



Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding* (Studi pada Driver Ojek Online di Kelurahan Harapan Baru Kota Samarinda)

Steilla Switenia Puspita Alya Raintung¹, Emelia Tonapa², Yona Palin T³

^{1,2,3}Program Studi Sarjana Terapan Promosi Kesehatan, Poltekkes Kemenkes

Kalimantan Timur, Samarinda, Indonesia

Email: ¹steillaalya@gmail.com

Abstract

Internal factors are factors derived from humans in the form of innate human characteristics such as knowledge, gender, intelligence level, emotional level, motivation, and physical properties of a person while external factors are factors that exist in the surrounding environment such as the physical, social, cultural, economic and political environment. The results stated that 80%-85% of work accidents are caused by unsafe human behavior, so it is necessary to implement safety riding behavior so that accidents do not occur and can reduce the number of traffic accidents. The research is an analytical observational study with a cross sectional design. Sampling method that is using total sampling. The population in this study were all online motorcycle taxi drivers with a total of 39 people at the Harapan Baru sub-district post and the sample used 39 people. Data collection was carried out by researchers by interview method using a questionnaire, with univariate and bivariate analysis. Based on the results of the study, there is a relationship between age and safety riding behavior p value 0.009 (<0.05), there is no relationship between education level and safety riding behavior p value 0.093 (>0.05), there is a relationship between riding period and safety riding behavior p value 0.000 (<0.05) and there is no relationship between knowledge and safety riding behavior p value 0.443 (>0.05). In this study, variables related to safety riding behavior are age and riding period. It is expected to improve knowledge, attitudes and be able to practice safe safety riding behavior to avoid traffic accidents.

Keywords: Age, Education Level, Driving Time, Knowledge, Safety Riding.

Abstrak

Faktor internal adalah faktor yang berasal dari diri manusia berupa karakteristik manusia yang bersifat bawaan seperti pengetahuan, jenis kelamin, tingkat kecerdasan, tingkat emosional, motivasi, dan sifat fisik seseorang sedangkan faktor eksternal yaitu faktor yang ada di lingkungan sekitar seperti lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi dan politik. Hasil penelitian menyatakan bahwa 80%-85% kecelakaan kerja disebabkan oleh perilaku manusia yang tidak aman maka perlu adanya penerapan perilaku *safety riding* agar tidak terjadi kecelakaan dan bisa menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Penulis Korespondensi:

Steilla Switenia Puspita Alya Raintung | steillaalya@gmail.com

Penelitian ini adalah Observasional Analitik dengan desain cross sectional. Metode pengambilan sampel yaitu menggunakan total sampling. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh driver ojek online dengan total 39 orang di posko Kelurahan Harapan Baru dan sampel yang digunakan sebanyak 39 orang. Pengumpulan data dilakukan oleh peneliti dengan metode wawancara menggunakan kuesioner, dengan analisis univariat dan bivariat. Berdasarkan hasil penelitian, ada hubungan antara umur dengan perilaku *safety riding* p value 0,009 ($<0,05$), tidak ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* p value 0,093 ($>0,05$), ada hubungan masa berkendara dengan perilaku *safety riding* p value 0,000 ($<0,05$) dan tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* p value 0,443 ($>0,05$). Pada penelitian ini variabel yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* yaitu umur dan masa berkendara. Diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan, sikap dan mampu mempraktikkan perilaku *safety riding* yang aman agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci: Umur, Pendidikan, Masa Berkendara, Pengetahuan, *Safety Riding*.

PENDAHULUAN

Meningkatnya kepadatan lalu lintas, angka kecelakaan lalu lintas juga mengalami peningkatan di setiap tahunnya. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau kerugian harta benda. Menurut World Health Organization (WHO), jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia terus bertambah dan telah mencapai 1,35 juta jiwa setiap tahun. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian peringkat kedelapan pada semua kelompok usia dan jumlahnya melebihi kematian akibat HIV, Tuberkulosis maupun diare (WHO, 2018).

