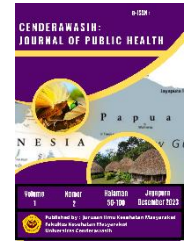


Cenderawasih : Journal of Public Health

e-ISSN:



Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Cenderawasih Jayapura Angkatan 2019-2022

Safety Riding Behavior Of Student Of The Faculty Of Public Health Cenderawasih Jayapura University Class Of 2019-2022

Alfrian Limbongan¹, Apriyana Irjayanti^{2*}, Mina Blandina Ayomi³

Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat, Universitas Cenderawasih
(apriyanairjayanti04@gmail.com, Universitas Cenderawasih, 081344663759)

ABSTRACT

Background: Accidents in students are influenced by busyness, socio-economics and student behaviour which includes the student's knowledge, attitudes and actions. **Purpose:** Knowing driving safety behaviour in students of the Faculty of Public Health, University of Cenderawasih Jayapura class of 2019-2022. **Methods:** The type of research used is quantitative descriptive. The population in this study was all FKM students from the 2019-2022 class, totaling 1.792 people. The sample was 95 students, while the sampling technique was accidental sampling. Data was obtained using a questionnaire and analyzed univariately. **Result:** The research results showed that the characteristics of the 2019-2022 FKM students were mostly between the ages of 19-22 years (96.8%) and male (60%). Respondents' knowledge about driving safety was in the good category as many as 88 people (92.6%) and as many as 7 people (7.4%) as sufficient. The attitude of respondents in the good category was 88 people (92.6%) and the unfavorable category was 7 people (7.4%). The actions of respondents in the safe category were 89 people (93.7%) and in the unsafe category were 6 people (6.3%). **Conclusion:** The safety behaviour of FKM Class 2019-2022 students when driving is in the good category.

Keywords: Behaviour, Safety Riding, Students

PENDAHULUAN

Keberadaan transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting saat ini bagi masyarakat. Berkendara dengan aman sangat lah penting bagi semua pengguna jalan, termasuk bagi pengendara sepeda motor. Pengendara sepeda motor memiliki risiko yang besar akan terjadinya kecelakaan (Kurniasih, Machfutra and Nantabah, 2022). Keselamatan berkendara (*Safety riding*) adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara untuk menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Tidak adanya penerapan *safety riding* dengan baik, dapat memberikan dampak yaitu terjadi kecelakaan lalu lintas, serta terkena tilang oleh polisi (Sriyanti *et al.*, 2022).

World Health Organization (WHO) melaporkan bahwa setiap tahunnya terdapat sekitar 1,3 juta nyawa terancam akibat kecelakaan lalu lintas. Sekitar 20 - 50 juta lebih orang menderita cedera yang tidak fatal, dan banyak di antaranya yang mengalami kecacatan akibat cedera yang mereka alami. 1 orang meninggal setiap 40 detik dan 1,3 juta orang meninggal di jalan raya. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama meninggalnya segala usia hingga mencapai angka 20–50 juta korban terluka dan penyebab utama kematian ada pada usia anak-anak serta remaja yang berusia 5-29 (WHO, 2022).

Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia paling banyak terjadi di tahun 2019 sebesar 116.411 kasus dibandingkan tahun 2017 sebesar 104.327 kasus. Angka kecelakaan lalu lintas cenderung menurun dari tahun 2019 ke 2020. Namun, terjadi peningkatan angka kecelakaan dari tahun 2020 sebanyak 100.028 kasus menjadi 103.645 kasus di tahun berikutnya. Angka kecelakaan tersebut menewaskan hingga 25.266 korban jiwa dengan kerugian sekitar Rp 246 miliar. Kementerian Perhubungan mencatat pada tahun 2016 didapati angka kecelakaan di Indonesia sebanyak 106.644 dengan korban meninggal sebanyak 31.262, lalu mengalami penurunan pada tahun 2017 dengan jumlah kecelakaan sebanyak 104.327 dengan korban meninggal 30.694. Namun pada tahun 2018 angka kecelakaan kembali naik dengan jumlah kecelakaan sebanyak 107.968. Hal ini didukung dengan meningkatnya kendaraan roda dua yang terus meningkat, menurut Direktorat Jenderal Perhubungan darat seluruh kendaraan roda dua terdapat sekitar 83.390.073 unit di tahun 2013 lalu mengalami peningkatan sampai sekitar 92.529.925 unit pada tahun 2014. Tahun 2015 kembali mengalami peningkatan sebesar 100.457.355 unit, dan kembali mengalami peningkatan pada tahun 2016 sebesar 106.538.948 unit (Kemenhub, 2022).

