

Faktor Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Pengemudi Ojek *Online* di Komunitas Baung Sepat 77

Annisa Mawardani

Program Studi Kesehatan Masyarakat, UPN Veteran Jakarta; annisaamawardani@upnvj.ac.id

Dyah Utari

Program Studi Kesehatan Masyarakat, UPN Veteran Jakarta; dyahutari@upnvj.ac.id (koresponden)

ABSTRACT

Safety riding is a behavior in which a person can drive his vehicle safely in an effort to minimize the risk of traffic accidents. There are many factors that can influence safety riding behavior, both individual, vehicle and environmental factors. This study aims to determine the relationship between age, knowledge, attitudes, perceptions, work duration, and the role of colleagues with online motorcycle taxi drivers' safety riding behavior in the Baung Sepat 77 Community. This study used a cross-sectional design. The study population was online motorcycle taxi drivers in the Baung Sepat 77 Community, with a sample size of 55 people taken using the total population sampling technique. Data for all variables were collected by filling out questionnaires, then analyzed using the Chi-square test. The results of the analysis showed that the p-value for the correlation test of each factor with safety riding behavior was: knowledge = 0.033, attitude = 0.004, perception = 0.039, role of co-worker = 0.020, age = 0.460 and duration of work = 1.000. It was concluded that the factors associated with online motorcycle taxi drivers' safety riding in the Baung Sepat 77 Community were knowledge, attitudes, perceptions and the role of colleagues.

Keywords: *safety riding; online motorcycle taxis; knowledge; attitude; perception; co-worker role*

ABSTRAK

Safety riding adalah suatu perilaku yang mana seseorang dapat mengemudikan kendaraannya dengan selamat dalam upaya meminimalisir terjadinya risiko kecelakaan lalu lintas. Terdapat banyak faktor yang dapat memengaruhi perilaku *safety riding*, baik faktor individu, kendaraan, dan lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara faktor usia, pengetahuan, sikap, persepsi, durasi kerja, dan peran rekan kerja dengan perilaku *safety riding* pengemudi ojek *online* di Komunitas Baung Sepat 77. Penelitian menggunakan desain *cross-sectional*. Populasi penelitian ialah pengemudi ojek *online* di Komunitas Baung Sepat 77, dengan ukuran sampel 55 orang yang diambil dengan teknik *total population sampling*. Data untuk seluruh variabel dikumpulkan melalui pengisian kuesioner, lalu dianalisis menggunakan uji *Chi-square*. Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai p bagi uji korelasi masing-masing faktor dengan perilaku *safety riding* adalah: pengetahuan = 0,033, sikap = 0,004, persepsi = 0,039, peran rekan kerja = 0,020, usia = 0,460 dan durasi kerja = 1,000. Disimpulkan bahwa faktor yang terkait dengan *safety riding* pengemudi ojek *online* di Komunitas Baung Sepat 77 adalah pengetahuan, sikap, persepsi dan peran rekan kerja.

Kata kunci: *safety riding; ojek online; pengetahuan; sikap; persepsi; peran rekan kerja*

PENDAHULUAN

Struktur transportasi kian berkembang serta mengalami pertumbuhan yang cukup signifikan di Indonesia seiring berjalannya waktu. Pada saat ini masyarakat semakin memudahkan dengan munculnya jasa transportasi *online*, yang merupakan salah satu bukti dari perkembangan teknologi berbasis aplikasi. Layanan transportasi *online* saat ini makin disukai masyarakat karena memberikan kemudahan dalam penggunaannya, biaya dan waktu yang dikeluarkan lebih efisien, serta kenyamanan dan keamanan dalam menggunakannya lebih terjamin. Namun, dibalik banyaknya manfaat yang diberikan oleh layanan tersebut, kehadirannya merupakan pemicu kepadatan lalu lintas yang berakhir pada kejadian kecelakaan lalu lintas.⁽¹⁾

