

**GAMBARAN PENGETAHUAN DAN SIKAP OJEK *ONLINE* MENGENAI
SAFETY RIDING DI KABUPATEN WONOGIRI**



**Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata 1
pada Jurusan Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Kesehatan**

Oleh:

ANGGUN ABIMANYU

J410140097

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

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**GAMBARAN PENGETAHUAN DAN SIKAP OJEK *ONLINE* MENGENAI
SAFETY RIDING DI KABUPATEN WONOGIRI**

PUBLIKASI ILMIAH

oleh:

ANGGUN ABIMANYU

J410140097

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji oleh:

Dosen Pembimbing



Tanjung Anitasari IK, SKM, M.Kes

HALAMAN PENGESAHAN

GAMBARAN PENGETAHUAN DAN SIKAP OJEK *ONLINE* MENGENAI
SAFETY RIDING DI KABUPATEN WONOGIRI

OLEH
ANGGUN ABIMANYU

J410140097

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Pada hari Kamis, 15 Oktober 2020
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Dewan Penguji:

1. Tanjung Anitasari IK, SKM, M.Kes (Ketua Dewan Penguji) 
2. Mitoriana Porusia, SKM, M.Sc. (Anggota I Dewan Penguji) 
3. Anisa Catur W, SKM, M.Epid (Anggota II Dewan Penguji) 

Dekan




Ida Laili S.Kep., Ns., M.Si.Med

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam publikasi ilmiah 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 diajau dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

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

Surakarta, 15 Oktober 2020

Penulis



ANGGUN ABIMANYU

J410140097

GAMBARAN PENGETAHUAN DAN SIKAP OJEK *ONLINE* MENGENAI *SAFETY RIDING* DI KABUPATEN WONOGIRI

Abstrak

Safety riding didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran pengetahuan dan sikap ojek *online* mengenai *safety riding* di Kabupaten Wonogiri. Jenis penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif bertujuan untuk mengetahui gambaran pengetahuan dan sikap ojek *online* tentang *safety riding*. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner. Analisis data pada penelitian ini adalah analisis univariat yang dilakukan untuk mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian untuk menghasilkan distribusi frekuensi dan persentase dari variabel. Kesimpulan penelitian ini adalah sebagai berikut: Pengetahuan ojek online mengenai *safety riding* di Kabupaten Wonogiri dengan kategori baik sebesar 68,15% dan kategori kurang sebesar 31,85%. Sikap ojek online mengenai *safety riding* di Kabupaten Wonogiri dengan kategori positif sebesar 64,07% dan kategori negatif sebesar 35,93%.

Kata Kunci: pengetahuan, sikap, *safety riding*, ojek *online*

Abstract

Safety riding is designed to increase the rider's awareness of all the possibilities that occur while riding. This study aims to describe the knowledge and attitudes of online motorcycle taxis regarding *safety riding* in Wonogiri Regency. This type of research uses descriptive research aimed at knowing the description of the knowledge and attitudes of online motorcycle taxis about *safety riding*. The instrument used in this study was a questionnaire. The data analysis in this study is a univariate analysis which is conducted to describe the characteristics of each research variable to produce a frequency distribution and percentage of the variables. The conclusions of this study are as follows: Knowledge of online motorcycle taxis about *safety riding* in Wonogiri district with a good category of 68.15% and a less category of 31.85%. The attitude of online motorcycle taxis regarding *safety riding* in Wonogiri district with a positive category of 64.07% and a negative category of 35.93%

Keywords: knowledge, attitude, *safety riding*, online ojek

1. PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu penyebab utama kematian di dunia (Situmorang, 2016). Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena berbagai kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian dan kematian (Rusti, 2016). *Global Status Report on Road Safety* menyebutkan bahwa setiap tahun, di seluruh dunia, lebih dari 1,25 juta korban meninggal akibat

kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang luka berat (WHO, 2015). Berdasarkan jumlah tersebut, 90% terjadi di negara berkembang dimana jumlah kendaraannya hanya 54% dari jumlah kendaraan yang terdaftar di dunia. Bila kita semua tidak melakukan apapun, 25 juta korban jiwa akan berjatuh dalam kurun waktu 20 tahun ke depan (WHO, 2015).