Berdasarkan data dari Polda Papua, pada tahun 2021 tercatat ada 1.048 jumlah kecelakaan dengan 164 korban jiwa alias meninggal kemudian ada 615 luka berat dan 865 luka ringan. Sementara jumlah kecelakaan ditahun 2022 berjumlah 2.097 dengan 246 korban jiwa. Lalu ada sebanyak 1.094 korban mengalami luka berat dan 2.051 mengalami luka ringan. Kota Jayapura merupakan Ibu Kota Provinsi Papua dengan mobilitas penduduk dan aktivitas lalu lintas yang tinggi. Kecelakaan Lalu Lintas di tahun 2019 sampai dengan Tahun 2020 cukup tinggi sebanyak 22% jumlah kecelakaan. Kemudian untuk jumlah kecelakaan yang meninggal dari 283 kasus menjadi 208 kasus (Cenderawasih Pos, 2022).

Salah satu aktivitas berkendara yang dilakukan oleh masyarakat di antaranya adalah mahasiswa yang digunakan sebagai sarana transportasi untuk mengikuti proses perkuliahan. Mahasiswa berumur antara 18-25 tahun yang telah diperbolehkan secara Undang-undang menggunakan kendaraan bermotor dan harus memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). Sementara itu, mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Cenderawasih sebagian besar menggunakan transportasi umum dan yang menggunakan kendaraan pribadi lebih banyak berjenis kendaraan

bermotor. Berdasarkan hasil pengamatan awal di lingkungan parkir Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Cenderawasih umumnya mahasiswa datang ke kampus menggunakan helm dan jaket. Namun tidak semua mahasiswa menggunakan jaket sebagai pengaman maupun sarung tangan sebagai pelindung. Selain itu, salah satu perilaku tidak tepat yang seringkali dilakukan mahasiswa yaitu tidak membawa kelengkapan surat berupa SIM C dan STNK serta tidak rutin melakukan servis kendaraan. Dari kelengkapan fisik motor, beberapa motor mahasiswa tidak dilengkapi dengan kaca spion, kondisi rem yang kurang baik, kondisi setir motor yang miring, serta lampu sein dan lampu depan yang tidak berfungsi.

Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya (Gani, 2014). Berdasarkan uraian masalah tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang Perilaku Keselamatan Berkendara pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Cenderawasih Jayapura Angkatan 2019-2022.

METODE

Jenis penelitian menggunakan deskriptif kuantitatif. Penelitian dilakukan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Cenderawasih Kota Jayapura. Populasi yaitu seluruh mahasiswa Angkatan 2019-2022 FKM UNCEN sebanyak 1762 orang, sedangkan sampel sebanyak 95 mahasiswa yang diambil menggunakan rumus Slovin. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini adalah teknik *accidental sampling*, yaitu mahasiswa yang dijumpai pada angkatan 2019- 2022 yang sedang berada di kampus, memiliki kendaraan motor dan yang bersedia menjadi responden dijadikan sampel dalam penelitian. Pengumpulan data menggunakan kuesioner, sedangkan analisis data menggunakan analisis univariat.

HASIL

Berikut merupakan gambaran karakteristik responden berdasarkan umur dan jenis kelamin, yang termuat dalam Tabel 1. Berdasarkan tabel 1 menunjukkan bahwa umur responden terbanyak yaitu berumur antara umur 19-22 tahun sebanyak 92 orang (96,8%) dan jenis kelamin terbanyak yaitu laki-laki sebanyak 57 orang (60%).

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden Mahasiswa Angkatan 2019-2022 FKM UNCEN

Variabel	n	%
Umur		
19-22 Tahun	92	96,8
23-24 Tahun	3	3,2
Jenis Kelamin		
Laki-laki	57	60
Perempuan	38	40

Sumber: Data primer, 2023

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Mahasiswa Angkatan 2019-2022 FKM UNCEN

Variabel	n	%
Pengetahuan		
Kurang	0	0
Cukup	7	7,4
Baik	88	92,6
Sikap		
Kurang Baik	7	7,4
Baik	88	92,6
Tindakan		
Tidak Aman	6	6,3
Aman	89	93,7

Sumber: Data primer, 2023

Tabel 2 menunjukkan pengetahuan mahasiswa FKM Uncen tentang keselamatan berkendara sebagian besar dalam kategori baik sebanyak 88 orang (92,6%), sikap mahasiswa FKM Uncen tentang keselamatan berkendara lebih banyak dalam kategori baik sebanyak 88 orang (92,6%), dan tindakan mahasiswa FKM Uncen tentang keselamatan berkendara lebih banyak dalam kategori aman sebanyak 89 orang (93,7%).