Menurut data Laporan Global yang dirilis WHO pada tahun 2018 tentang Keamanan Jalan Raya, tercatat korban meninggal setiap tahunnya di dunia efek dari peristiwa kecelakaan berjumlah 1,3 juta orang. Angka kematian akibat insiden kecelakaan lalu lintas di Afrika tercatat tinggi, yaitu 26,6% kematian setiap 100.000 orang warga. Sedangkan, di Asia Tenggara tercatat sebanyak 43% dari seluruh korban tewas konsekuensi dari insiden kecelakaan lalu lintas di dunia.⁽¹⁾ Di Indonesia, menurut data yang dikeluarkan Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Polri) tahun 2020 tercatat sebanyak 100.028 kasus kecelakaan lalu lintas.⁽²⁾ Selain itu, menurut data Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta sepanjang tahun 2020 – 2021, total kecelakaan lalu lintas di DKI Jakarta berjumlah 4.729 kejadian. Kota Jakarta Selatan menempati peringkat ketiga setelah Jakarta Timur dan Jakarta Utara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas tertinggi, yaitu sebanyak 708 kejadian.⁽³⁾

Pengemudi ojek *online* merupakan pekerjaan yang fleksibel sehingga banyak masyarakat tertarik menjadikannya pekerjaan sampingan. Pengemudi ojek *online* tidak lepas dari *smartphone* yang menjadi sarana penghubung dengan konsumen. Pengemudi juga tidak lepas dari peta *online* seperti *Google Maps* untuk melihat titik lokasi penjemputan penumpang. Namun, para pengemudi banyak yang melakukan hal tersebut saat sedang mengendarai kendaraannya yang dapat mengurangi konsentrasi saat berkendara. Hal tersebut merupakan salah satu tindakan tidak aman (*unsafe action*) yang dapat berisiko mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan tersebut dapat dicegah dengan cara yaitu bagi pengemudi kendaraan umum roda empat maupun roda dua sangatlah penting untuk menerapkan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) saat bekerja. Keselamatan dalam berkendara merupakan suatu perilaku seseorang mengemudikan kendaraan dengan aman dimana hal tersebut dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas saat berkendara.

Berdasarkan temuan survei pendahuluan peneliti melalui metode wawancara dengan pengurus Komunitas Baung Sepat 77, diketahui komunitas yang beranggotakan 55 orang ini, beberapa anggotanya pernah mengalami kecelakaan ringan saat melakukan pekerjaan dan sebagian besar akibat dari faktor kondisi jalan yang buruk,

seperti berlubang atau licin dan kesalahan pengguna jalan lainnya yang berkendara tidak aman. Namun, tidak pernah terjadi kecelakaan yang berakibat fatal. Sampai saat ini, diketahui bahwa belum banyak studi yang meneliti mengenai faktor perilaku *safety riding* terhadap pengemudi ojek daring, khususnya pada wilayah DKI Jakarta. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis apa saja faktor-faktor yang berhubungan perilaku *safety riding* pengemudi ojek *online* di Komunitas Baung Sepat 77.

METODE

Jenis penelitian ini adalah studi kuantitatif, yang menerapkan desain *cross-sectional*. Penelitian ini dijalankan pada bulan Maret sampai Juni 2022. Sampel penelitian ialah pengemudi ojek *online* di Komunitas Baung Sepat 77 yang diambil dengan menggunakan teknik *total population sampling* (seluruh populasi dijadikan sampel penelitian). Jadi, responden pada penelitian ini berjumlah 55 orang.

Variabel yang digunakan pada penelitian ini, antara lain variabel independen (usia, pengetahuan, sikap, persepsi, durasi kerja, dan peran rekan kerja) serta variabel dependen, yaitu perilaku *safety riding*. Data dikumpulkan melalui pengisian kuesioner dengan melakukan wawancara kepada responden secara langsung. Pada penelitian ini, instrumen yang digunakan berupa, kuesioner perilaku *safety riding*, kuesioner pengetahuan dan peran rekan kerja, serta kuesioner sikap dan persepsi. Data yang sudah dikumpulkan selanjutnya dianalisis secara deskriptif, lalu dilanjutkan dengan uji statistik menggunakan uji *Chi-square* untuk melihat hubungan antara masing-masing faktor dengan perilaku *safety riding*. Penelitian ini telah mendapatkan persetujuan etik (*ethical approval*) dari Komite Etik Penelitian Kesehatan (KEPK UPNVJ) dengan Nomor: 157/V/2022/KEPK.

HASIL

Berdasarkan tabel 1, didapatkan dari 55 responden yang terlibat, jumlah pengemudi ojek *online* pada Komunitas Baung Sepat 77 yang berperilaku berkendara dengan tidak aman maupun dengan aman hampir sama. Namun, pengemudi masih banyak yang berperilaku *safety riding* yang tidak aman dibandingkan yang berperilaku aman.

