

## **FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU AMAN BERKENDARA (*SAFETY RIDING*) PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KOTA MANADO**

**Demisi Ilang Lumente<sup>1\*</sup>, Agusteivie Telew<sup>2</sup>, Nancy Silvia Bawiling<sup>3</sup>**

<sup>1, 2,3</sup> Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat,  
Fakultas Ilmu Keolahragaan, Universitas Negeri Manado  
<sup>\*)</sup> e-mail korespondensi: [lumentedemsi1@gmail.com](mailto:lumentedemsi1@gmail.com)

Diterima : 22-04-2021

Direvisi : 06-05-2021

Disetujui : 31-05-2021

### **Abstrak**

*Data Global Status Report in Safety Road 2018 menunjukkan jumlah kematian karena kecelakaan lalu lintas terus meningkat mencapai 1,35 juta jiwa pada tahun 2016 dan merupakan penyebab kematian urutan kedelapan bagi orang-orang dengan segala usia di dunia, bahkan kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian untuk anak-anak dan orang dewasa muda 5-29 tahun. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada pengemudi ojek online di kota manado. Faktor yang dapat mempengaruhi perilaku aman berkendara meliputi peran teman kerja, masa berkendara, kondisi kendaraan dan ketersediaan alat pelindung diri. Penelitian ini menggunakan metode Cross Sectional dengan teknik pengambilan sampel menggunakan rumus Slovin yaitu sejumlah 116 orang. Penelitian ini dilakukan pada bulan Agustus dan September 2020. Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara menggunakan kuesioner. Data penelitian kemudian diolah dengan uji Chi Square untuk melihat adakah pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen. Didapatkan hasil variabel yang memiliki pengaruh yaitu Peran Teman Kerja ( $pValue=0,007$ ), Kondisi Kendaraan ( $pValue=0,003$ ) dan Variabel yang tidak memiliki pengaruh adalah Masa Berkendara ( $pValue=0,555$ ), Ketersediaan Alat Pelindung Diri ( $pValue=0,657$ ). Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan ada pengaruh antara faktor peran teman kerja, kondisi kendaraan dan tidak ada pengaruh masa berkendara, ketersediaan apd terhadap perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada pengemudi ojek online di kota manado.*

**Kata Kunci : Pengemudi Ojek Online, Perilaku Aman Berkendara**

### **Abstract**

*Global Status Report data in Safety Road 2018 shows the number of deaths due to traffic accidents continues to increase to 1.35 million in 2016 and is the eighth leading cause of death for people of all ages in the world, even traffic accidents are the main cause of death. for children and young adults 5-29 years. This study aims to determine the factors that influence the driving behavior (*safety riding*) of online motorcycle taxi drivers in the city of Manado. Factors that can influence safe behavior include work roles, driving time, vehicle condition and victims of personal protective equipment. This study uses a cross sectional method and the sampling technique using the Slovin formula, namely a number of 116 people. This research was conducted in August and September 2020. Data collection was conducted by interview using a questionnaire. The research data was then processed by using the Chi Square test to see whether there was any influence between the independent variables and the dependent variable. The results of variables that have an influence are the role of co-workers ( $pValue = 0.007$ ), vehicle conditions ( $pValue = 0.003$ ) and variables that have no effect are driving time ( $pValue = 0.555$ ), stagnation of personal protective equipment ( $p Value = 0.657$ ) Thus it can be concluded that there is an influence between the role factors of coworkers, the condition of the vehicle and there is no influence on driving time, APD data on driving behavior (*safety riding*) of online motorcycle taxi drivers in the city of Manado.*

**Keywords: Online Motorcycle Drivers, Safety Riding Behavior**

## PENDAHULUAN

Pada era modern saat ini masyarakat dituntut untuk memiliki mobilitas kegiatan yang tinggi. Ini membuat manusia tidak bisa lepas dari penggunaan alat transportasi demi memperlancar kegiatan setiap hari. Mobilitas yang tinggi tersebut mendorong tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi pula baik barang ataupun manusia di seluruh dunia. Melihat perkembangan tersebut semakin banyak fakta yang ditemukan dimana menunjukkan bahwa jalan raya merupakan tempat pembunuhan manusia di era modern.