Indonesia adalah salah satu negara yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Berdasarkan data (Korlantas POLRI, 2022) pada tahun 2018 tercatat sebanyak 107.968 kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Jumlah tersebut meningkat menjadi 116.411 kasus pada tahun 2019. Pada tahun 2020, angka kecelakaan mengalami penurunan menjadi 100.028 kasus, namun kembali naik pada tahun 2021 dengan total 103.645 kasus. Tingkat pertumbuhan tahunan kendaraan bermotor pada tahun 2022 di Indonesia sebesar 2,8 juta dengan didominasi oleh sepeda motor dan jumlahnya masih terus bertambah (BPS, 2023). Berdasarkan data tersebut tidaklah mengherankan sepeda motor merupakan penyumbang utama kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa.

Dalam laporan tahunan (KAPOLDA KALTIM, 2021) didapatkan jumlah kecelakaan lalu lintas di Kalimantan Timur pada tahun 2020 terdapat 448 kasus. Dari data tersebut, Kota Samarinda menjadi kota dengan tingkat kejadian paling banyak di Kalimantan Timur. Terutama pada Kelurahan Harapan Baru merupakan wilayah dengan kondisi lalu lintas cenderung padat setiap harinya yang dipenuhi oleh banyak *driver ojek online*.

Di Indonesia, layanan ojek sepeda motor sering digunakan karena kemampuannya untuk mengantar penumpang dengan cepat ke tempat tujuan dengan biaya yang terjangkau. Namun, dengan meningkatnya jumlah ojek yang tidak disertai dengan kelengkapan fasilitas keselamatan, terutama bagi pengendara dan penumpang yang tidak menggunakan perlengkapan pelindung diri secara menyeluruh, hal ini dapat menimbulkan bahaya bagi pengguna jalan lainnya dan memicu kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan penerapan perilaku *safety riding* untuk mencegah

terjadinya kecelakaan serta mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas, sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penerapan tersebut mencakup penggunaan perlengkapan keselamatan berkendara (*safety apparels*), pemeriksaan kondisi sepeda motor, serta memastikan pengendara berada dalam keadaan fisik yang optimal (Irwan, 2017) (Ariwibowo, 2018).

Menurut data yang disampaikan oleh Menteri Perhubungan sebanyak 79% pengemudi ojek *online* tercatat mengalami kecelakaan lalu lintas pada tahun 2017 (Azizah & Adawia, 2018). Faktor lain yang menyebabkan tingginya kecelakaan pada ojek *online* yaitu aktivitas bermain *smartphone* saat berkendara sebesar 54,5% (Bolbol, 2018). *Smartphone* menjadi perangkat penting bagi pengemudi ojek *online* dalam menjalankan pekerjaannya. Namun, hal tersebut tidak dapat dijadikan alasan untuk menggunakan *smartphone* saat berkendara, karena tindakan itu dapat mengurangi konsentrasi para pengendara. Ketentuan ini juga tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan yang menegaskan bahwa pengoperasian sepeda motor harus dilakukan secara wajar dan dengan tingkat konsentrasi penuh (Permenhub, 2010).

Berdasarkan hasil observasi peneliti pada tanggal 27 Juli 2023 di sepanjang jalan Kelurahan Harapan Baru mendapatkan bahwa sebagian besar *driver* ojek *online* sudah memakai alat pelindung diri seperti jaket, sepatu, dan menyediakan helm bagi penumpang, namun masih ditemukan pengemudi yang tidak menggunakan APD lengkap serta menggunakan HP saat berkendara. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* belum sepenuhnya diterapkan secara konsisten. Hal ini ditunjukkan dalam penelitian yang dilakukan oleh (Sinta E et al., 2018) masih banyak *driver* ojek berkendara dengan tidak aman yang dimana tidak menggunakan alat pelindung diri secara lengkap dan ada yang sudah mengalami kecelakaan lalulintas.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara, dan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada *driver* ojek *online* di wilayah Kelurahan Harapan Baru Kota Samarinda. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu promosi kesehatan dan keselamatan kerja, serta menjadi sumber informasi praktis bagi pengendara, peneliti, dan institusi pendidikan mengenai pentingnya perilaku berkendara yang aman dan bertanggung jawab untuk mencegah kecelakaan lalu lintas.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian *observasional* analitik dengan desain *cross sectional*. Populasi pada penelitian ini adalah seluruh *driver maxim* yang terdaftar di posko kelurahan Harapan Baru sebanyak 39 orang dengan 3 titik posko. Sampel pada penelitian ini adalah seluruh *driver maxim* wilayah Kelurahan Harapan Baru Samarinda. Teknik atau cara yang digunakan untuk menentukan banyaknya sampel pada penelitian ini adalah *total sampling*.