Menurut data Kepolisian Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu : 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia (kemampuan serta karakter pengemudi), 9% disebabkan karena faktor kendaraan (pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30% (faktor prasarana dan lingkungan). Faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi menjadi faktor yang berpengaruh dalam keselamatan di jalan raya (Situmorang, 2016)

Di Kabupaten Wonogiri Sebanyak 59 orang meninggal dunia dalam kecelakaan lalu lintas (lakalantas) selama periode Januari-Juli 2019. Kecelakaan sering terjadi di jalan Solo-Ponorogo dan jalur lingkar selatan (JLS) ruas Pracimantoro-Giriwoyo. Selama Januari-Juli 2019 tersebut terjadi 335 lakalantas yang mengakibatkan 59 orang meninggal dunia dan 349 orang luka ringan. Kerugian material mencapai Rp172,2 juta. Lakalantas paling sering terjadi pada Juni, yakni tercatat 64 peristiwa. Kecelakaan pada bulan tersebut mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 13 orang.

Perilaku *safety riding* pada pengemudi sepeda motor dapat dipengaruhi oleh faktor pengetahuan. Menurut (Pudji, 2009), pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati. Beberapa penelitian telah menunjukkan adanya keterkaitan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding*. Hasil penelitian Wulandari, dkk (2017) menyimpulkan bahwa bahwa respondendengan perilaku *safety riding* yangtidak aman lebih banyak pada yangmemiliki pengetahuan *safety riding* yang tidak baik sebesar 54,8% dibanding dengan responden yangmemiliki pengetahuan *safety riding* baik sebesar 26,1%. Hasil uji *chisquare* menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding*.

Pengetahuan *safety riding* ini tentunya akan berpengaruh terhadap sikap *safety riding*. Sikap merupakan cara individu untuk membawa dirinya pada suatu tempat dimana seorang individu tersebut melakukan sesuatu sesuai dengan cara berfikir, serta merasakan keinginan untuk bertindak. Di dalam sikap terdapat komponen-komponen di dalamnya yang masuk ke dalam perasaan pengetahuan dan ketika seseorang tersebut akan melakukan tindakan. Sikap juga bisa diartikan pada kecondongan evaluatif pada objek ataupun subjek yang dapat memiliki konsekuensi terhadap seorang individu bersikap pada objek yang ada di depannya. Pada dasarnya hubungan sikap dan juga perilaku memanglah saling berkaitan satu sama lain, berdasarkan hasil penelitian pun mengungkapkan bahwa sikap dan perilaku memiliki kaitannya masing-masing, hal ini juga bisa berhubungan dengan salah satu faktor psikologis yang ada dari keduanya, agar tercipta keserasian yang konsisten (Ismail, 2017).

Pengendara sepeda motor yang sering mobilisasi di wilayah kota saat ini adalah pengendara ojek *online*. Berdasarkan hasil survei yang ditemukan masih ada *driver* ojek *online* yang tidak diimbangi dengan sarana keselamatan yang mendukung seperti tidak menggunakan masker, sarung tangan, sepatu, tidak mengkancingkan pengaman helm dan ada pula pada saat berkendara mereka merokok dan menggunakan headset. Hasil survey yang dilakukan dari 15 ojek *online* terdapat 8 ojek *online* yang tidak mengenakan APD. Perilaku pengendara ojek *online* yang kurang *safety*, maka perlu adanya upaya pencegahan yakni penerapan *safety riding awareness* atau kesadaran berkendara aman bagi pengendara ojek *online*. Namun yang disayangkan selama ini banyaknya pengendara ojek *online* di Kabupaten Wonogiri ternyata tidak adanya pelatihan atau pengetahuan *safety riding* terhadap pengendara ojek *online* dan pengendara ojek *online* hanya di bekali buku panduan dimana buku tersebut hanya pengetahuan secara singkat mengenai *safety riding* saat berkendara dan selebihnya panduan mengenai pemesanan dan lain-lain. Ditambah lagi sekarang ini era *new normal* Covid-19 maka ojek *online* harus patuh mengenakan APD sehingga dirinya dan penumpangnya aman.