Data Global Status Report in Safety Road 2018 menunjukkan jumlah kematian karena kecelakaan lalu lintas terus meningkat mencapai 1,35 juta jiwa pada tahun 2016 dan merupakan penyebab kematian urutan kedelapan bagi orang-orang dengan segala usia di dunia, bahkan kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian untuk anak-anak dan orang dewasa muda 5-29 tahun. Menurut data Korlantas Polri kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam 4 tahun terakhir secara jumlahnya masih mengalami peningkatan dibandingkan penurunan, secara detail jumlah kecelakaan lalu lintas pada 2014 mencapai 88.897 kejadian, selanjutnya 2015 naik menjadi 96.037 naik lagi di tahun selanjutnya menjadi 106.591 kejadian dan turun ke 102.327 selama 2017 kemudian naik di tahun 2018 dengan jumlah 103.672. dan naik lagi sekitar 3 % di tahun 2019 mencapai 107.500 kasus namun, jumlah korban meninggal pada tahun 2019 turun sebesar 6% dari tahun 2018 dimana pada tahun 2019 sejumlah 23.530 korban dibandingkan 27.910 pada tahun 2018. Data kecelakaan lalu lintas Polda Sulut total di sepanjang tahun 2018 ada 2.118 Kejadian Laka Lantasi yang diantaranya terdapat 417 korban meninggal dunia, 302 korban luka berat, dan 2876 korban luka ringan. Dari data tersebut kota Manado menjadi kota dengan tingkat kejadian paling banyak di Provinsi Sulawesi Utara. Dari 360 kasus kecelakaan pada bulan Januari hingga Juni 2018 terdapat 302 kejadian kecelakaan yang melibatkan kendaraan roda

dua dan menjadi kendaraan dengan jumlah kecelakaan lalu lintas terbesar di kota Manado.

Data Satuan Lalu Lintas Polres Manado 2018 total 822 kejadian kecelakaan dengan 50 orang meninggal dunia, luka berat 3 orang dan luka ringan 1118 orang. Untuk data Tahun 2017 ada 491 kecelakaan, meninggal dunia 62 orang, luka berat 4 orang, luka ringan 660 orang. Melibatkan 613 sepeda motor. Pada tahun 2016 ada 555 kasus kecelakaan, 78 meninggal dunia, 23 luka berat 686 luka ringan. Melibatkan 650 sepeda motor. Bahkan dari 360 kasus kecelakaan pada bulan Januari hingga Juni 2018 terdapat 302 kejadian kecelakaan yang melibatkan kendaraan roda dua dan menjadi kendaraan dengan jumlah kecelakaan lalu lintas terbesar di kota Manado.

Survei pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti didapati bahwa masih banyak pengendara motor dalam hal ini pengemudi ojek online yang masih melakukan tindakan yang tidak aman, data survei pendahuluan dari 20 orang pengemudi ojek online terdapat 7 orang yang masih melakukan tindakan tidak aman dalam berkendara seperti tidak memeriksa rem baik depan dan belakang sebelum berkendara, menggunakan helm hanya saat berkendara di jalan-jalan pusat kota, 3 orang tidak memakai sepatu yang menutup mata kaki, 5 orang tidak memeriksa tekanan ban kendaraan saat berkendara dan 11 orang selalu berkendara dengan kecepatan tinggi.

## METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian ini merupakan penelitian Kuantitatif dengan desain *cross sectional*. Penelitian dilakukan dari Bulan Agustus-September 2020. Variabel yang diteliti yaitu variabel bebas peran teman kerja, masa berkendara, kondisi kendaraan dan ketersediaan alat pelindung diri sedangkan variabel terikat ialah Perilaku aman berkendara (*safety riding*). Teknik pengambilan sampel dengan metode insidental sampling dimana penentuan sampel berdasarkan kebetulan yaitu siapa saja yang bertemu dan cocok sebagai sumber data dengan jumlah sampel 116 pengemudi. Teknik pengumpulan data dengan

bantuan kuesioner yang sudah di uji validitas dan reliabilitasnya. Analisis data menggunakan uji *chi square* dengan  $CL: 95\%$  dan  $: 0,05$ .

