

Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online Di Kabupaten Bogor Tahun 2020

¹Bobby Firstya Rupman, ²Suherman, ³Triana Srisantyorini, ⁴Nurfadhilah
^{1,2,3,4}Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Jakarta
Email: bfirstya14@gmail.com

Abstrak

Data Korlantas Polri tercatat 107.500 peristiwa kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 di Indonesia, angka kecelakaan ini meningkat dari tahun 2018 sebesar 103.672 kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada 2019 berjumlah 23.530 orang. Jawa Barat menempati urutan ketiga dengan jumlah kejadian dan korban kecelakaan tertinggi di Indonesia yaitu sebanyak 1.835 jumlah kejadian dan 2.949 korban kecelakaan. Bogor merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Jawa Barat yang memiliki jumlah kecelakaan cukup tinggi, yaitu sebanyak 357 kejadian dengan kontribusi tertingginya adalah pengguna sepeda motor, mencapai 94,3% (331 kendaraan). Tujuannya untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengendara ojek online di kabupaten bogor tahun 2020. Metode penelitian menggunakan pendekatan observasional analitik dengan desain studi cross-sectional, pengambilan data primer menggunakan kuesioner, dengan minimal sampel 97 orang yang diambil menggunakan teknik *accidental sampling*. Hasil nilai p (sig) = $0,366 \geq \alpha = 0,05$, disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antar tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengendara ojek online di kabupaten bogor tahun 2020. Pengendara ojek online di Kabupaten Bogor memiliki tingkat pengetahuan keselamatan berkendara yang baik, yaitu sebanyak 66 pengendara (68%) dari 97 pengendara dan memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik, yaitu sebanyak 61 pengendara (62,9%) dari 97 pengendara.

Kata kunci: Tingkat Pengetahuan, Perilaku Keselamatan Berkendara, Ojek *Online*

Abstract

Data from the Korlantas Polri recorded 107,500 traffic accidents in 2019 in Indonesia, this accident number increased from 2018 which was 103,672 traffic accidents. The number of victims who died due to traffic accidents in 2019 was 23,530 people. West Java ranks third with the highest number of accident incidents and victims in Indonesia, namely 1,835 incidents and 2,949 accident victims. Bogor is one of the regencies in West Java Province which has a fairly high number of accidents, namely 357 incidents with the highest contribution being motorcycle users, reaching 94.3% (331 vehicles). The aim is to determine the relationship between knowledge level and safety driving behavior of online motorcycle taxi drivers in Bogor district in 2020. The research method uses an analytical observational approach with a cross-sectional study design, primary data collection using a questionnaire, with a minimum sample of 97 people taken using the accidental sampling technique. . The results of the p value (sig) = $0.366 \geq \alpha = 0.05$, it is concluded that there is no relationship between the level of knowledge and driving safety behavior of online motorcycle taxi drivers in Bogor Regency in 2020. Online motorcycle taxi drivers in Bogor Regency have a good level of driving safety knowledge, namely as many as 66 riders (68%) of 97 drivers and have good driving safety behavior, namely as many as 61 riders (62.9%) of 97 drivers.

Keywords: Level Of Knowledge, Safety Riding Behavior, Ojeks *Online*

Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah global sampai saat ini. Menurut WHO per tahun korban jiwa yang melayang akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 1,35 juta orang. Di Asia Tenggara pengendara sepeda motor dan penumpang menyumbang 43% dari semua kematian di lalu lintas jalan. Kecelakaan lalu lintas menempatkan beban ekonomi yang besar pada negara-negara berkembang atau Negara yang berpenghasilan rendah dan menengah dan diperkirakan menelan biaya US \$ 518 miliar secara global dan US \$ 65 miliar di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, melebihi jumlah total yang diterima dalam bantuan pembangunan.¹

Menurut UU RI No 22 tahun 2009 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. Indonesia sendiri termasuk dalam kategori negara berpenghasilan menengah, dari data korlantas polri menyatakan dari 31 provinsi yang ada di Indonesia tercatat menelan total nilai rugi material kendaraan sebesar Rp. 49,805,408,283. Data Korlantas Polri tercatat 107.500 peristiwa kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 di Indonesia, angka kecelakaan ini meningkat dari tahun 2018 sebesar 103.672 kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada 2019 berjumlah 23.530 orang. Adapun jumlah pelanggaran lalu lintas selama 2019 yakni berjumlah 7.456.913 pelanggaran tilang dan 3.620.393 pelanggaran berbuah teguran.²

Jawa Barat menempati urutan ketiga dengan jumlah kejadian dan korban kecelakaan tertinggi di Indonesia yaitu sebanyak 1.835 jumlah kejadian dan 2.949 korban kecelakaan. Bogor merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Jawa Barat yang memiliki jumlah kecelakaan cukup tinggi, yaitu sebanyak 357 kejadian dengan kontribusi tertingginya adalah pengguna sepeda motor, mencapai 94,3% (331 kendaraan).³ Dengan berkembangnya teknologi pada jaman sekarang melahirkan suatu tren yang dapat mempermudah masyarakat untuk menggunakan jasa ojek yang sebelumnya sulit untuk menggunakan jasa ojek akhirnya menjadi mudah dengan adanya ojek *online*.