Adanya hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap perilaku *safety riding* maka peneliti bermaksud untuk menggambarkan pengetahuan dan sikap ojek *online* lebih detail lagi karena aspek ini diperlukan sebagai bekal bagi pihak yang ingin memberikan pelatihan *safety riding* pada ojek *online*. Hasil survey yang telah dilakukan dari 10 ojek *online* terdapat 8 ojek *online* di Kabupaten Wonogiri yang tidak mengenakan APD dengan komplit sehingga diperlukan bagaimana pengetahuan *safety riding* dan bagaimana sikap ojek *online* tentang *safety riding*.

2. METODE

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif untuk mengadakan deskripsi tanpa analisis mendalam dan bertujuan untuk mengetahui gambaran pengetahuan dan sikap ojek *online* tentang *safety riding* (Notoatmodjo, 2012). Penelitian ini akan dilaksanakan di Kabupaten Wonogiri bulan Juli 2020.

Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara ojek *online* (GRAB dan Gojek) yang berada di Wonogiri. Besar sampel dalam penelitian ini mengacu pada hasil penelitian sebelumnya variabel tingkat pengetahuan dan sikap terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Kabupaten Wonogiri yang tidak diketahui dengan pasti, sehingga untuk menghitung jumlah sampel minimum yang dibutuhkan menggunakan rumus Lemeshow (1997).

Jenis data yang dikumpulkan dan dianalisis dalam penelitian ini berupa data kuantitatif. Data yang telah terkumpul dan terisi diolah dengan menggunakan perangkat lunak (*software*). Analisis data pada penelitian ini adalah analisis univariat yang dilakukan untuk mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian untuk menghasilkan distribusi frekuensi dan presentase dari variabel.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Gambaran Pengetahuan Ojek Online Mengenai *Safety Riding* di Kabupaten Wonogiri

Dalam penelitian ini jumlah responden yang digunakan dalam penelitian adalah sebanyak 135 responden. Adapun data pengetahuan mengenai *safety riding* di kabupaten wonogiri indikator kondisi pengendara adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Pengetahuan Ojek Online Mengenai *Safety Riding* di Kabupaten Wonogiri

| Pengetahuan | Baik | | Kurang | | Jumlah | |
|---------------------|------|-------|--------|-------|--------|-----|
| | n | % | n | % | n | % |
| Kondisi Pengendara | 79 | 58.52 | 56 | 41.48 | 135 | 100 |
| APD | 100 | 74.07 | 35 | 25.93 | 135 | 100 |
| Persiapan Kendaraan | 103 | 76.30 | 32 | 23.70 | 135 | 100 |
| Saat Perjalanan | 86 | 63.70 | 49 | 36.30 | 135 | 100 |
| Rata-rata | 92 | 68.15 | 43 | 31.85 | 135 | 100 |

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian besar responden memiliki pengetahuan *safety riding* indikator kondisi pengendara pada kategori baik yaitu sebanyak 58.5%. Responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* indikator kondisi pengendara pada kategori kurang yaitu sebanyak 41.5%.

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian besar responden memiliki pengetahuan *safety riding* indikator APD pada kategori baik yaitu sebanyak 74.1%. Responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* indikator APD pada kategori kurang yaitu sebanyak 25.9%.

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian besar responden memiliki pengetahuan *safety riding* indikator persiapan kendaraan pada kategori baik yaitu sebanyak 76.3%. Responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* indikator persiapan kendaraan pada kategori kurang yaitu sebanyak 23.7%.