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Tabel 1. Distribusi Responden**

Variabel	Kategori	Jumlah (N)	Presentase (%)
Peran Teman Kerja	Adanya Peran	51	44,0 %
	Tidak adanya Peran	65	56,0 %
Masa Berkendara	Baru	4	3,4 %
	Lama	112	96,6 %
Kondisi Kendaraan	Lengkap	107	92,2 %
	Tidak Lengkap	9	7,8 %
Ketersediaan Alat Pelindung Diri	Lengkap	19	16,4 %
	Tidak Lengkap	97	83,6 %
Perilaku Berkendara	Aman	108	93,1 %
	Tidak Aman	8	6,9 %

Berdasarkan Tabel 1 distribusi frekuensi responden menunjukkan variabel peran teman kerja kategori adanya peran sebanyak 51 responden. Sebagian besar pengemudi memiliki pengalaman yang lama dalam berkendara dan yang baru mengendarai kendaraan sepeda motor sebanyak 4 orang. Kendaraan dengan komponen yang lengkap sebesar 92,2%. Kemudian pengemudi yang lengkap alat pelindung diri dalam berkendara 16,4% dan pengemudi yang berperilaku aman sebanyak 93,1%.

**Pengaruh Peran Teman Kerja terhadap Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*)**

Tabel 2. Pengaruh Peran Teman Kerja terhadap Perilaku Aman Berkendara

Berdasarkan tabel 2 dapat diketahui bahwa sebanyak 12 responden (17,9%) tidak

Peran Teman Kerja	Perilaku Aman Berkendara				Total	P	
	Tidak aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	Value
Tidak adanya peran	12	17,9	55	82,1	67	100	
Adanya Peran	1	2,0	48	98,0	49	100	0,007
Total	13	11,2	103	88,8	116	100	

memiliki peran terhadap teman kerja dan berperilaku tidak aman dalam berkendara, sedangkan sebanyak 1 responden (2,0%) memiliki peran dan berperilaku tidak aman. Berdasarkan uji statistik di peroleh nilai *P Value* 0,007. Hasil ini menunjukkan *pValue* < 0,05 artinya terdapat pengaruh yang signifikan antara peran teman kerja dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di kota Manado.

**Pengaruh Masa Berkendara terhadap Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*)**

Tabel 3 Pengaruh Masa Berkendara terhadap Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*)

Masa Berkendara	Perilaku Aman Berkendara				Total	P	
	Tidak aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	Value
Baru	0	0	4	100	4	100	
Lama	9	8,0	103	92,0	112	100	0,555
Total	9	7,8	107	92,2	116	100	

Berdasarkan tabel 3 dapat diketahui bahwa tidak terdapat responden (0%) yang baru berkendara sepeda motor dan berperilaku tidak aman dalam berkendara, sedangkan sebanyak 9 responden (8,0%) yang lama berkendara dan berperilaku tidak aman. Berdasarkan uji statistik di peroleh nilai *P Value* 0,555. Hasil ini menunjukkan *pValue* > 0,05 artinya tidak terdapat pengaruh antara masa berkendara dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di kota Manado.

**Pengaruh Kondisi Kendaraan terhadap Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*)**

Tabel 4 Pengaruh Kondisi Kendaraan terhadap Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*)

Kondisi Kendaraan	Perilaku Aman Berkendara				Total	P	
	Tidak aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	Value
Tidak Lengkap	3	33,3	6	66,7	9	100	
Lengkap	6	5,6	101	94,4	107	100	0,003
Total	9	7,8	107	92,2	116	100	

Berdasarkan tabel 4 dapat diketahui terdapat 3 responden (33,3%) yang tidak lengkap kondisi kendaraan sepeda motor dan berperilaku tidak aman dalam berkendara, sedangkan sebanyak 6

responden (5,6%) lengkap kondisi kendaraannya dan berperilaku tidak aman. Berdasarkan uji statistik di peroleh nilai P Value 0,003. Hasil ini menunjukkan pValue < 0,05 artinya terdapat pengaruh yang signifikan antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di kota Manado.