Tabel 1. Distribusi perilaku *safety riding*

Perilaku <i>safety riding</i>	Frekuensi	Persentase
Tidak aman	28	50,9
Aman	27	49,1

Tabel 2. Distribusi usia, pengetahuan, sikap, persepsi, durasi kerja dan peran rekan kerja

Variabel	Frekuensi	Persentase
Usia		
-Muda	20	36,4
-Tua	35	63,6
Pengetahuan		
-Kurang	8	14,5
-Cukup	12	21,8
-Baik	35	63,6
Sikap		
-Kurang baik	32	58,2
-Baik	23	41,8
Persepsi		
-Negatif	35	63,6
-Positif	20	36,4
Durasi kerja		
-Berisiko timbulnya perilaku berkendara tidak aman	42	76,4
-Tidak berisiko timbulnya perilaku berkendara tidak aman	13	23,6
Peran rekan kerja		
-Tidak mendukung	34	61,8
-Mendukung	21	38,2

Berdasarkan hasil analisis deskriptif, variabel independen dikategorikan menjadi dua berdasarkan hasil uji normalitas. Responden dikatakan berusia muda jika <35 tahun, sedangkan berusia tua jika ≥ 35 tahun. Dalam menentukan kategori variabel pengetahuan, pengemudi dapat dikatakan memiliki pengetahuan kurang bila nilai jawaban kuesioner <56%, berpengetahuan cukup (56-75%), serta berpengetahuan baik (76-100%). Responden dapat dikatakan memiliki sikap berkendara yang kurang baik jika skor ≤ 26 dan sikap berkendara yang baik jika skor >26. Responden dapat dikatakan memiliki persepsi negatif jika skor ≤ 32 dan persepsi positif jika skor >32. Responden dapat dikatakan memiliki durasi kerja yang berisiko menimbulkan perilaku berkendara yang tidak aman jika bekerja >8 jam dan dikatakan tidak berisiko jika bekerja ≤ 8 jam. Responden dapat dikatakan memiliki peran rekan kerja yang tidak mendukung jika skor ≤ 6 dan memiliki peran rekan kerja yang mendukung jika skor >6.

Analisis pada tabel 3 dipakai untuk mengetahui ada ataupun tidak adanya hubungan antara variabel independen (usia, pengetahuan sikap, persepsi, durasi kerja, serta peran rekan rekan kerja) dengan perilaku *safety riding*. Untuk mengetahui hal tersebut digunakan uji *chi square*. Analisis tersebut menghasilkan dua keputusan, yaitu pada kedua variabel yang diteliti menunjukkan terdapat hubungan (apabila nilai $p < 0,05$) dan tidak terdapat hubungan (apabila nilai $p > 0,05$). Berdasarkan hasil analisis bivariat tersebut, diketahui variabel yang memiliki hubungan dengan perilaku keselamatan berkendara, antara lain, pengetahuan, persepsi, dan peran rekan kerja. sedangkan, variabel usia dan durasi kerja tidak memiliki dengan perilaku keselamatan berkendara. Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai p bagi uji korelasi masing-masing faktor dengan perilaku *safety riding* adalah: pengetahuan = 0,033, sikap = 0,004, persepsi = 0,039, peran rekan kerja = 0,020, usia = 0,460 dan durasi kerja = 1,000. Disimpulkan bahwa faktor yang berkorelasi dengan perilaku *safety riding* pengemudi ojek *online* di

Komunitas Baung Sepat 77 adalah pengetahuan, sikap, persepsi dan peran rekan kerja; sedangkan usia dan durasi kerja tak berkorelasi dengan perilaku *safety riding*.

