

**HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DENGAN PERILAKU *SAFETY*  
*RIDING* PADA PENGENDARA OJEK *ONLINE* DI SURAKARTA**



Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I  
pada Jurusan Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Kesehatan

Oleh :

**NOVITA WIDIYAWATI**

**J 410 140 104**

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT  
FAKULTAS ILMU KESEHATAN  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA**

**2018**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DENGAN PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA PENGENDARA OJEK *ONLINE* DI SURAKARTA**

**PUBLIKASI ILMIAH**

Oleh:

**NOVITA WIDIYAWATI**

**J 410 140 104**

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji oleh:

Dosen  
Pembimbing

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Sri Darnoto', written in a cursive style.

**Sri Darnoto, SKM, MPH**  
**NIK. 1015**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DENGAN PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA PENGENDARA OJEK *ONLINE* DI SURAKARTA**

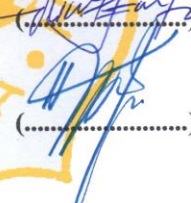
**OLEH**

**NOVITA WIDIYAWATI**

**J 410 140 104**

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji  
Fakultas Ilmu Kesehatan  
Universitas Muhammadiyah Surakarta  
pada hari Sabtu, 31 Maret 2018  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

**Dewan Penguji:**

1. Sri Darnoto, SKM., MPH  
(Ketua Dewan Penguji) 
2. Rezaniasyfiradayati, SKM., M.PH  
(Anggota I Dewan Penguji) 
3. Kusuma Estu, SKM., M.Kes  
(Anggota II Dewan Penguji) 



**Dekan,**

**(Dr. Mutalazimah, SKM., M.Kes)**

**NIK. 786**

### PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam naskah publikasi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya diatas, maka akan saya pertanggungjawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 03 April 2018



Novita Widiyawati

## HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING PADA PENGENDARA OJEK ONLINE DI SURAKARTA

### ABSTRAK

*Safety Riding* merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan memberikan pemahaman pada masyarakat bahwa berlalu lintas merupakan kegiatan yang menyangkut banyak aspek. Pengendara sepeda motor yang sering mobilisasi di wilayah kota Surakarta saat ini adalah pengendara ojek online. Ojek online sangat diminati oleh masyarakat karena mudahnya pemesanan melalui aplikasi. Pengendara ojek online memerlukan *safety riding* untuk meningkatkan pengetahuan agar lebih berhati-hati dalam berkendara. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek online di Surakarta. Desain penelitian ini menggunakan pendekatan *cross sectional*. Teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel adalah *accidental sampling* dengan jumlah sampel sebanyak 150 pengendara ojek online. Hasil penelitian dengan uji *chi-square* diperoleh nilai  $p$  (Sig) = 0,507 >  $\alpha$  = 0,05. Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek online di Surakarta. Saran yang dapat diberikan yaitu perusahaan ojek online tetap memberikan *safety riding* kepada calon ojek online di Surakarta. Selain menambah pengetahuan pengendara juga dapat menambah citra nama baik bagi ojek online di kalangan masyarakat.

Kata Kunci : Tingkat Pengetahuan, Perilaku *Safety Riding*, Ojek Online

### ABSTRACT

*Safety Riding* is a program to reduce the number of traffic accidents by providing an understanding of the community that the traffic is an activity that concerns many aspects. Motorcyclists frequently mobilization in the region of Surakarta is currently online taxi riders. Online taxi in great demand by society because of the easy booking via the application. Online taxi riders require *safety riding* to increase knowledge in order to be more careful in driving. The purpose of this research is to know the relationship of the level of knowledge with behavior *safety riding* on a motorcycle taxi riders online in Surakarta. The design of this research uses the approach of *cross sectional*. The techniques used in sampling is to *accidental sampling* with the total sample as many as 150 motorcycle taxi riders online. Research results with the *chi-square* test obtained  $p$  value (Sig) = 0.507 > = 0.05. From the results it can be concluded that there is no relationship of the level of knowledge with behavior *safety riding* on a motorcycle taxi riders online in Surakarta. Advice can be given i.e. online taxi companies still provide *safety riding* online taxi to candidates in Surakarta. In addition to adding to the knowledge of the riders can also add the image of a good name for an online among the people.