**Pengaruh Ketersediaan Alat Pelindung Diri terhadap Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding)**

Tabel 5 Pengaruh Ketersediaan Alat Pelindung Diri terhadap Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding)

Ketersediaan APD	Perilaku Aman Berkendara				Total		P Value
	Tidak aman		Aman		N	%	
	N	%	N	%			
Tidak Lengkap	8	8,2	89	91,8	97	100	0,657
Lengkap	1	5,3	18	94,5	19	100	
Total	9	7,8	107	92,2	116	100	

Berdasarkan tabel 5 dapat diketahui bahwa terdapat 8 responden (8,2%) yang Tidak lengkap alat pelindung diri dalam mengemudi sepeda motor dan berperilaku tidak aman dalam berkendara, sedangkan sebanyak 1 responden (5,3%) yang Lengkap alat pelindung diri dalam mengemudi sepeda motor dan berperilaku tidak aman dalam berkendara.

Berdasarkan uji statistik di peroleh nilai P Value 0,657. Hasil ini menunjukkan pValue > 0,05 artinya tidak terdapat pengaruh antara ketersediaan alat pelindung diri dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di kota Manado.

**Pembahasan**

**Pengaruh Peran Teman Kerja terhadap Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding)**

Pengaruh teman kerja terlebih ditingkatkan umur dan kedewasaan yang hampir sama atau sering disebut teman sebaya. Pada dasarnya manusia memiliki keinginan untuk bersatu dengan alam, kemudian terbentuklah kelompok-kelompok sosial yang menempatkan individu dengan kelompok lain tersebut terjadilah pertukaran informasi yang akan mempengaruhi perilaku seseorang. Menurut May et al dalam Nimas dan Mirwan (2018), Perilaku teman kerja mengatakan bahwa hubungan antara teman kerja menjadikan

suasana yang lebih baik di lingkungan kerja. Hubungan ini meningkatkan rasa persahabatan dan ikatan saling memiliki yang mendorong munculnya kepedulian terhadap keselamatan kerja. Yang dimaksud peran teman kerja disini adalah peran dalam mencontohkan perilaku aman berkendara, peran untuk saling mengingatkan jika ada kondisi kendaraan yang tidak sesuai dan dapat menimbulkan bahaya juga mengingatkan jika terdapat perilaku yang tidak aman. Hasil uji statistik didapatkan nilai p = 0,007 < 0,05 maka terdapat pengaruh yang signifikan antara peran teman kerja dengan perilaku aman berkendara. Sejalan dengan pendapat Dhewi dalam (Wiyono dan Haryadi, 2014) faktor pendorong motivasi kerja terdiri dari faktor internal dan eksternal, salah satu faktor eksternal yang mempengaruhi motivasi kerja adalah hubungan sesama rekan kerja, dimana sesama rekan kerja saling memberikan saran, dorongan dan semangat kerja bahkan pemberian bantuan dalam menyelesaikan pekerjaan serta dapat memotivasi untuk berprestasi bahkan ketika gagal sehingga mempengaruhi perilaku aman berkendara pengemudi ojek online di kota Manado. Hal ini sejalan dengan penelitian Dine wahyu 2015 yang menyebutkan bahwa terdapat hubunngan yang bermakna antara pengaruh teman sebaya pada mahasiswa pengendara sepeda motor dan perilaku *safety riding*.

**Pengaruh Masa Berkendara terhadap Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding)**

Terkait masa berkendara pada penelitian ini masa berkendara dihitung dari mulai pertama kali responden mengendarai kendaraan sepeda motor sampai dilakukannya penelitian ini hasil penelitian yang dilakukan sebagian besar pengemudi memiliki masa berkendara yang lama (96,6%) sedangkan masa berkendaranya baru sebanyak (3,6%). Hasil uji statistik didapatkan bahwa nilai p = 0,555 > 0,05 maka tidak terdapat pengaruh masa berkendara dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online hal ini sejalan dengan penelitian Nova Mega Muryatma, 2017 yang menyebutkan tidak ditemukan hubungan antara masa berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara. Sejalan dengan Khakim dalam Anisa dkk (2020) dimana tidak terdapat hubungan yang signifikan ini disebabkan seorang yang telah memiliki pengalaman yang lama dalam berkendara namun tetap mengendarai