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan data primer. Data primer diperoleh dengan menggunakan kuesioner yang telah diuji validitas dan reliabilitas. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah lembar kuesioner yang digunakan untuk mengetahui tingkat pengetahuan dan perilaku tentang *safety riding* pada *driver maxim* di Kelurahan Harapan Baru Kota Saamrinda. Untuk menguji hasil penelitian uji univariat menggunakan analisis sebaran nilai berupa mean, standar deviasi dan minimum-maksimum, sedangkan analisis bivariat menggunakan uji *Gamma*. Uji *Gamma* adalah uji statistik non parametrik yang digunakan untuk mengukur tingkat atau eratnya hubungan antar dua variabel yang berskala ordinal dan akan menghitung seberapa sering kedua variabel bergerak searah atau berlawanan.

HASIL

Penelitian ini dilaksanakan pada komunitas *driver Maxim* di Posko Harapan Baru, yang berlokasi di Kelurahan Harapan Baru, Kecamatan Loa Janan Ilir, Kota Samarinda. Posko ini bernaung di bawah PT Teknologi Perdana Indonesia dan merupakan salah satu pusat aktivitas bagi pengemudi transportasi daring berbasis sepeda motor. Di wilayah Kelurahan Harapan Baru terdapat tiga titik posko utama, masing-masing berlokasi di Jalan Barito, persimpangan kampus Poltekkes, dan depan kampus UINSI. Total responden yang terlibat dalam penelitian ini sebanyak 39 orang *driver Maxim*.

Karakteristik Responden

Tabel 1. Distribusi frekuensi karakteristik responden

Karakteristik Responden	N	Persentase (%)	Std.Deviation
Umur (Tahun)			
Muda (<30)	15	38,5	0,492
Tua (>30)	24	61,5	
Tingkat Pendidikan			
Dasar	8	20,5	0,522
Menengah	28	71,8	
Tinggi	3	7,7	
Masa Berkendara (Tahun)			
Baru (<6)	24	61,5	0,492
Lama (>6)	15	38,5	
Pengetahuan			
Kurang	19	48,7	0,884
Cukup	8	20,5	
Baik	12	30,8	
Perilaku			
Tidak Aman	19	48,7	0,506
Aman'	20	51,3	

Sumber: Data Primer Terolah, 2023

Berdasarkan pada tabel 1 diketahui bahwa mayoritas berada dalam kelompok umur tua (>30 Tahun) dengan jumlah 24 orang, sedangkan pada tingkat pendidikan terbanyak yaitu pada tingkat menengah dengan jumlah 28 orang, kemudian masa berkendara terbanyak masuk kedalam golongan baru (<6 Tahun) yaitu sebanyak 24 orang, dan pada tingkat pendidikan terbanyak yaitu dengan pengetahuan yang kurang sebanyak 19 orang serta yang berperilaku aman terdapat 20 orang.

Analisis Bivariat

Tabel 2. Hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* responden

Variabel	Perilaku <i>Safety Riding</i>		Total	<i>p value</i>
	Aman	Tidak Aman		
Umur (Tahun)				
Muda (<30)	11 (73,3%)	4 (26,7%)	15	0,009
Tua (>30)	8 (33,3%)	16 (66,7%)	24	
Tingkat Pendidikan				
Dasar	7 (87,5%)	1 (12,5%)	8	0,093

Menengah	10 (35,7%)	18 (64,3%)	28	
Tinggi	2 (66,7%)	1 (33,3%)	3	
Masa Berkendara (Tahun)				
Baru (<6)	17 (70,8%)	7 (29,2%)	24	0,000
Lama (>6)	2 (13,3%)	13 (86,7%)	15	
Pengetahuan				
Kurang	10 (52,6%)	10 (52,6%)	19	
Cukup	2 (25,0%)	6 (75,0%)	8	0,443
Baik	8 (66,7%)	4 (33,3%)	12	

