sikap dan perilaku berkendara yang aman dikarenakan sikap merupakan salah satu komponen yang dapat membentuk kecenderungan tindakan (*tend to behave*). Dengan mengubah sikap seseorang maka dapat mengubah perilakunya dalam berlalu lintas (9), (10), (13).

Faktanya, di lapangan sebagian besar pengendara ojek dan becak motor tidak bersikap disiplin dalam berlalu lintas. Misalnya, adanya tindakan membawa dan mengangkut penumpang berlebih, ketidakpatuhan menyalakan lampu sein ketika akan berbelok, memegang *handphone* ketika berkendara, serta prosedur pemeriksaan kendaraan yang tidak sesuai. Hal ini mencerminkan sikap negatif memiliki pengaruh besar terhadap pembentukan praktik atau perilaku berkendara yang tidak aman. Seringkali sikap ketidakpatuhan atau ketidakdisiplinan yang rendah mendorong seseorang untuk melakukan tindakan yang tidak aman yang dapat berdampak terhadap keselamatannya. Dalam beberapa kasus ditemukan sikap yang baik juga terkadang turut mempengaruhi tindakan tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor. Hal ini dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti adanya permintaan penumpang maupun kondisi jalan yang mendesak seseorang untuk memiliki perilaku berkendara yang tidak aman.

Peran Rekan Kerja

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 26 responden yang memiliki peran rekan kerja yang mendukung sebanyak 20 responden (76,9%) berperilaku berkendara yang aman dan 6 responden (23,1%) berperilaku berkendara yang tidak aman, sedangkan 34 responden yang memiliki peran rekan kerja yang tidak mendukung sebanyak 20 responden (58,8%) telah memiliki perilaku berkendara yang aman dan 14 responden (41,2%) masih memiliki perilaku berkendara yang tidak aman.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran rekan kerja tidak berhubungan dengan perilaku berkendara yang tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Azizah, Hutapea, dan Lumenté yang menunjukkan bahwa ada hubungan peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*). Kedekatan hubungan antara sesama rekan kerja di dalam pekerjaan memiliki hubungan erat, contohnya pemberian saran, dorongan dan semangat kerja antar sesama rekan kerja, pemberian bantuan dalam menyelesaikan pekerjaan, pemberian informasi dalam hal pekerjaan serta dapat memotivasi ketika gagal. Semakin erat hubungan sesama rekan kerja akan meningkatkan motivasi kerja untuk berprestasi (9), (14), (15), (16).

Perilaku berkendara yang tidak aman tidak serta-merta disebabkan karena tidak adanya dukungan yang diberikan oleh rekan kerja. Namun, bisa saja dipengaruhi oleh faktor lain, seperti adanya dukungan atau dorongan dari rekan kerja untuk memakai alat pelindung diri saat berkendara, akan tetapi alat pelindung diri yang dimaksud tidak tersedia. Atau bisa juga ada saran yang diberikan terkait pengendalian kecepatan berkendara, tetapi permintaan penumpang dan kondisi jalan saat berkendara mengindikasikan hal yang sebaliknya. Tidak adanya peran rekan kerja yang mendukung dalam penelitian ini tidak mempengaruhi perilaku berkendara yang aman pada pengendara ojek dan tukang bentor di Kota Kotamobagu.

KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan perilaku tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu. Sedangkan peran rekan kerja tidak berhubungan dengan perilaku berkendara yang tidak aman pada pengendara ojek dan becak motor di Kota Kotamobagu.

SARAN

Diharapkan kepada seluruh pengendara ojek dan tukang bentor di Kota Kotamobagu untuk dapat memahami konsep kesadaran keselamatan dalam berkendara dan menghindari perilaku tidak aman saat berkendara. Sedangkan bagi pihak terkait, seperti polisi lalu lintas dan masyarakat sekitar untuk dapat memberikan edukasi mengenai kesadaran keselamatan saat berkendara sehingga perilaku tidak aman dapat diminimalisir dan terjadi pengurangan angka kecelakaan kerja.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam proses penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

1. Haryanto, H. (2016). Keselamatan Dalam Berkendara: Kajian Terkait dengan Usia dan Jenis Kelamin Pada Pengendara. *Jurnal Ilmiah Psikologi*, 7(2), 92–106.
2. WHO. (2018). *Global Status Report On Road Safety 2018*. Switzerland: World Health Organization.
3. Amanda, G. (2014). *Survey Kecelakaan Lalu Lintas di Seluruh Dunia: Orang-Orang yang Mati Dalam Diam*. Diakses pada 12 Mei 2022 melalui <http://www.republika.co.id/berita/koran/halaman-1/14/11/07/nenhso57-survei-kecelakaan-lalu-lintas-di-seluruh-dunia-orang-orang-yang-mati-dalam-diam>.
4. Prima, D. W., Kurniawan B., & Ekawati. (2015). Faktor-Faktor yang Berhubungan Terhadap Perilaku *Safety Riding* pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 3(3), 370-381.
5. Muryatma, N. M. (2017). Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *Jurnal Promosi Kesehatan*, 5(2), 155-166.
6. Syahriza, M. (2019). Kecelakaan Lalu Lintas: Perluakah Mendapat Perhatian Khusus? *Jurnal Averrous Bagian Ilmu Kesehatan Masyarakat*, 5(2), 89-101.
7. Anonim. (2021). *Kecelakaan Lalu Lintas di Sulut Naik 13 Persen, 316 Orang Tewas selama 2021*. Diakses pada 10 Mei 2022 melalui [iNewsSulut.id](https://www.iNewsSulut.id).
8. Hutapea, C. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pengendara Ojek *Online* Kawasan USU Medan Tahun 2019. *Skripsi*. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Sumatera Utara, Medan.
9. 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).
10. Ramadhani, R., Indah, M.F., & Ernadi, E. (2020). Hubungan Antara Pengetahuan, Sikap, dan Masa Berkendara dengan Perilaku *Safety Riding* pada Pengemudi Ojek *Online* di Kota Banjarbaru Tahun 2020.
 11. Widiyawati, N. (2018). Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding* pada Pengendara Ojek *Online* di Surakarta. *Skripsi*. Fakultas Ilmu Kesehatan. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
 12. Manurung, J., Sitorus, M.E., & Rinaldi. (2019). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* Pengemudi Ojek *Online* (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Journal of Health Science*, 1(2), 91-99.
 13. Septi, W., Jayanti, S., & Widjasena, B. (2017). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara (*Safety Riding*) pada Kurir Pos Sepeda Motor di PT. Posindonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 5(5), 346-355.
 14. Azizah, M. H. (2016). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2009-2015). *Skripsi*. Fakultas Ilmu Keolahragaan. Universitas Negeri Semarang.
 15. Lumente, 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*, 2(2), 7-13.
 16. Wiyono, Y., & Haryadi, B. (2014). Peran Pemimpin, Rekan-Kerja, dan Keluarga dalam Memotivasi Karyawan di PT Mulya Adhi Paramita Surabaya. 2(1).