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian besar responden memiliki pengetahuan *safety riding* indikator saat perjalanan pada kategori baik yaitu sebanyak 63.7%. Responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* indikator saat perjalanan pada kategori kurang yaitu sebanyak 36.3%.

Secara keseluruhan rata-rata pengetahuan ojek online mengenai *safety riding* di kabupaten wonogiri dengan kategori baik sebesar 68.15% dan kategori kurang sebesar 31.85%.

3.2 Gambaran Sikap Ojek Online Mengenai *Safety Riding* di Kabupaten Wonogiri

Dalam penelitian ini jumlah responden yang digunakan dalam penelitian adalah sebanyak 135 responden. Adapun data sikap mengenai *safety riding* di kabupaten wonogiri indikator kondisi pengendara adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Sikap Ojek Online Mengenai *Safety Riding* di Kabupaten Wonogiri

| Pengetahuan | Positif | | Negatif | | Jumlah | |
|---------------------|---------|-------|---------|-------|--------|-----|
| | n | % | n | % | n | % |
| Kondisi Pengendara | 70 | 51.85 | 65 | 48.15 | 135 | 100 |
| APD | 86 | 63.70 | 49 | 36.30 | 135 | 100 |
| Persiapan Kendaraan | 95 | 70.37 | 40 | 29.63 | 135 | 100 |
| Saat Perjalanan | 95 | 70.37 | 40 | 29.63 | 135 | 100 |
| Rata-rata | 86.5 | 64.07 | 48.5 | 35.93 | 135 | 100 |

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian besar responden memiliki sikap *safety riding* indikator kondisi pengendara pada kategori positif yaitu sebanyak 51.9%. Responden yang memiliki sikap *safety riding* indikator kondisi pengendara pada kategori negatif yaitu sebanyak 48.1%.

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian besar responden memiliki sikap *safety riding* indikator APD pada kategori positif yaitu sebanyak 63.7%. Responden yang memiliki sikap *safety riding* indikator APD pada kategori negative yaitu sebanyak 36.3%.

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian besar responden memiliki sikap *safety riding* indikator persiapan kendaraan pada kategori positif yaitu sebanyak 70.4%. Responden yang memiliki sikap *safety riding* indikator persiapan kendaraan pada kategori negatif yaitu sebanyak 29.6%.

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian besar responden memiliki sikap *safety riding* indikator saat perjalanan pada kategori positif yaitu sebanyak 70.4%. Responden yang memiliki sikap *safety riding* indikator saat perjalanan pada kategori negatif yaitu sebanyak 29.6%. Secara keseluruhan rata-rata sikap ojek online mengenai *safety riding* di kabupaten

wonogiri dengan kategori positif sebesar 64,07% dan kategori negative sebesar 35,93%.