Sumber: Data Primer Terolah, 2023

Berdasarkan pada tabel 2 diketahui yaitu ada hubungan yang signifikan antara umur dan masa berkendara dengan perilaku *safety riding*, sedangkan variabel pendidikan dan pengetahuan tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding*. Penelitian ini menemukan bahwa variabel yang berpeluang paling tinggi tidak memiliki perilaku *safety riding* adalah masa berkendara.

PEMBAHASAN

Hubungan Umur dengan Perilaku *Safety Riding*

Berdasarkan hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji Gamma diperoleh bahwa H₀ ditolak dan H_a diterima, yang berarti terdapat hubungan antara umur dengan perilaku *safety riding* responden. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Manurung et al., 2019) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara umur dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek *online* di Kota Medan, Sumatera Utara. Umur merupakan salah satu faktor yang dapat memengaruhi seseorang dalam melakukan aktivitas kesehariannya dan memiliki pengaruh besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Pengendara berusia 30 tahun atau lebih cenderung mengendarai secara lebih hati-hati, sedangkan mereka yang berusia lebih muda cenderung mengendarai secara kurang hati-hati dan dapat membahayakan pengguna jalan lain.

Penelitian lain oleh (Permatasari et al, 2022) juga menyatakan bahwa terdapat hubungan antara umur dengan kepatuhan lalu lintas pada pengendara motor. WHO (2018) melaporkan bahwa sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada kelompok usia produktif 22–50 tahun, serta kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian pada anak-anak dan remaja berusia 10–24 tahun. Penelitian (Rukhfiati, 2019) menegaskan bahwa umur seseorang dapat memengaruhi perilaku dalam berkendara, di mana pengendara berumur di atas 30 tahun cenderung lebih matang dan berpengalaman dibandingkan dengan pengendara yang berusia di bawah 30 tahun. Secara teori, individu yang berusia lebih tua umumnya lebih bertanggung jawab dan lebih teliti dalam bertindak karena memiliki pengalaman dan kemampuan mengambil keputusan yang lebih baik (Nursalam, 2014). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa mayoritas responden berusia ≥ 30 tahun sebanyak 24 orang, yang mengindikasikan bahwa semakin bertambahnya usia akan meningkatkan daya tangkap dan pola pikir seseorang, sehingga pengetahuan dan kehati-hatian dalam berkendara juga semakin baik.

Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku *Safety Riding*

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji Gamma disimpulkan bahwa H_a ditolak dan H₀ diterima, yang berarti tidak terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* responden. Temuan penelitian ini sejalan dengan penelitian (Qadri & Lubis, 2019) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Gojek. Hasil serupa

juga dilaporkan oleh (Evariana et al., 2022) yang menyebutkan tidak terdapat hubungan antara pendidikan dengan perilaku keselamatan berkendara pada ojek *online*.

Tingginya pendidikan seseorang tidak selalu menjamin memiliki pengetahuan yang baik tentang berbagai hal, termasuk *safety riding* (Budiman & Riyanto, 2015). Dalam penelitian ini, mayoritas responden memiliki tingkat pendidikan SMA dan menunjukkan perilaku *safety riding* yang tergolong aman. Meskipun pendidikan diyakini memengaruhi pembentukan perilaku, faktor lain seperti sosialisasi dan kampanye keselamatan juga berperan penting. Sebagian besar responden merupakan lulusan SMA, di mana isu mengenai *safety riding* belum banyak dikampanyekan pada masa sekolah, sehingga hal ini dapat menjadi penyebab tidak adanya hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* responden.

Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku *Safety Riding*

Berdasarkan hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji Gamma dapat disimpulkan bahwa H₀ ditolak dan H_a diterima, yang berarti terdapat hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* responden. Temuan ini sejalan dengan penelitian (Ramadhani et al., 2020) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara masa berkendara dengan perilaku pengemudi ojek *online*, serta penelitian (Manurung et al., 2019) yang juga menemukan adanya hubungan signifikan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek *online* di Kota Medan, Sumatera Utara. Ketika seseorang memiliki masa berkendara yang lebih lama, maka kecenderungan untuk melakukan tindakan aman saat berkendara meningkat karena sudah terbiasa mengemudi dengan hati-hati.