Tabel 3. Pengetahuan dan Sikap dengan Tindakan Keselamatan Berkendara pada Mahasiswa Angkatan 2019-2022 FKM UNCEN

Variabel	Tindakan Keselamatan Berkendara				Jumlah	
	Tidak Aman		Aman		n	%
	n	%	n	%		
Pengetahuan						
Cukup	0	0	7	100	7	100
Baik	6	6,8	82	93,2	88	100
Sikap						
Kurang Baik	6	85,7	1	14,3	7	100
Baik	0	0	88	100	88	100

Sumber : Data primer, 2023

Berdasarkan tabel 3 menunjukkan bahwa pengetahuan mahasiswa FKM Uncen yang cukup semuanya melakukan tindakan aman sebanyak 7 orsang (100%). Pengetahuan mahasiswa FKM Uncen yang baik dengan melakukan tindakan tidak aman sebanyak 6 orang (6,8%) dan aman sebanyak 82 orang (93,2%). Sikap mahasiswa FKM Uncen dalam keselamatan yang kurang baik dengan tindakan keselamatan berkendara tidak aman sebanyak 6 orang (85,7%) dan aman sebanyak 1 orang (14,3%).

Sikap mahasiswa FKM Uncen dalam keselamatan yang baik semuanya melakukan tindakan keselamatan berkendara yang aman sebanyak 88 orang (100%).

PEMBAHASAN

Hasil penelitian diperoleh pengetahuan mahasiswa FKM Uncen Jayapura tentang keselamatan berkendara sebagian besar dalam kategori baik dan sedikit yang berpengetahuan cukup dan tidak ditemukan mahasiswa yang memiliki pengetahuan kurang. Fakta temuan lapangan, responden yang memiliki pengetahuan baik terlihat dari mereka sudah memahami tentang *safety riding*, baik mengenai informasi umum tentang *safety riding*, peraturan dan kebijakan ketika berkendara, kelengkapan berkendara, persiapan pada sebelum, saat, dan setelah berkendara. Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa pengetahuan seseorang akan mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara. Semakin baik pengetahuan dari seseorang seharusnya akan semakin baik pula perilaku yang dimiliki oleh seseorang saat sedang mengendarai kendaraan bermotor, sebaliknya apabila pengetahuan yang dimiliki seseorang masih kurang maka kemungkinan seseorang berperilaku dalam berkendara juga tidak akan aman (Astuti, 2021).

Menurut hasil penelitian serupa yang telah dilakukan, menunjukkan bahwa 56,4% responden memiliki perilaku yang buruk dimana perilaku yang buruk meliputi pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara (60,7%), mematuhi rambu dan lampu lalu lintas (53,6%), pengendalian kecepatan saat berkendara (57,1%), kepemilikan SIM C (88,6%), penggunaan APD saat berkendara (66,4%), tidak membawa penumpang lebih dari satu orang (50,7%), penggunaan lampu sein saat berkendara (64,3%), menjaga jarak aman dengan kendaraan lain (69,3%), dan penggunaan lajur jalan sesuai fungsi (56,4%) (Permatasari, 2018). Penelitian Danielle menemukan bahwa ada hubungan pengetahuan dengan tindakan keselamatan berkendara. Pengetahuan yang baik akan mempengaruhi pembentukan tindakannya dalam berperilaku berkendara aman yang baik melalui penginderaan yang didapatkan baik dari keluarga atau lingkungan sosialnya (Danielle, Kusumawati and Husodo, 2020), sedangkan penelitian yang dilakukan Nugroho menunjukkan bahwa variabel pengetahuan tidak ada hubungan dengan *safety riding* pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA (Nugroho, Linda and Novianus, 2021).

Mahasiswa sebenarnya telah mengetahui beberapa hal terkait pelaksanaan keselamatan berkendara yang harus dilakukan secara komprehensif yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara, namun pada praktiknya masih banyak mahasiswa yang bahkan tidak melakukan keselamatan berkendara seperti pemeriksaan sebelum berkendara yaitu pengecekan ban, rem, lampu kendaraan dan

sebagainya, menyalakan lampu utama pada siang hari dilakukan hanya pada saat ada pemeriksaan. Responden yang memiliki pengetahuan yang kurang maupun baik dapat mempengaruhi dalam perilaku keselamatan berkendara. Seseorang yang mempunyai latar belakang pendidikan yang baik akan bersikap disiplin terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Dalam kaitannya dengan pengemudi, pengemudi dengan pendidikan yang memadai akan dapat memberikan keputusan-keputusan yang preventif terhadap kondisi lingkungan sekitar saat mengemudi, lebih mementingkan umum atau keselamatan orang lain, dan sekaligus menjaga keamanan diri (Rifal, P.S and Hartanti, 2015).