Berdasarkan 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.⁴ Namun hasil sebuah study yang dilakukan oleh Septi dkk menunjukkan bahwa sebesar 57,4% kurir pos memiliki pengetahuan yang kurang baik terhadap *safety riding* dan 42,6% memiliki pengetahuan yang baik terhadap *safety riding* pada kurir pos PT. POSINDONESIA.⁵ Kemudian menurut Permatasari (2017) bahwa Perilaku keselamatan berkendara yang kurang baik sebesar 56,4%.⁶ 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. Menurut Pudji (2009), pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati. Berdasarkan hal tersebut maka peneliti tertarik untuk meneliti hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengendara ojek online di Kabupaten Bogor.

Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat observasional analitik, penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan desain studi *cross sectional*, untuk melihat hubungan antara variabel dependen dan independen dalam satu waktu. Dalam penelitian ini yang termasuk dalam variabel dependen adalah perilaku keselamatan berkendara dan variabel independennya adalah tingkat pengetahuan. Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Bogor pada bulan Juli-Agustus 2020.

Hasil Dan Pembahasan

Karakteristik responden meliputi jenis kelamin, usia, pendidikan, masa kerja, pengalaman kecelakaan, terpapar informasi, dan sumber informasi pada pengendara ojek *online* di kabupaten bogor adalah sebagai berikut :

Tabel 1 Karakteristik Responden

Variabel	Perilaku Berkendara				Total	
	Tidak Aman		Aman		N	%
	n	%	n	%		
Jenis Kelamin						
Laki-laki	36	38,7	57	61,3	93	100
Perempuan	0	0	4	100	4	100
Usia						
Remaja	7	50	7	50	14	100
Dewasa	29	34,9	54	65,1	83	100
Pendidikan						
SD	4	57,1	3	42,9	7	100
SMP	4	21,1	15	78,9	19	100
SMA	22	37,9	36	62,1	58	100
PT	6	46,2	7	53,8	13	100
Masa Kerja						
<24 Bulan	7	53,8	6	46,2	13	100
>24 Bulan	29	34,5	55	65,5	84	100
Pengalaman Kecelakaan						
Ya	15	38,5	24	61,5	39	100
Tidak	21	36,2	37	63,8	58	100
Terpapar Informasi SR						
Ya	32	39,5	49	60,5	81	100
Tidak	4	25	12	75	16	100
Sumber Informasi SR						
Media Cetak	0	0	2	100	2	100
Media Elektronik	4	36,4	7	63,6	11	100
Media Sosial	3	27,3	8	72,7	11	100
Teman	0	0	2	100	2	100

Petugas Kepolisian	29	40,8	42	59,2	71	100
--------------------	----	------	----	------	----	-----