Pengalaman merupakan guru yang baik yang menjadi sumber pengetahuan serta cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan (Sugiyono, 2018). Pengalaman dapat diartikan sebagai memori masa lalu yang menyimpan peristiwa-peristiwa yang dialami individu pada waktu dan tempat tertentu. Penelitian ini juga mendukung temuan (Qurotulaeni, 2016) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara pengalaman dengan perilaku *safety riding*, di mana perilaku berkendara yang aman terbentuk dari pengalaman buruk maupun lamanya waktu berkendara. Hasil penelitian ini memperkuat bahwa semakin lama masa berkendara, maka semakin baik perilaku pengendara dalam menerapkan prinsip keselamatan di jalan. Hal ini disebabkan oleh kebiasaan yang terbentuk dari pengalaman serta faktor lingkungan yang turut mempengaruhi perilaku aman. Sebaliknya, kurangnya pengalaman membuat pengendara kurang mampu mendeteksi dan merespons bahaya lalu lintas, sehingga lebih rentan terhadap perilaku berkendara yang tidak aman.

Hubungan pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding*

Berdasarkan hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji Gamma disimpulkan bahwa H_a ditolak dan H₀ diterima, yang artinya tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* responden. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Manurung et al., 2019) yang menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pengemudi ojek *online* di Kota Medan, Sumatera Utara. Hal serupa juga ditemukan oleh (Rupman et al., 2021) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku berkendara pada pengendara ojek *online* di Kabupaten Bogor. Penelitian (Untoro & Lestari, 2023) juga memperkuat hasil ini dengan menyebutkan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Jakarta.

Pengetahuan memang merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang, namun tidak selalu berpengaruh terhadap perilaku yang ditampilkan. Menurut (Notoatmodjo, 2012), seseorang dapat mengetahui dampak negatif dari suatu tindakan namun tetap melakukannya, seperti halnya seorang dokter yang memahami bahaya merokok tetapi tetap merokok. Hal ini disebabkan oleh adanya faktor lain yang turut berpengaruh terhadap pembentukan perilaku, seperti umur, pendidikan, pengalaman, dan faktor lingkungan. Lebih lanjut, teori Green dalam (Notoatmodjo, 2012) menjelaskan bahwa peningkatan pengetahuan tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku, karena pengetahuan hanya salah satu faktor yang memengaruhi tindakan seseorang. Dalam konteks penelitian ini, sebagian besar *driver* ojek *online* di Kelurahan Harapan Baru Kota Samarinda belum seluruhnya mengikuti pelatihan atau seminar *safety riding* yang diadakan oleh perusahaan. Mereka hanya mengetahui aspek dasar *safety riding* saat proses pembuatan SIM, sehingga perilaku mereka belum sampai pada tahap penerapan, analisis, dan evaluasi. Kondisi tersebut menggambarkan bahwa meskipun pengetahuan mengenai *safety riding* telah dimiliki, namun tanpa internalisasi dan pembiasaan perilaku, penerapan keselamatan berkendara belum dapat diwujudkan secara optimal.