kendaraan dengan tidak aman itu karena mungkin sudah terbiasa dengan perilaku berkedara seperti itu juga bisa disebabkan oleh lingkungan dimana dia beraktifitas. dalam Hal ini disebabkan karena lama atau tidaknya seseorang mengendarai sepeda motor tidak dapat menjadi acuan untuk berperilaku aman di jalan. Masa berkendara bukanlah merupakan satu-satunya hal dalam merubah sebuah perilaku keselamatan berkendara seseorang, apabila seseorang tersebut telah melakukan kegiatan mengendarai sepeda motor dengan masa berkendara yang cukup lama akan tetapi masih saja melakukan hal yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain mungkin seseorang tersebut terbiasa melakukan perilaku tidak aman ataupun faktor lain seperti lingkungan dari pengemudi tersebut yang mendukung untuk berperilaku tidak aman. Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian Manurung dkk, 2019 yang menyebutkan ada hubunngan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding*. Sejalan dengan penelitian Sinta dkk 2018 dimana masa berkendara memiliki hubungan dengan perilaku aman berkendara dikarenakan pengemudi ojek yang baru mengendarai kendaraan bermotor mengikuti sikap dari pengemudi yang sudah lama dan menjadi budaya.

### **Pengaruh Kondisi Kendaraan terhadap Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*)**

Kendaraan roda dua mempunyai beberapa komponen kendaraan yang menjadi salah satu syarat yang dalam kelengkapan berkendara. Dimana syarat ini sering menjadi tolak ukur pemeriksaan guna menghindari ancaman yang akan ditemui secara tidak langsung di jalan raya. Dalam penelitian kali ini variabel kondisi kendaraan terdiri dari Alat kendali, lampu depan, Impu sein, lampu belakang, kaca spion, klakson, ban dan rantai. Dari kedelapan komponen itu dapat diambil kesimpulan lebih banyak pengemudi yang lengkap alat kendali (100%), diikuti lampu utama (100%), kaca spion (100%), ban motor (100%), rantai (100%), sedangkan lampu sein (99,1%), klakson (97,4%) dan paling terakhir lampu rem (95,7%). Berdasarkan hasil observasi langsung pada seluruh sepeda motor responden diketahui bahwa responden yang kondisi kendarannya lengkap berfungsi dan layak jalan lebih banyak jumlahnya (92,2%) dibandingkan dengan responden yang lengkap

namun tidak berfungsi normal dan layak jalan, ini disebabkan regulasi yang diterapkan oleh perusahaan penyedia layanan ojek berbasis online kepada pengemudi atau calon pengemudi ketika mendaftar harus memiliki sepeda motor dengan tahun pembuatan maksimal 8 tahun atau motor dengan tahun pembuatan di atas 2011. Sehingga para pengemudi paling banyak memiliki kendaraan dengan tahun pembuatan terbaru dan komponen kendaraan masih terbilang lengkap. Hasil uji statistik didapatkan nilai  $p = 0.003 < 0,05$  maka terdapat pengaruh yang signifikan terhadap kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online hal ini dikarenakan semua alat yang terdapat pada kendaraan memiliki fungsi dan peruntukan masing-masing untuk membantu mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas seperti contoh lampu depan yang fungsinya sebagai penerangan di saat malam dan sebagai penanda agar sepeda motor dapat dilihat oleh pengemudi lain saat siang hari, lampu sein diperuntukan untuk isyarat saat ingin berbelok, lampu belakang isyarat untuk berhenti, klakson sebagai isyarat atau tanda bagi pengemudi lain, maka jika terdapat alat yang tidak lengkap atau tidak berjalan akan menjadi penyebab kecelakaan pada pengemudi serta pengguna jalan lain. sjalan dengan peneltian Melisa, 2013 yg menyebutkan terdapat hubungan yang bermakna antara kondisi kendaraan dengan perilaku berkendara aman. Namun tidak sejalan dengan penelitian Adinugroho dkk, 2014 dimana tidak terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara.