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

## 1. PENDAHULUAN

*World Health Organisation* (WHO) mengungkapkan bahwa 48% korban yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas merupakan usia produktif 15 - 44 tahun (Riyadiana, 2009). Data Badan Pusat Statistik (2015) menunjukkan bahwa angka kecelakaan yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah 98,88 juta unit atau 81,5%. Indonesia menjadi negara ketiga di Asia dengan total kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 38.279 pada tahun 2015 (Situmorang, 2016). Kota Surakarta sepanjang tahun 2016 terdapat 681 kasus kecelakaan lalu lintas (Lakalantas) yang terjadi di wilayah hukum Polresta Solo.

Penyebab dari terjadinya kecelakaan lalu lintas diduga karena kelalaian pengendara motor seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, rem mendadak, mengendarai motor dengan melawan arus, menerobos *traffict light*, menerobos trotoar untuk pejalan kaki dan berpindah jalur atau membelok tanpa menggunakan lampu sein. Selain itu, pengendara sepeda motor juga cenderung meremehkan kelengkapan pribadi dan sepeda motornya, seperti kaca spion, lampu sein, penggunaan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), masker, sarung tangan dan lain sebagainya (Ismail, 2017).

Salah satu upaya untuk mengurangi kecelakaan yakni dengan pengenalan perilaku *safety riding* terhadap masyarakat umum bagi pengguna sepeda motor. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Dinas perhubungan RI, 2005). Sedangkan perilaku *safety riding* itu sendiri merupakan upaya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya dan cidera yang dialami akibat kecelakaan lalu lintas.

Menurut Pudji (2009), pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati. Hasil penelitian Ariwibowo (2013) menyimpulkan bahwa ada hubungan pengetahuan ( $p\text{-value} = 0,024$ ) dengan praktik *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor.

Berdasarkan hasil survei pendahuluan yang telah dilakukan melalui wawancara terhadap 10 pengendara ojek *online* di Surakarta, 100% pengendara menjawab bahwa tidak ada pelatihan khusus mengenai *safety riding* dan 50% pengendara masih belum mengetahui pentingnya *safety riding*. Oleh karena itu penulis tertarik menganalisis hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta.

## 2. METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif dengan rancangan *cross sectional* yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas yaitu tingkat pengetahuan dengan variabel terikat yaitu perilaku *safety riding*.

Penelitian dilaksanakan tanggal 25 Desember 2017 pada pengendara ojek *online* di Kota Surakarta. Sampel pada penelitian ini 150 responden dengan teknik *accidental sampling*. Pengambilan data dilakukan pada 10 titik pangkalan ojek *online* yaitu Solo Square, Kerten, Purwosari, Manahan, Solo Balapan, Gladak, *Techno Park*, Pasar Gede, Penumping, UNS. 10 titik pangkalan ojek *online* yang diambil sebagai penelitian yaitu Solo Square, Kerten, Purwosari, Manahan, Solo Balapan, Gladak, *Techno Park*, Pasar Gede, Penumping, UNS. Variabel bebas yaitu tingkat pengetahuan dan variabel terikat yaitu perilaku *safety riding* yang diukur menggunakan kuesioner. Analisis data menggunakan program statistik komputerisasi yang meliputi :

Analisis yang dilakukan terhadap masing-masing variabel bebas, variabel terikat dan variabel pengganggu yang menghasilkan distribusi frekuensi dan presentase setiap variable, Analisis bivariat yang menggunakan uji *chi-square*, yaitu hipotesis nol ( $H_0$ ). Jika  $p\text{ value} < 0,05$  maka  $H_0$  ditolak dan jika  $p\text{ value} \geq 0,05$  maka  $H_0$  diterima.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Hasil Penelitian

##### 3.1.1. Analisis Univariat

##### 3.1.1.1. Karakteristik Responden

Karakteristik responden meliputi jenis kelamin, umur, pendidikan dan pengalaman pada pengendara ojek *online* di Kota Surakarta adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Karakteristik Responden