3.3 Pengetahuan Ojek Online Mengenai *Safety Riding* di Kabupaten Wonogiri

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk indikator kondisi pengendara dengan kategori baik sebanyak 58.5% dan kategori kurang sebanyak 41.5%. Hal ini menggambarkan bahwa masih sedikit sikap ojek online di kabupaten Wonogiri yang mengerti terhadap kondisi pengendara. Para ojek online di Kabupaten Wonogiri tidak tahu bahwa calon pengendara disarankan untuk melakukan peregangan atau pemanasan. Padahal kegiatan ini penting dilakukan agar tubuh dan mental berada dalam kondisi yang baik dan seimbang pada waktu mengendarai sepeda motor sehingga agar tetap terjaga.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk indikator APD pada kategori baik sebanyak 74.1% dan kategori kurang yaitu sebanyak 25.9%. hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar ojek online di Kabupaten Wonogiri sudah mengerti terkait dengan APD. Ojke online di Kabupten Wonogiri sudah mengetahui bahwa APD digunakan untuk melindungi seseorang dalam melakukan pekerjaannya, yang dalam hal ini adalah mengendarai sepeda motor. Setiap APD (Alat Pelindung Diri) yang dikenakan harus memenuhi syarat, yaitu nyaman dikenakan, tidak mengganggu aktivitas yang dikerjakan, dan memberikan perlindungan yang efektif terhadap bahaya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk indikator persiapan kendaraan kategori baik sebanyak 76.3% dan kategori kurang sebanyak 23.7%. hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengendara ojek online di Kabupaten Wonogiri sudah mengetahui bahwa sebelum memulai perjalanan dengan menggunakan sepeda motor, pengendara sebaiknya memeriksa kondisi fisik sepeda motor yang akan digunakan. Hal tersebut dilakukan karena hanya diri sendiri yang mengetahui kondisi layak dan tidaknya sepeda motor tersebut untuk dijalankan dan agar permasalahan pada saat berkendara dapat dihindari.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk indikator saat perjalanan pada kategori baik sebanyak 63.7%. dan kategori kurang sebanyak 36.3%.Hal ini

menunjukkan bahwa sebagian besar ojek online di Kabupaten Wonogiri sudah mengetahui apa yang harus dilakukan saat perjalanan. Pengendara sepeda motor selama dalam perjalanan harus memperhatikan hal-hal terkait dengan pengoperasian sepeda motor dan juga rambu-rambu lalulintas yang ada.

3.4 Pengetahuan Mengenai *Safety Riding*

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk indikator kondisi pengendara kategori positif sebanyak 51.9%. Responden yang memiliki sikap *safety riding* indikator kondisi pengendara pada kategori negatif yaitu sebanyak 48.1%. Hal ini menunjukkan bahwa setengah dari jumlah responden ojek online di Kabupaten Wonogiri belum mencerminkan sikap yang baik terhadap kondisi pengendara. Rata-rata ojek online di Kabupaten Wonogiri tidak melakukan peregangan atau pemanasan hal ini menyebabkan mental berada dalam kondisi yang kurang baik. Selain itu kadang ada beberapa pengendara ojek online yang masih ikut bekerja pada saat kondisi tubuh kurang sehat.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk indikator APD kategori positif sebanyak 63.7% dan kategori negative sebanyak 36.3%. hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar ojek online dikabupaten wonogiri sudah memiliki sikap yang baik terkait dengan pemakaian APD. Tujuan menggunakan APD (Alat Pelindung Diri) yakni untuk meningkatkan keamanan dalam mengendarai sepeda motor dan untuk mengantisipasi serta mengurangi keparahan dari berbahaya yang ditimbulkan karena kecelakaan saat mengendarai sepeda motor.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk indikator persiapan kendaraan pada kategori positif yaitu sebanyak 70.4% dan kategori negatif sebanyak 29.6%. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar ojek online di Kabupaten Wonogiri sudah melakukan pengecekan kendaraan sebelum digunakan untuk bekerja. Hal tersebut dilakukan karena hanya diri sendiri yang mengetahui kondisi layak dan tidaknya sepeda motor tersebut untuk dijalankan dan agar permasalahan pada saat berkendara dapat dihindari.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk indikator saat perjalanan pada kategori positif sebanyak 70.4% dan kategori negatif sebanyak 29.6%. hal ini menunjukkan bahwa ojek online di Kabupaten Wonogiri sudah memiliki sikap

yang baik saat melakukan perjalanan. Pengendara sepeda motor selama dalam perjalanan harus memperhatikan hal-hal terkait dengan pengoperasian sepeda motor dan juga rambu-rambu lalu lintas yang ada.