Tabel 3. Hasil analisis korelasi antara masing-masing faktor dengan perilaku *safety riding*

Variabel	Perilaku <i>safety riding</i>						Nilai p	POR (95% CI)
	Tidak aman		Aman		Total			
	f	%	f	%	N	%		
Usia								
-Muda	12	60	8	40	20	100	0,460	1,781 (0,584-5,430)
-Tua	16	45,7	19	54,3	35	100		
Pengetahuan								
-Kurang	7	87,5	1	12,5	8	100	0,033	-
-Cukup	8	66,7	4	33,3	12	100	0,028	0,084 (0,009-0,765) 0,295 (0,074-1,177)
-Baik	13	37,1	22	62,9	35	100	0,084	
Sikap								
-Kurang baik	22	68,8	10	31,3	32	100	0,004	6,233 (1,889-20,566)
-Baik	6	26,1	17	73,9	23	100		
Persepsi								
-Negatif	22	62,9	13	37,1	35	100	0,039	3949 (1,217-12,809)
-Positif	6	30	14	70	20	100		
Durasi kerja								
-Berisiko timbulnya perilaku berkendara tidak aman	21	50	21	50	42	100	1,000	0,857 (0,246-2,983)
-Tidak berisiko timbulnya perilaku berkendara tidak aman	7	53,8	6	46,2	13	100		
Peran rekan kerja								
-Tidak mendukung	22	64,7	12	35,3	34	100	0,020	4583 (1,409-14,907)
-Mendukung	6	28,6	15	71,4	21	100		

PEMBAHASAN

Diketahui bahwa tak ada hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pengemudi ojek *online* di Komunitas Baung Sepat 77. Penelitian Nusa *et al.* (2021) sejalan dengan penelitian ini bahwa tidak ada hubungan usia dengan *safety riding* komunitas ojek *online* di Kota Bekasi, *p-value* = 0,547.⁽⁴⁾ Suma'mur (1998) dalam Puteri & Nisa (2020), menyatakan pendapat bahwa perilaku seseorang akan lebih matang maupun terampil saat orang tersebut dalam kategori usia tua (≥ 30 tahun) dibandingkan dengan seseorang berusia muda (< 30 tahun).⁽⁵⁾ Hal tersebut dikarenakan seseorang berusia tua lebih berpengalaman sehingga akan berperilaku lebih baik saat menghadapi situasi kerja apapun. Selain itu, usia juga salah satu unsur yang memengaruhi kematangan individu dalam berkendara. Karena dalam berkendara, selain harus dapat berkonsentrasi dengan baik, juga diperlukannya mental serta fisik yang matang agar dapat melajukan kendaraan dengan baik dan aman.⁽⁶⁾

Lalu, untuk variabel pengetahuan diperoleh bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pengemudi ojek *online* yang tergabung dalam Komunitas Baung Sepat 77. Hasil penelitian ini searah dengan penelitian Kairupan, Pinontoan dan Sumampouw (2020). Pada penelitian tersebut didapatkan *p-value* = 0,000 yang mana menunjukkan ada hubungan pengetahuan terhadap tindakan *safety riding* yang dilakukan pengendara becak motor di Togop.⁽⁷⁾ Menurut para peneliti tersebut, suatu hal penting yang harus dimiliki dalam diri seorang individu untuk mengadopsi perilaku baru adalah pengetahuan. Sehingga dapat dikatakan bahwa seorang pengemudi sepeda motor akan memiliki perilaku *safety riding* yang semakin baik jika mempunyai pengetahuan yang semakin tinggi. Selain itu, Notoatmodjo juga berpendapat dalam Manopo, *et al.* (2018), bahwa pengetahuan tersebut berguna bagi seseorang dalam membuat keputusan untuk melakukan tindakan yang baik atau salah.⁽⁸⁾ Oleh sebab itu, semakin luasnya pengetahuan individu, maka individu tersebut akan menjadi lebih bijak serta dapat menentukan keputusan yang lebih baik pula dalam bertindak.

Hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan antara sikap dengan perilaku Analisis pada tabel 2 dipakai untuk mengetahui ada ataupun tidak adanya hubungan antara variabel independen (usia, pengetahuan sikap, persepsi, durasi kerja, serta peran rekan kerja) dengan perilaku *safety riding*. Untuk mengetahui hal tersebut digunakan uji *chi square*. Analisis tersebut menghasilkan dua keputusan, yaitu pada kedua variabel yang diteliti menunjukkan terdapat hubungan (apabila nilai $p < 0,05$) dan tidak terdapat hubungan (apabila nilai $p > 0,05$). Berdasarkan hasil analisis bivariat tersebut, diketahui variabel yang memiliki hubungan dengan perilaku keselamatan berkendara, antara lain, pengetahuan, persepsi, dan peran rekan kerja. sedangkan, variabel usia dan durasi kerja tidak memiliki dengan perilaku keselamatan berkendara.