Keterbatasan Penelitian

Ukuran sampel yang terbatas secara langsung memengaruhi beberapa aspek validitas penelitian. Pertama, interval kepercayaan yang dihasilkan menjadi lebih lebar, menunjukkan ketidakpastian yang lebih besar dalam memperkirakan parameter populasi. Kedua, keterumuman temuan untuk populasi yang lebih luas menjadi benar-benar terbatas, mengingat sampel tidak sepenuhnya mewakili keberagaman karakteristik dalam populasi sasaran. Ketiga, analisis multivariat yang dilakukan memiliki keterbatasan dalam mengendalikan variabel pengganggu secara optimal karena derajat kebebasan yang terbatas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan menunjukkan bahwa umur dan masa berkendara merupakan variabel yang memiliki hubungan signifikan dengan perilaku *safety riding*, sedangkan tingkat pendidikan dan pengetahuan tidak memiliki hubungan signifikan dengan perilaku *safety riding* pada *driver* ojek *online* di Kelurahan Harapan Baru Kota Samarinda. Temuan ini memberikan implikasi penting bahwa program peningkatan keselamatan berkendara perlu difokuskan pada pembentukan pengalaman dan pembiasaan perilaku aman, bukan sekadar peningkatan pengetahuan atau tingkat pendidikan formal. Kampanye dan sosialisasi keselamatan yang terstruktur dan berkelanjutan sangat diperlukan untuk mengubah perilaku pengemudi, terutama bagi kelompok usia produktif yang aktif menggunakan kendaraan bermotor sebagai sumber penghasilan.

Diharapkan peneliti selanjutnya dapat melakukan penelitian lanjutan tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara dengan variabel penelitian yang berbeda. Saran bagi responden selalu menerapkan perilaku *safety riding* dan menaati aturan saat berkendara agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas dan memberikan contoh kepada masyarakat luas bahwa keselamatan adalah hal yang utama. Dapat meningkatkan pengetahuan, sikap dan mempraktikkan perilaku *safety riding* yang benar dari kecelakaan lalu lintas. Diharapkan setiap institusi pendidikan diharapkan dapat memberikan penyuluhan atau pelatihan mengenai *safety riding* dengan bekerja sama dengan pihak terkait lainnya untuk meningkatkan pengetahuan para pengendara mengenai *safety riding*. Dapat menggunakan hasil

penelitian ini sebagai masukan untuk pengembangan ilmu yang lebih luas dalam mempelajari bagaimana perilaku safety riding pada pengendara.

DAFTAR PUSTAKA

- Azizah, A., & Adawia, P. R. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). *Jurnal Cakrawala*, 18(2), 149–156. <https://doi.org/10.36226/jrmb.v3i2.107>
- Bolbol, S. . (2018). Motorcycle Riders' Risky Behaviors and Safety Measures: a Hospital-Based Study. *Egyptian Journal of Occupational Medicine*.
- BPS. (2023). *Statistik Indonesia 2023*. Badan Pusat Statistik.
- Budiman, & Riyanto, A. (2015). *Kapita Selekta Kuesioner Pengetahuan dan Sikap dalam Penelitian Kesehatan*. Salemba Medika.
- Evariana, R. D., Fajariani, R., & Yuliadi, I. (2022). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara pada Salesman di CV. Zahra Ilham Abadi. *Journal of Industrial Hygiene and Occupational Health*.
- Irwan. (2017). *Etika dan Perilaku Kesehatan*. CV Absolute Media.
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. (2019). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Jurnal Stikes Sitihajar*.
- Qadri, M. H., & Lubis, H. S. (2019). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Pekerja Transportasi Online Pengguna Roda Dua di Komunitas Go-Home (Gojek Horas Medan) Tahun 2018. *Universitas Sumatera Utara*.
- Ramadhani, R., Indah, M. F., & Ernadi, E. (2020). Hubungan antara Pengetahuan, Sikap & Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding pada Pengemudi Ojek Online di Kota Banjarbaru Tahun 2020. *Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari*.
- Rukhfiati, D. (2019). Hubungan Umur, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja Dengan Praktik Safety Riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR). *Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro*.
- Rupman, B. F., Suherman, Srisantyorini, T., & Nurfadhilah. (2021). Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online di Kabupaten Bogor Tahun 2020. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 2. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/EOHSJ>
- Sinta E, M., Grace D, K., & Lery F, S. (2018). Hubungan Antara Pengetahuan, Tingkat Pendidikan Dan Masa Berkendara Dengan Perilaku Safety Riding Pada Tukang Ojek Di Kecamatan Langowan Utara Kabupaten Minahasa. *Jurnal Kesmas*, 7.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Untoro, N. K., & Lestari, D. I. (2023). Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding pada Pengendara Ojek Online di Kota Jakarta. *Jurnal Ilmiah STIKES Kendal*.
- WHO. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*.