Pengendara yang memiliki sikap yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman dalam berkendara yang memiliki sikap yang kurang baik (Astuti, 2021). Kenyataan di lapangan, seorang mahasiswa tentunya seseorang yang berpendidikan, namun disisi lain sebagian besar mahasiswa tidak bersikap disiplin dalam berlalu lintas. Misalnya, tidak membawa SIM/STNK setiap kali berkendara karena pinjam motor teman, memegang *handphone* ketika berkendara, servis sepeda motor hanya dilakukan pada saat terjadi kerusakan, tidak menyalakan lampu *sign* kanan dan kiri sebelum belok depan saat berkendara karena lupa, tidak menggunakan jaket atau pakaian pelindung, sepatu/pelindung kaki yang menutup mata kaki ketika setiap kali berkendara, serta tidak menggunakan helm karena malas dan jarak tempuh yang dekat. Hasil ini membuktikan bahwa sangat perlu adanya pengembangan sikap terhadap budaya keamanan dan keselamatan berkendara di lingkungan kampus. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan Azizah, pada penelitian tersebut 60,8% memiliki sikap yang kurang terhadap praktik keselamatan berkendara (Azizah, 2016).

Tindakan keselamatan berkendara adalah suatu perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas (Ariwibowo, 2013). Secara umum, perilaku manusia merupakan proses interaksi individu dengan lingkungan sebagai manifestasi bahwa dia adalah makhluk hidup (Donsu, 2017). Hasil temuan lapangan bahwa tindakan mahasiswa dalam berkendara jarang memanaskan mesin dan mengecek tekanan ban sedangkan untuk pemeriksaan bahan bakar sering dilakukan. Hal ini disebabkan karena kesimbukan mahasiswa yang terburu-buru dalam berkendara. Apabila dalam perjalanan kendaraan ban terjadi kebocoran maka mahasiswa akan ke bengkel untuk perawatan. Hal tersebut dapat disebabkan karena pengendara tidak melakukan sendiri perawatan kendaraannya melainkan juga orang tua maupun saudaranya yang lain yang sama – sama menggunakan kendaraan tersebut termasuk pengecekan kondisi kendaraan sebelum dan setelah berkendara.

Hal lain yang tidak kalah pentingnya ketika berkendara adalah penggunaan alat pelindung diri

(APD). APD pengendara sepeda motor wajib digunakan secara lengkap oleh pengendara sepeda motor ketika berkendara. APD juga melindungi leher dan dada terhadap kemungkinan cedera. Meskipun demikian, pada penelitian penggunaan alat pelindung diri terbanyak adalah menggunakan helm, jaket dan sepatu karena sedang melakukan aktivitas ke kampus sedangkan alat penggunaan alat pelindung diri lainnya seperti masker maupun sarung tangan jarang digunakan dengan kejadian cedera (Basumerda, Dharmastiti and Rahadiyan Wijaya, 2014). Meskipun demikian, pada penelitian penggunaan alat pelindung diri terbanyak adalah menggunakan helm, jaket dan sepatu karena sedang melakukan aktivitas ke kampus sedangkan penggunaan alat pelindung diri lainnya seperti masker maupun sarung tangan jarang digunakan.

Tindakan tidak aman juga ditemukan pada mahasiswa laki-laki yang sering mengendarai motor dengan kecepatan tinggi. Pengendara muda seperti mahasiswa, lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi dan sebagainya. Selain itu, mahasiswa cenderung jarang melakukan pemeriksaan kendaraan secara berkala atau sebelum berkendara. Hal ini disebabkan pemeriksaan kendaraan sepeda motor dilakukan hanya pada saat terjadi kerusakan saja.

Menurut Weymen, semakin sering seseorang mengendarai kendaraannya, maka semakin banyak pengalaman pribadi mengenai risiko yang dihadapi, pengetahuan mengenai risiko tersebut, dan persepsi mengenai kemampuan mengendalikan risiko, sehingga semakin baik persepsi mereka terhadap keselamatan berkendara. Sebaiknya, jika individu merasa aman dengan kendaraan yang dimilikinya maka kemungkinan individu tersebut akan berpersepsi risiko keselamatan berkendara yang buruk (Azizah, 2016).