Pengemudi ojek *online* dalam Komunitas Baung Sepat 77. Hasil penelitian ini beriringan dengan penelitian Rahmah *et al.* (2021) pada pengemudi ojek daring di Jambi.⁽⁹⁾ Salah satu unsur yang memengaruhi terbentuknya perilaku seseorang ialah sikap. Perilaku yang baik akan tercipta dalam diri seorang individu jika dirinya menyikapi sesuatu hal dengan positif. Sebaliknya, perilaku yang kurang atau tidak baik pun akan tercipta dalam diri seorang individu jika dirinya menyikapi sesuatu hal dengan negatif.⁽⁴⁾ Jadi, dapat dikatakan bahwa semakin positif sikap yang dimiliki oleh seorang pengemudi, maka akan berperilaku semakin aman pula saat berkendara.

Penelitian ini didapatkan hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara pengemudi ojek *online* yang masuk dalam Komunitas Baung Sepat 77. Hasil yang didapatkan sejalan dengan studi yang dilakukan Iskandar, *et al.* (2021). Penelitian yang dilakukan pada pengendara sepeda motor di Kecamatan Paal Merah Kota Jambi tersebut didapatkan *p-value* = 0,030 yang artinya ada hubungan persepsi dengan *safety riding*.⁽¹⁰⁾ Dalam bidang lalu lintas, salah satunya pada hal keselamatan berkendara, persepsi risiko dibutuhkan pada setiap individu. Persepsi risiko merupakan bagaimana cara berpikir seseorang dalam menghadapi bahaya akibat dari suatu tindakan yang dilakukan. Dari adanya persepsi dalam diri seseorang seperti itulah yang akan memengaruhi bagaimana seseorang mengambil keputusan dalam berperilaku terhadap keselamatannya.⁽¹¹⁾

Didapatkan tidak adanya hubungan antara durasi kerja dengan perilaku *safety riding* ojek *online* yang tergabung dalam Komunitas Baung Sepat 77. Ini selaras dengan temuan Adiyanto *et al.* (2021) pada pengemudi

Bus Rapid Transit Trans Semarang.⁽¹²⁾ Durasi kerja merupakan seberapa lama seseorang melakukan pekerjaannya dalam sehari. Tiap individu memiliki kekuatan fisik beragam. Dalam UU RI No. 22 Tahun 2009 pasal 90 ayat 2, pengemudi memiliki waktu kerja paling lama adalah delapan jam sehari dan jika pengemudi telah berkendara selama empat jam berturut-turut, maka wajib melakukan istirahat selama 30 menit. Dengan adanya waktu istirahat tersebut, dapat mengurangi rasa lelah pada pengemudi. Jika pengemudi merasa kelelahan, maka konsentrasi pada dirinya akan berkurang saat berkendara. Hal tersebut dapat membahayakan pengemudi itu sendiri, penumpang, maupun pengguna jalan lainnya. Lalu diketahui juga, jika seorang pengemudi memiliki durasi kerja yang cukup tinggi (≥ 50 jam dalam satu minggu), maka pengemudi tersebut lebih berisiko untuk berperilaku yang kurang aman saat berkendara dibandingkan dengan yang memiliki durasi kerja yang lebih rendah.⁽¹³⁾

Pada penelitian ini, peran rekan kerja yang dimaksud adalah bagaimana para pengemudi saling mengingatkan satu sama lain terkait kondisi kendaraan, alat pelindung diri yang digunakan, dan hal terkait keselamatan pengemudi sebelum maupun saat berkendara. Dari hasil analisis menunjukkan terdapatnya hubungan antara peran rekan kerja dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Komunitas Baung Sepat 77. Hasil ini selaras dengan penelitian Lumente, Telew dan Bawiling (2021). Pada penelitian tersebut dihasilkan *p-value* = 0,007 yang memiliki makna ada hubungan signifikan faktor peran rekan kerja dengan perilaku keselamatan berkendara pengendara ojek *online* di Manado.⁽¹⁴⁾ Dalam teori yang dituangkan oleh Elton Mayo juga disebutkan, bahwa faktor dalam perubahan perilaku seseorang salah satunya adalah pengaruh dari kelompok itu sendiri.⁽¹⁵⁾ Selain itu, Alvernia, Kurniawan dan Letantyo (2018) juga menyatakan, bahwa salah satu keadaan yang memengaruhi individu dalam bertindak adalah peran rekan kerja. Perilaku individu di tempat kerja tidak hanya dipengaruhi lingkungan kerjanya, melainkan rekan kerja juga menjadi salah satu faktornya. Dengan terjalinnya hubungan yang baik tersebut, akan membuat ikatan dan rasa persahabatan antar rekan kerja meningkat, sehingga menjadi pemicu timbulnya rasa kepedulian satu sama lain terkait keselamatan di tempat kerja.⁽¹⁶⁾

KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* adalah pengetahuan, sikap, persepsi, dan peran rekan kerja. Diharapkan pengemudi meningkatkan pengetahuan, sikap, dan persepsi terkait perilaku *safety riding* yang baik agar tercipta keadaan lalu lintas aman dan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kerja. Selain itu, juga diharapkan agar pihak komunitas dapat menyelenggarakan promosi oleh pihak kepolisan maupun pihak yang paham terkait perilaku keselamatan berkendara kepada para anggotanya agar dapat menambah wawasan terkait aspek-aspek penting dalam perilaku keselamatan berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

1. WHO: Tiap 24 Detik Satu Orang Tewas akibat Kecelakaan Lalu Lintas [Internet]. Kompas.com. 2018 [cited 2022 Mar 8]. Available from: <https://internasional.kompas.com/read/2018/12/07/13032721/who-tiap-24-detik-satu-orang-tewas-akibat-kecelakaan-lalu-lintas?page=all>
2. POLRI. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Turun 14% pada 2020 (Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas 2019-2020). Jakarta: POLRI; 2021.
3. BPS Prov. DKI Jakarta. Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Kerugiannya di Provinsi DKI Jakarta. Jakarta: BPS Prov. DKI Jakarta; 2021.
4. Nusa ST, Febriyanty D, Rusdy MDR. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Komunitas Ojek Online di Kota Bekasi. *J Kesehat Masy*. 2021;2(2):95–102.
5. Puteri AD, Nisa AM. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di Pt. Libra Wisata Transport. *PREPOTIF J Kesehat Masy*. 2020;4(1):1–10.
6. Muryatma NM. Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *J PROMKES*. 2017;5(2):155–66.
7. Kairupan C, Pinontoan OR, Sumampouw OJ. Perilaku Safety Riding pada Pengendara Becak Motor (Bentor). *J Public Heal Community Med*. 2020;1(4):7–9.
8. Manopo SE, Kandou GD, Suoth LF. Hubungan Antara Pengetahuan, Tingkat Pendidikan dan Masa Berkendara Dengan Perilaku Safety Riding Pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara Kabupaten Minahasa. *J KESMAS*. 2018;7(5).
9. Rahmah A, Syukri M, Guspianto, Faisal. Determinan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Daring di Kota Jambi. *J Ilmu Kesehat*. 2021;5(1):103–10.
10. Iskandar F, Yenni M, Berliana N. Determinan Perilaku Safety Riding Pengendara Sepeda Motor Article. *CORE J Community Res Epidemiol*. 2021;2(1).
11. Darmawan FA, Budi N. Analisis Pengaruh Persepsi Resiko dan Persepsi pada Driving Task terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara. 2015;1–7.
12. Adiyanto D, Kurniawan B, Wahyuni I, Masyarakat FK, Diponegoro U, Masyarakat FK, et al. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I. *J Kesehat Masy*. 2021;9(1):96–103.
13. Afif Mauludi A, Djunaidi Z, Saiful Arif L. Perilaku Berisiko Sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Pengemudi Sepeda Motor Komersial: Systematic Review. *J Keselam Transp Jalan*. 2021;8(1):12–25.
14. Lumente DI, Telew A, Bawiling NS. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Manado. *J Kesehat Masy UNIMA*. 2021;02(02):7–13.
15. Charisma YMT, Ekawati, Widjasena B. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Defensive Driving pada Pengemudi Bus Rapid Transit (Brt) Trans Semarang Koridor II, III, dan VI. *J Kesehat Masy*. 2019;7(1):365–73.
16. Alvernia PS, Kurniawan B, Lestantyo D. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keselamatan Pengoperasian Alat Angkat Bongkar Muat Peti Kemas (Studi Kasus di PT. Pelabuhan Tanjung Priok). *J Kesehat Masy*. 2018;6(4):353–60.