Berdasarkan kesimpulan penelitian sebagaimana diuraikan di atas, maka saran yang disampaikan dalam penelitian ini adalah perlu meningkatkan pengetahuan pengemudi ojek online terhadap perilaku *safety riding* melalui pembinaan disiplin berlalu lintas misalkan dengan cara memberikan penyuluhan tentang keselamatan berkendara dan bagi pihak terkait agar mengadakan seminar atau sosialisasi mengenai *safety riding* bekerja sama dengan berbagai pihak yang melibatkan mahasiswa atau instansi lain yang umumnya menggunakan sepeda motor.

4. PENUTUP

Berdasarkan uraian hasil penelitian sebagaimana diuraikan di atas, maka kesimpulan penelitian ini adalah sebagai berikut: Pengetahuan ojek online mengenai *safety riding* di kabupaten Wonogiri dengan kategori baik sebesar 68,15% dan kategori kurang sebesar 31,85%. Sikap ojek online mengenai *safety riding* di kabupaten Wonogiri dengan kategori positif sebesar 64,07% dan kategori negative sebesar 35,93%.

Berdasarkan kesimpulan penelitian sebagaimana diuraikan di atas, maka saran yang disampaikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: Perlu meningkatkan pengetahuan pengemudi ojek online terhadap perilaku *safety riding* melalui pembinaan disiplin berlalu lintas misalkan dengan cara memberikan penyuluhan tentang keselamatan berkendara. Bagi pihak terkait agar mengadakan seminar atau sosialisasi mengenai *safety riding* bekerja sama dengan berbagai pihak yang melibatkan mahasiswa atau instansi lain yang umumnya menggunakan sepeda motor.

DAFTAR PUSTAKA

Achmadi, U.F. (2014). *Kesehatan Masyarakat: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Rajawali Press.

- Boediharto. (1987). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Luka Berat atau Mati di Wilayah Polda Metro Jaya*. Jakarta: Majalah Kedokteran Indonesia. Vol 37:2. Februari.
- Departemen Perhubungan Darat. (2008). *Kecelakaan Lalu Lintas Dan Pencegahannya Di DKI Jakarta*. Diakses: 1 JUNI 2020.
- Firmansyah, A., Muhammad, R.R., & Atjo, W. (2013). *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah di PT Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep Tahun 2013*.
- 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>
- Motorcycle Safety Foundation Indonesia. (2005). *Keselamatan Berkendara Aman dan Nyaman*. Jakarta: PT. Astra Honda Motor.
- Notoatmodjo, S. (2006). *Prinsip-Prinsip Dasar Ilmu Kesehatan Masyarakat*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2007). *Promosi Kesehatan Dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2010). *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2012). *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Pemerintah Republik Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia No: 22 tahun 2009 tentang penerapan *safety riding*.
- Perwitaningsih, R. (2013). *Hubungan antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang Tahun 2013*. Jurnal Udinus.
- 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>
- Puspitasari, R.M. (2015). *Hubungan Antara Pengetahuan, Peran Keluarga dan Sumber Informasi (media) dengan Perilaku Seksual Remaja Pranikah di*

SMP 1 Parang Kabupaten Magetan. [Skripsi]. Surakarta: Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Rifal, A.D.C., Anita D.P.S., & Ismi, R.H. (2015). *Faktor Resiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah (Risk Factors In Relation To Traffic Accident In Bus Drivers P.O Jember Indah)*. Artikel Ilmiah Mahasiswa.

Situmorang H.T, Damantalm Y, Januarista 25. A, Sukri. 2016. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Preeklampsia Pada Ibu Hamil Di Poli KIA RSUD Anutapura Palu*. STIKES Widya Nusantara Palu. <http://jurnal.untad.ac.id>. Di akses pada tanggal 06 Januari 2017.

Situmorang, R. (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>

Utami, P. (2017). *Angka Kecelakaan di Jateng Tinggi, Yuk Tertib Berkendara*. Diakses: 16 Oktober 2017. <https://jateng.merdeka.com/makro/angka-kecelakaan-di-jateng-tinggi-yuk-tertib-berkendara-1703017.html>

Winardi. (2004). *Motivasi dan Pemasalahan Dalam Manajemen*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.