| Variabel             | Perilaku Safety Riding |      |      |      | Total |      |
|----------------------|------------------------|------|------|------|-------|------|
|                      | Tidak Aman             |      | Aman |      | N     | (%)  |
|                      | N                      | (%)  | n    | (%)  |       |      |
| <b>Jenis Kelamin</b> |                        |      |      |      |       |      |
| Laki-laki            | 57                     | 39   | 89   | 6    | 146   | 100  |
| Perempuan            | 0                      | 0    | 4    | 100  | 4     | 100  |
| <b>Umur</b>          |                        |      |      |      |       |      |
| Remaja               | 8                      | 47,1 | 9    | 52,9 | 17    | 100  |
| Dewasa               | 49                     | 36,8 | 84   | 63,2 | 133   | 100  |
| <b>Pendidikan</b>    |                        |      |      |      |       |      |
| SD                   | 1                      | 1,8  | 0    | 0    | 1     | 0,7  |
| SMP                  | 2                      | 3,5  | 5    | 5,4  | 7     | 4,7  |
| SMA/SMK              | 41                     | 71,9 | 65   | 69,9 | 106   | 70,7 |
| Perguruan Tinggi     | 13                     | 22,8 | 23   | 24,7 | 36    | 24   |
| <b>Pengalaman</b>    |                        |      |      |      |       |      |
| Baik                 | 24                     | 23,4 | 78   | 76,5 | 102   | 100  |
| Buruk                | 33                     | 68,8 | 15   | 31,2 | 48    | 100  |

Sumber : Data Primer Terolah Februari 2018

Mayoritas pengendara ojek *online* berjenis kelamin laki-laki. Pengendara ojek *online* berjenis kelamin laki-laki memiliki perilaku tidak aman sebanyak 57 orang (39%) dan perilaku aman sebanyak 89 orang (6%) sedangkan pengendara ojek *online* yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 4 orang (100%) dengan perilaku aman berkendara. Pengendara ojek *online* lebih banyak masuk dalam kelompok umur >24 tahun yakni dewasa sebanyak 49 orang (36,8%) berperilaku tidak aman dan yang berperilaku aman berkendara sebanyak 84 orang (63,2%) sedangkan pengendara ojek *online* yang masuk kelompok remaja dengan umur <24 tahun dengan perilaku tidak aman berkendara sebanyak 8 orang (47,1%) dan yang berperilaku aman sebanyak 9 orang (52,9%).

Pengendara ojek *online* yang tingkat pendidikan terakhir SD sebanyak 1 orang (1,8%) dengan perilaku *safety riding* tidak aman, tingkat pendidikan terakhir SMP pada pengendara ojek *online* dengan perilaku berkendara secara tidak aman sebanyak 2 orang (3,5%) dan yang berperilaku aman sebanyak 5 orang (5,4%), tingkat pendidikan terakhir SMA/SMK pada pengendara ojek *online* yang perilaku berkendara secara tidak aman sebanyak 41 orang (71,9%) dan yang berperilaku berkendara secara aman sebanyak 65 orang (69,9%), tingkat pendidikan terakhir perguruan tinggi pada pengendara ojek *online* dengan perilaku berkendara secara tidak aman sebanyak 13 orang (22,8%) dan yang berperilaku aman berkendara sebanyak 23 orang (24,7%).

Pengendara ojek *online* yang memiliki pengalaman baik dengan perilaku berkendara secara tidak aman sebanyak 24 orang (23,4%) dan yang perilaku berkendara secara aman sebanyak 78 orang (76,5%) sedangkan pengendara ojek *online* yang memiliki pengalaman buruk dengan perilaku berkendara secara tidak aman sebanyak 33 orang (68,8%) dan yang berperilaku aman berkendara sebanyak 15 orang (31,2%).

#### 3.1.1.2. Tingkat pengetahuan

Berdasarkan hasil penelitian dari 150 pengendara ojek *online* sebanyak 55 responden (36,7%) berpengetahuan rendah dan sebanyak 95 responden (63,3%) berpengetahuan tinggi.

Tabel 2. Tingkat Pengetahuan

| <b>Tingkat Pengetahuan</b> | <b>Jumlah</b> | <b>Persentase (%)</b> |
|----------------------------|---------------|-----------------------|
| Rendah                     | 55            | 36,7                  |
| Tinggi                     | 95            | 63,3                  |
| <b>Total</b>               | 150           | 100                   |

Sumber : Data Primer Terolah Februari 2018

#### 3.1.1.3. Perilaku *Safety Riding*

Pada tabel di bawah ini dapat diketahui distribusi frekuensi responden berdasarkan perilaku *safety riding*, sebagai berikut :

Tabel 3. Perilaku *Safety Riding*

| Perilaku <i>Safety Riding</i> | Jumlah | Persentase (%) |
|-------------------------------|--------|----------------|
| Tidak Aman                    | 57     | 38             |
| Aman                          | 93     | 62             |
| <b>Total</b>                  | 150    | 100            |

Sumber : Data Primer Terolah Februari 2018

Berdasarkan tabel 3, dapat diketahui bahwa dari 150 pengendara ojek *online*, menunjukkan hasil sebanyak 57 pengendara ojek *online* (38%) berperilaku tidak aman saat berkendara dan sebanyak 93 pengendara ojek *online* (62%) berperilaku aman saat berkendara.