### **Pengaruh Ketersediaan Alat Pelindung Diri terhadap Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*)**

Alat pelindung diri selama berkendara digunakan untuk melindungi pengendara dari paparan yang dapat menimbulkan gangguan pada keselamatan selama berkendara. Ketersediaan perlengkapan alat pelindung diri pengemudi pada penelitian kali ini yaitu helm standar nasional indonesia, jaket, srung tangan, celana panjang lalu sepatu yang menutup sampai ke tumit. Berdasarkan hasil penelitian diketahui (83,6%) responden memiliki apd yang lengkap dan sebaliknya (16,4%) tidak lengkap. Ketidaklengkapan apd yaitu pada sarung tangan (99,14%), celana panjang (98,28%), pelindung wajah (93,10%) dan

terakhir kaca mata (28,45%). Dari observasi langsung yang dilakukan alasan kenapa kacamatanya menjadi alat pelindung diri yang paling banyak tidak ada dikarenakan pengemudi sudah merasa cukup dengan kaca pelindung (*visor*) yang terdapat pada helm untuk dijadikan sebagai pelindung mata dan memilih untuk tidak menggunakan kaca mata pelindung. Hasil uji statistik diperoleh nilai  $p = 0,657 > 0,05$  maka tidak terdapat pengaruh antara ketersediaan apd dengan perilaku aman berkendara pengemudi ojek online. Hal ini dikarenakan ketersediaan apd yang merupakan bagian wajib dalam berkendara agar aman bukan menjadi alasan utama melainkan hanya agar terhindar dari razia pihak kepolisian dan bukan untuk keselamatan. Hal ini sejalan dengan penelitian Septi dkk, 2017 yang menyebutkan tidak terdapat hubungan antara ketersediaan apd dengan perilaku *safety riding*. Namun pendapat ini tidak sejalan dengan penelitian Deistania Maharani, 2016 dimana menyatakan variabel ketersediaan perlengkapan keselamatan pengendara memiliki hubungan dengan perilaku aman berkendara sepeda motor. Berdasarkan pernyataan Manutung dalam Desky, 2020 dimana ketersediaan alat pelindung diri menjadi faktor yang mendukung tindakan untuk diwujudkan menjadi suatu kenyataan dalam perubahan perilaku berkendara yang aman.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Terdapat pengaruh yang signifikan pada faktor peran teman kerja dan faktor kondisi kendaraan sedangkan faktor masa berkendara dan faktor ketersediaan alat pelindung diri (APD) terhadap perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada pengemudi ojek online di kota Manado.

Bagi pengemudi ojek online yang belum memenuhi kelengkapan baik dari kendaraan dan alat pelindung diri untuk dapat melengkapi agar tidak menjadi masalah saat berkendara di jalan raya. Bagi pengemudi yang sudah memenuhi syarat kelengkapan kendaraan untuk selalu aktif mencari informasi mengenai lalu lintas guna keselamatan bersama di jalan raya. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan

untuk dapat meneliti hubungan dari variabel sebab akibat dan dapat meneliti juga faktor infrastruktur jalan dan kondisi lingkungan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adinugroho, N., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2014). Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 2(6), 332-338.
- Aeni, A. N., Effendi, L., Fauziah, M., & 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), 191-204.
- Dwinanda, D. (2020). hubungan antara pengetahuan milenial road safety, sikap berkendara dan fasilitas berkendara dengan perilaku berkendara pada mahasiswa fkm uad kota yogyakarta (Doctoral dissertation, Universitas Ahmad Dahlan).
- Maharani, D. 2016. Faktor – Faktor Yang Berhubungan dengan Perilaku Remaja Berkendara Sepeda Motor di Sepanjang Ruas Jalan Matraman – Rawamangun, Jakarta Timur. Skripsi. Jakarta. UIN Syarif Hidayatullah.
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi, R. 2019. Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Journal of Health Science and Physiotherapy*, 1(2), 91-99.
- Manopo, S. E., Kandou, G. D., & Suoth, L. F. (2019). Hubungan Antara Pengetahuan, Tingkat Pendidikan dan Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding Pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara Kabupaten Minahasa. *Kesmas*, 7(5).
- Muryatma, N. M. 2018. Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *Jurnal Promkes*, 5(2), 155-166.

- Pitasari, N. A. A., & Perdhana, M. S. (2018). Kepuasan Kerja Karyawan: Studi Literatur. *Diponegoro Journal of Management*, 7(4), 605-612.
- Prima, D. W., Kurniawan, B., Ekawati. 2015. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Vol 3,3,376-379.
- Wiyono, Y. 2014. Peran Pemimpin, Rekan-Kerja, dan Keluarga dalam Memotivasi Karyawan di PT Mulya Adhi Paramita Surabaya. *Agora*, 2(1), 368-378.
- Wulandari, S., Jayanti, S., & Widjesasena, B. 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*, 5(5), 346-355.