Berdasarkan tabel 1 mayoritas pengendara ojek *online* berjenis kelamin laki-laki. Responden berjenis kelamin laki-laki dengan perilaku berkendara tidak aman sebanyak 36 orang (38,7) dan berperilaku aman sebanyak 57 orang (61,3) sedangkan responden perempuan dengan perilaku aman berkendara sebanyak 4 orang (100). Responden lebih banyak berusia dewasa yang berjumlah 29 orang (34,9) berperilaku tidak aman dan 54 orang (65,1) berperilaku aman berkendara sedangkan remaja yang berperilaku tidak aman sebanyak 7 orang (50) dan berperilaku aman sebanyak 7 orang (50). Responden dengan pendidikan terakhir SD berperilaku tidak aman sebanyak 4 orang (57,1) dan berperilaku aman sebanyak 3 orang (42,9), berpendidikan terakhir SMP berperilaku tidak aman sebanyak 4 (21,1) dan berperilaku aman sebanyak 15 (78,9), berpendidikan SMA dengan perilaku berkendara tidak aman sebanyak 22 (37,9) dan perilaku berkendara yang aman sebanyak 36 (62,1) dan yang berpendidikan PT yang berperilaku tidak aman 6 orang (46,2) dan berperilaku aman sebanyak 7 orang (53,8). Pengendara ojek *online* lebih banyak memiliki masa kerja >24 bulan yang tidak berperilaku aman sebanyak 29 (35,5) dan yang berperilaku aman sebanyak 55 (65,5) sedangkan masa kerja <24 bulan yang berperilaku tidak aman 7 (53,8) dan berperilaku aman 6 (46,2). Pengendara ojek *online* dengan pengalaman kecelakaan tidak berperilaku aman sebanyak 15 (38,5) dan yang berperilaku aman 24 (61,5) sedangkan yang tidak memiliki pengalaman kecelakaan dengan perilaku tidak aman sebanyak 21 (36,2) dan berperilaku aman 37 (63,8). Mayoritas responden terpapar informasi terkait *safety riding* dengan perilaku tidak aman 32 (39,5) dan perilaku aman 49 (60,5) dan yang tidak terpapar informasi berperilaku tidak aman 4 (25) dan perilaku aman 12 (75). Para pengendara ojek *online* lebih banyak mendapatkan informasi terkait *safety riding* bersumber dari petugas kepolisian sebanyak 29 orang (40,8) dengan perilaku tidak aman dan 42 orang (59,2) dengan perilaku berkendara aman, media elektronik dengan perilaku tidak aman 4 (36,4) dan perilaku aman 7 (63,6), media sosial dengan perilaku tidak aman 3 (27,3) dan perilaku aman 8 (72,7), bersumber dari media cetak 2 orang (100) dan teman 2 orang (100) dengan perilaku aman.

Tabel 2. Hasil Analisis Bivariat Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Berkendara Ojek Online Di Kab. Bogor Tahun 2020

Tingkat Pengetahuan	Perilaku Berkendara				Total		P value	OR
	Tidak Aman		Aman					
	N	%	N	%	N	%		
Kurang Baik	14	45,2	17	54,8	31	100	0,369	1,647

Baik	22	33,3	44	66,7	66	100		0,6-3,9
Jumlah	36	37,1	61	62,9	97	100		

Analisis hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku berkendara dengan uji *Chi-square* menunjukkan $p \text{ value} = 0,369 (\geq 0,05)$ sehingga H_0 diterima, yang berarti tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku berkendara pada pengendara ojek *online* di Kabupaten Bogor. Jumlah responden yang memiliki tingkat pengetahuan kurang baik dan berperilaku tidak aman sebanyak 14 orang (45,2%), dan yang memiliki tingkat pengetahuan kurang baik dan berperilaku aman sebanyak 17 orang (54,8%). Sedangkan jumlah responden yang memiliki tingkat pengetahuan baik namun berperilaku berkendara tidak aman sebanyak 22 orang (33,3%) dan yang memiliki tingkat pengetahuan baik dengan berperilaku berkendara aman sebanyak 61 orang (62,9%).

Tingginya kejadian kecelakaan lalu lintas tidak terlepas karena faktor pengendara itu sendiri, menurut dirjen perhub (2016) menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan mengakibatkan kecelakaan yaitu 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. Oleh karena itu, perilaku berkendara yang tidak aman dapat meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas dimana dapat menimbulkan berbagai dampak kerugian ringan sampai besar, baik materi maupun non materi.

Menurut Heinrich (1980), berperilaku aman diartikan sebagai suatu tindakan seseorang atau beberapa orang yang dapat memperkecil terjadinya kecelakaan. Sedangkan, perilaku aman berkendara merupakan cara berkendara yang aman dan nyaman bagi pengendara itu sendiri maupun pengendara lainnya.⁷ Perilaku berkendara yang aman juga dapat diartikan sebagai suatu upaya yang dapat dilakukan guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas itu sendiri.⁶ Oleh karena itu, penerapan perilaku berkendara menjadi faktor penting karena dapat menjadi salah satu strategi keselamatan berkendara guna untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Aspek keselamatan berkendara secara garis besar diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dilengkapi dengan Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan(2008). Dalam Undang-Undang tersebut terdapat 13 kriteria terkait dengan penerapan keselamatan berkendara yakni pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara, mematuhi rambu dan lampu lalu lintas, kepemilikan SIM C, membawa STNK saat mengendarai sepeda motor, penggunaan lajur jalan sesuai dengan fungsinya saat berkendara, penggunaan lampu sein ketika ingin berbelok, penggunaan lampu utama, berkendara dengan tidak berlawanan arah, menjaga jarak aman dengan kendaraan lain, berkendara

dengan penuh konsentrasi, penggunaan APD saat berkendara, dan pengendalian kecepatan saat berkendara.¹⁴