### 3.1.2. Analisis Bivariat

Analisis bivariat digunakan untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding*. Hasil analisis bivariat dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. Hasil Analisis Bivariat hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding*

| Variabel    | Perilaku <i>Safety Riding</i> |      |      |      | N  | %   | P value |  |
|-------------|-------------------------------|------|------|------|----|-----|---------|--|
|             | Tidak aman                    |      | Aman |      |    |     |         |  |
|             | N                             | (%)  | N    | (%)  |    |     |         |  |
| Pengetahuan |                               |      |      |      |    |     |         |  |
| Rendah      | 19                            | 34,5 | 36   | 65,5 | 55 | 100 | 0,507   |  |
| Tinggi      | 38                            | 40,0 | 57   | 60,0 | 95 | 100 |         |  |

Sumber : Data Primer Terolah Februari 2018

Analisis hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* dengan uji *Chi-square* menunjukkan *p value* = 0,507 ( $\geq 0,05$ ) sehingga  $H_0$  diterima, yang berarti tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta. Jumlah responden yang memiliki pengetahuan rendah dan berperilaku tidak aman sebanyak 19 orang (34,5%), dan memiliki pengetahuan rendah namun berperilaku aman sebanyak 36 orang (65,5%). Sedangkan pengendara ojek *online* yang mempunyai pengetahuan tinggi namun

berperilaku tidak aman sebanyak 38 orang (40,0%) dan memiliki pengetahuan tinggi dengan berperilaku aman berkendara sebanyak 57 orang (60,0%).

### 3.2 Pembahasan

Sebuah perilaku dapat berlangsung lebih lama apabila didasari dengan pengetahuan yang baik (Notoatmodjo, 2007). Begitu pula pada pengendara ojek *online* di Surakarta yang mayoritas mempunyai pengetahuan tinggi tentang *safety riding* yaitu sebanyak 95 pengendara (63,3%) dan yang memiliki pengetahuan rendah terhadap *safety riding* sebanyak 55 pengendara (36,7%). Hasil statistik dengan uji *Chi-square* pada pengendara ojek *online* di Surakarta yang berpengetahuan tinggi dengan perilaku *safety riding* secara aman lebih besar yakni 57 pengendara (60%) dan berpengetahuan tinggi dengan perilaku *safety riding* secara tidak aman sebanyak 38 pengendara (40%), sedangkan pengendara ojek *online* di Surakarta yang memiliki pengetahuan rendah dengan perilaku *safety riding* secara aman sebanyak 36 pengendara (65,5%) dan berpengetahuan rendah dengan perilaku *safety riding* secara tidak aman sebanyak 19 pengendara (34,5%). Maka hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta dengan nilai  $p\text{-value } 0,507 > 0,05$ . Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi pengetahuan seseorang sudah tentu mempunyai perilaku yang aman dalam berkendara. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Utari (2009) terhadap mahasiswa Universitas Gunadarma Bekasi yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding*.

Pengetahuan tinggi yang dimiliki ojek *online* terhadap perilaku *safety riding* disebabkan karena pengendara ojek *online* mayoritas berjenis kelamin laki-laki sebanyak 146 orang (97,3%) dengan perilaku aman berkendara sebanyak 89 orang (61%). Hal ini disebabkan jenis kelamin merupakan salah satu faktor dari sikap disiplin berlalu lintas. Menurut Harvey dan Smith, laki-laki menunjukkan kemampuan dalam berkendara

cenderung lebih baik secara teknis. Umur pengendara ojek *online* sebagian besar masuk ke dalam kelompok umur di atas 24 tahun yakni kategori dewasa sebanyak 133 orang (88,7%) dengan perilaku berkendara secara aman sebesar 84 orang (63,2%). Hal ini dikarenakan umur merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi seseorang dalam melakukan aktivitas kesehariannya. Umur mempunyai pengaruh yang besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Umur 30 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati-hati sedangkan yang berumur lebih muda atau remaja malah sebaliknya mereka mengendarai secara tidak hati-hati dan membahayakan pengendara lain (Nawangwulan, 1998).