KESIMPULAN DAN SARAN

Karakteristik mahasiswa FKM Angkatan 2019-2022 terbanyak berumur antara umur 19-22 tahun (96,8%) dan jenis kelamin laki-laki (60%), pengetahuan mahasiswa FKM Uncen Jayapura tentang keselamatan berkendara sebagian besar dalam kategori baik sebanyak 88 orang (92,6%), sikap mahasiswa FKM Uncen Jayapura tentang keselamatan berkendara lebih banyak dalam kategori baik sebanyak 88 orang (92,6%), tindakan mahasiswa FKM Uncen Jayapura tentang keselamatan berkendara lebih banyak dalam kategori aman sebanyak 89 orang (93,7%). Disarankan bagi institusi pendidikan untuk memberikan pemahaman dalam berperilaku keselamatan berkendara dimulai dari tingkat SMA sehingga dapat merubah perilaku mahasiswa dalam keselamatan berkendara. Bagi mahasiswa dapat meningkatkan perilaku keselamatan dalam berkendara sebelum menggunakan

kendaraan bermotor, melakukan pemeriksaan dan kelengkapan motor, penggunaan APD serta pemeriksaan dan perawatan kendaraan secara berkala. Bagi peneliti selanjutnya dapat menambah variabel observasi seperti kepemilikan SIM, kelayakan kendaraan (rem, lampu, spion dan perawatan mesin) serta kelengkapan pelindung diri (helm).

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada semua pihak yang telah membantu terselesaikannya penelitian ini diantaranya yaitu responden yang telah bersedia menjadi objek pada penelitian ini. Terimakasih juga penulis sampaikan kepada Universitas Cenderawasih, Fakultas Kesehatan Masyarakat, dan dosen yang telah membimbing penulis menyelesaikan penelitian ini.

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*, 2(1), pp. 1–10.
- Astuti, D. (2021) 'Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Remaja Di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu', *Nuevos sistemas de comunicación e información*, pp. 2013–2015.
- Azizah, M.H. (2016) 'Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)', *Jurnal Kesehatan Masyarakat UNNES*, 3(2), pp. 23–24. Available at: <http://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>.
- Basumerda, C., Dharmastiti, R. and Rahadiyan Wijaya, A. (2014) 'Pengaruh Jenis Edukasi Keselamatan Berkendara Terhadap Pemahaman Calon Pengendara Mobil Dalam Menghadapi Konflik Lalu Lintas', *Teknoin*, 20(4), pp. 1–5. doi:10.20885/teknoin.vol20.iss4.art2.
- Cenderawasih Pos (2022) *Kecelakaan Lalu Lintas di Papua Naik 100 Persen Lebih*.
- Danielle, C., Kusumawati, A. and Husodo, B.T. (2020) 'Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) pada Siswa Sekolah Menengah Atas Kota Semarang', *Media Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 19(6), pp. 385–391. doi:10.14710/mkmi.19.6.385-391.
- Donsu, J.D.T. (2017) *Psikologi keperawatan: aspek-aspek psikologi konsep dasar psikologi teori perilaku manusia*. Jakarta: Pustaka Baru Press.
- Gani, H. (2014) *Persepsi Siswa Pengendara Sepeda Motor Terhadap Keselamatan Berkendara di Kota Makassar*. Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin.
- Kemenhub (2022) *Petunjuk teknis, Pemilihan Awak Kendaraan Umum Teladan Tingkat Nasional Tahun 2022*. Jakarta.

- Kurniasih, Machfutra, E.D. and Nantabah, Z.K. (2022) 'Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Cedera pada Pengendara Sepeda Motor Siswa SMK Negeri 1 Puring Kabupaten Kebumen', *Buletin Penelitian Sistem Kesehatan*, 25(1), pp. 61–70. doi:10.22435/hsr.v25i1.4085.
- Nugroho, R.M.T.S., Linda, O. and Novianus, C. (2021) 'Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021', *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 2(1), pp. 89–102.
- Permatasari, A. (2018) *Gambaran Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pelajar Sma Dua Mei Ciputat Timur Tahun 2017*, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. Ciputat. Available at: [https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/38291/1/Amalia Permatasari-Fkik.pdf](https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/38291/1/Amalia%20Permatasari-Fkik.pdf).
- Rifal, A.D.C., P.S, A.D. and Hartanti, I.R. (2015) 'Faktor Risiko 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 Hasil Peneleitian Mahasiswa 2015*, p. 8.
- Sriyanti, A. *et al.* (2022) 'Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa di SMK Patriot 1 Bekasi Tahun 2021', 15(1).
- WHO (2022) *Road Traffic Injuries*.