Secara keseluruhan hasil yang di dapat dari pengendara ojek *online* di Kabupaten Bogor mayoritas memiliki pengetahuan yang baik terhadap berkendara yang aman atau *safety riding* yaitu sebanyak 66 pengendara (68%) dan yang memiliki pengetahuan kurang baik terhadap berkendara yang aman atau *safety riding* sebanyak 31 pengendara (32%). Hasil statistik dengan uji Chi-square pada pengendara ojek *online* di kabupaten bogor sebanyak 97 responden, yang memiliki pengetahuan baik dengan perilaku keselamatan berkendara yang aman lebih besar yakni 44 pengendara (66,7%) dan memiliki pengetahuan baik dengan perilaku keselamatan berkendara secara tidak aman sebanyak 22 pengendara (33,3%), sedangkan pengendara ojek *online* di kabupaten bogor yang memiliki pengetahuan kurang baik dengan perilaku keselamatan berkendara yang aman sebanyak 17 pengendara (54,8%) dan berpengetahuan kurang baik dengan perilaku keselamatan berkendara tidak aman sebanyak 14 pengendara (45,2%). Maka hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengendara ojek *online* di Kabupaten Bogor dengan nilai p-value $0,369 > 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa semakin baik pengetahuan seseorang sudah tentu mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang aman. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Widiyawati (2018) terhadap pengendara ojek *online* di Surakarta yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara yang aman.¹²

Pengetahuan tinggi yang dimiliki ojek *online* terhadap perilaku *safety riding* disebabkan karena pengendara ojek *online* mayoritas berjenis kelamin laki-laki sebanyak 93 orang (95,9%) dengan perilaku aman berkendara sebanyak 57 orang (61,3%). Hal ini disebabkan jenis kelamin merupakan salah satu faktor sikap disiplin berlalu lintas. Menurut Harvey dan Smith, laki-laki menunjukkan kemampuan dalam mengendarai kendaraan cenderung lebih baik secara teknis. Umur pengendara ojek *online* sebagian besar masuk ke dalam kelompok umur dewasa yaitu 24 tahun keatas sebanyak 83 orang (85,6%) dengan perilaku berkendara secara aman sebanyak 54 orang (65,1%). Hal ini dikarenakan umur merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi seseorang dalam berperilaku atau melakukan aktivitas kesehariannya. Umur memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Umur 30 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati-hati sedangkan yang memiliki umur lebih muda atau remaja malah sebaliknya mereka mengendarai secara tidak hati-hati dan membahayakan pengendara lain.⁹ Tingkat pendidikan pada pengendara ojek *online* sebagian besar memiliki pendidikan SMA/SMK sebanyak 58 orang (59,8%) dengan perilaku aman berkendara sebanyak 36 orang (62,1%) dan ditemukan pula pengendara ojek *online* dengan tingkat pendidikan terakhir perguruan tinggi sebanyak 13 orang (13,4%) dengan perilaku aman berkendara sebanyak 7 orang (53,8%). Hasil penelitian ini sesuai dengan pernyataan bahwa tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara, jika pengendara yang memiliki pendidikan tinggi maka kemungkinan akan semakin baik pula perilaku dan pola berfikir dalam

mengendarai sepeda motor, sebaliknya jika seseorang dengan pendidikan rendah maka akan berperilaku tidak baik dalam arti pengendara sepeda motor kemungkinan akan berkendara secara tidak aman. Maka salah satu hal yang mempengaruhi tingkat pengetahuan ojek *online* yang baik selain jenis kelamin dan umur yakni tingkat pendidikan yang dimiliki pengendara ojek *online* yang sebagian besar berpendidikan SMA/SMK serta Perguruan Tinggi.¹¹