Sedangkan tingkat pendidikan pada pengendara ojek *online* sebagian besar SMA/SMK sebanyak 106 orang (70,7%) dengan perilaku aman berkendara sebanyak 65 orang (69,9%) dan ditemukan pula pengendara ojek *online* dengan tingkat pendidikan terakhir perguruan tinggi sebanyak 36 orang (24%) dengan perilaku aman berkendara sebanyak 23 orang (24,7%). 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 tinggi selain jenis kelamin dan umur yakni tingkat pendidikan yang dimiliki pengendara ojek *online* yang sebagian besar SMA/SMK serta ada pula Perguruan Tinggi.

Pengendara ojek *online* yang ada di Surakarta tidak semua menjalani pelatihan ataupun seminar mengenai *safety riding* yang diselenggarakan oleh perusahaan. Mereka hanya sebatas tahu dan paham komponen *safety riding* pada saat pembuatan SIM. Perilaku pengendara belum sampai pada tahap menerapkan, menganalisis, mensintesis dan

mengevaluasi (Notoatmodjo, 2007). Sehingga perilaku *safety riding* tidak diterapkan oleh semua *driver* ojek *online*.

Walaupun demikian pengetahuan pengendara ojek *online* baik karena didukung dengan membaca melalui internet tentang *safety riding*. Namun kenyataannya masih banyak pengendara ojek *online* yang ditemukan di Surakarta 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 dengan membawa penumpang  $\geq 40$  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 ketidaknyamanan pengendara dalam menggunakan masker, sarung tangan dan sepatu. Selain itu keterbatasan enumerator dalam mengawasi proses pengisian kuesioner sehingga terdapat responden yang melakukan kecurangan.

Kecelakaan lalu lintas dapat dikendalikan dengan meningkatkan tingkat pengetahuan terhadap perilaku *safety riding* 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 dan keselamatan bagi pengendara ataupun penumpang.

#### **4. PENUTUP**

##### **4.1. Simpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada penelitian ini bahwa tidak ada hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety*

*riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta dengan nilai signifikan ( $p\text{-value}$ ) = 0,507 < 0,05.

#### 4.2. Saran

Saran yang dapat diberikan antara lain agar tetap meningkatkan kembali pengetahuan mengenai *safety riding* dan menerapkan kembali perilaku berkendara secara aman, perusahaan ojek *online* menerapkan atau memberikan pelatihan atau seminar mengenai *safety riding* pada pekerjanya setiap beberapa bulan atau setiap tahunnya.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ariwibowo, R. (2013). Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* 2013. Vol 2:1.
- Badan Pusat Statistik Jawa Tengah. (2015). *Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Nilai Kerugiannya di Wilayah Polda Jawa Tengah Tahun 2015*. Diakses: 16 oktober 2017. <http://jateng.bps.go.id/index.php/linkTabelStatis/899>
- Dinas perhubungan RI. (2005). *Data direktorat jendral perhubungan darat direktorat lalu lintas dan angkutan jalan subdit keselamatan LLAJ*. Pekalongan. Diakses: 16 Oktober 2017
- Ismail, M. (2017). 681 Lakalantas Terjadi Selama 2016, Korban Tewas 67 Orang. Diakses: 16 oktober 2017. <http://www.solopos.com/2017/01/03/kecelakaan-solo-681-lakalantas-terjadi-selama-2016-korban-tewas-67-orang-781417>
- Nawangwulan, D. (1998). *Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Di PT. Indocement Tunggul Prakasa Tbk Bogor*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Notoatmodjo, S. (2007). *Promosi Kesehatan Dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Pudji, S. N. (2009). Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Remaja Terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas. *Artikel Ilmiah Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga Surabaya*. Diakses: 16 Oktober 2017. <http://adln.lib.unair.ac.id/go.php?id=gdlhub-gdl-s1-2010sundarinan12659&width=300&PHPSESSID=e99ecec43aeb91a73c0e368ce140cf5f>

- Riyadina, W. (2009). *Profil Cidera Akibat Jatuh, Kecelakaan Lalu Lintas, Dan Terluka Benda Tajam/Tumpul Pada Masyarakat Indonesia*. Vol.1.1. 2009: 1-11.
- Situmorang, Ria. (2016). WHO: *Angka Kecelakaan Lalulintas di Indonesia Tertinggi Se-Asia*. Diakses: 16 oktober 2017  
<http://entertainment.analisadaily.com/read/who-angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-tertinggi-se-asia/240063/2016/05/29>
- Utari, G.C. (2009). Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi. Skripsi Ilmiah: Jakarta. Program Studi Kesehatan Masyarakat Fakultas Kedokteran Dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.