Para pengendara ojek *online* sebagian besar memiliki masa kerja lebih dari 24 bulan atau setara dengan 2 tahun sebagai pengendara ojek *online* sebanyak 84 orang (86,6%) dengan perilaku berkendara yang aman sebanyak 55 orang (65,5%). Adapun pengendara ojek *online* mayoritas tidak memiliki pengalaman kecelakaan sebanyak 58 (59,8%) dengan perilaku berkendara yang aman sebanyak 37 orang (63,8%). Masa berkendara dan pengalaman seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, jika pengendara memiliki pengalaman berkendara yang sudah lama maka akan mengendarai sepeda motor dengan aman dan sebaliknya jika pengendara yang baru memiliki pengalaman berkendara maka akan memiliki perilaku berkendara yang tidak aman. Pengendara ojek *online* yang ada di Kabupaten Bogor tidak semua mengikuti pelatihan ataupun seminar mengenai berkendara yang aman yang diselenggarakan oleh perusahaan. Mereka hanya sebatas tahu dan paham komponen berkendara aman pada saat pembuatan SIM. Perilaku pengendara ojek *online* belum sampai pada tahap menerapkan, menganalisis, mensintesis dan mengevaluasi.¹¹ Sehingga perilaku berkendara yang aman tidak diterapkan oleh semua pengendara ojek *online*. Walaupun demikian pengetahuan pengendara ojek *online* baik karena didukung dengan membaca melalui internet maupun bertukar informasi dengan sesama pengendara lain tentang berkendara yang aman. Namun kenyataannya masih banyak pengendara ojek *online* yang ditemukan di Kabupaten Bogor tidak patuh pada peraturan lalu lintas atau keselamatan pribadi, seperti; pengendara ojek *online* tidak menggunakan sepatu, tidak mengkancingkan pengaman helm, berbicara dengan pengendara ojek *online* yang lain saat mengendarai sepeda motor, mengendarai motor sambil merokok, mengendarai motor sambil memainkan handphone, berbelok tidak menyalakan sein, mengendarai motor dengan membawa penumpang ≥ 40 km/jam di jalan raya yang ramai dan ada pula yang tidak melengkapi komponen kendaraan seperti kaca spion. Faktor yang mempengaruhi tidak adanya hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* antara lain membawa SIM dan STNK, memakai helm ber-SNI, ketidaknyamanan pengendara dalam menggunakan masker, sarung tangan dan sepatu.⁸ Selain itu keterbatasan peneliti dalam mengawasi proses pengisian kuesioner sehingga terdapat responden yang melakukan kecurangan ketika mengisi kuesioner.

Kecelakaan lalu lintas dapat dikendalikan dengan meningkatkan tingkat pengetahuan terhadap perilaku keselamatan berkendara dan menerapkan kembali perilaku tersebut untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Selain itu perlu adanya pelatihan *safety riding* yang diberikan perusahaan untuk pengendara ojek *online* sehingga akan menambah citra nama baik bagi perusahaan ojek *online* dan keamanan serta keselamatan bagi pengendara ataupun penumpang.¹³

Kesimpulan

Sebagian besar ojek online di Kabupaten Bogor memiliki tingkat pengetahuan keselamatan berkendara yang baik, yaitu sebanyak 66 pengendara (68%) dari 97 pengendara, memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik, yaitu sebanyak 61 pengendara (62,9%) dari 97 pengendara dan tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada ojek online di kabupaten Bogor dengan nilai signifikan ($p\text{-value} = 0,369 > 0,05$).

Ucapan Terimakasih

Peneliti mengucapkan terimakasih kepada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Jakarta, Pimpinan serta staff Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta yang telah membantu dan mendukung dalam pelaksanaan penelitian ini.

Daftar Pustaka

1. CDC (centers for disease and prevention). 2016. *Road Traffiic Injuries And Deaths-A Global Problem*.
2. Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia. 2018.
3. Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. 2016.
4. Widiyawati, Novita. 2018. Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Pengendara Ojek *Online* Di Surakarta
5. Septi Wulandari ,Siswi Jayanti, Baju Widjasena. 2017. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di Pt. Posindonesia Cabang Erlangga Semarang 2017*
6. Permatasari, Amelia. 2017. Gambaran Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pelajar SMA Dua Mei Ciputat Timur Tahun 2017. Alhamda, Syukra dan Sriani, Yustina. 2015. *Buku Ajar Ilmu Kesehatan Masyarakat (IKM)*. Padang :
7. 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 2013*. Vol 2:1.
8. Departemen Perhubungan Darat. 2008. *Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*.
9. Hurlock, Elizabeth B. 2004 *Development psychology*. Jakarta : Erlangga.
10. Notoatmodjo, Soekidjo. 2010. *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*. Jakarta: Rhienea Cipta

11. Pudji, S. N. 2009. Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Remaja Terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas. [Artikel Ilmiah]. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga Surabaya.
12. Widiyawati. 2018. Pengaruh faktor masa kerja, Kompensasi dan pendidikan terhadap motivasi kerja pegawai dinas bina warga prov. JATENG dengan produktivitas kerja sebagai variabel intervening. Jurnal Universitas panandaran : semarang
13. Soehatman, Ramli. 2010. *Sistem Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Ohsas 18001*. Jakarta : PT. Dian Rakyat
14. UU RI no. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 2017. Jakarta: BIP (Bhuana Ilmu Populer) Kelompok Gramedia

