

Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* Siswa SMK

¹Rafif Nabhani Naufal, ²Thresya Febrianti

^{1,2}Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muhammadiyah Jakarta
Jl. KH. Ahmad Dahlan, Cirendeui, Ciputat, Tangerang Selatan, Banten 15419
Email : rafifnaufal307@gmail.com

ABSTRAK

Meningkatnya angka kecelakaan berkendara disebabkan salah satunya karena ketidakamanan para pengendara dalam membawa kendaraan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* di SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan. Penelitian ini menggunakan desain *cross sectional*. Sebanyak 67 responden diperoleh dengan menggunakan Teknik *Proportionate Stratified Random Sampling*. Hasil penelitian didapatkan 36 (53,7%) responden memiliki perilaku tidak aman. Hasil uji bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap ($p\text{-value} = 0,012$), kepemilikan SIM ($p\text{-value} = 0,000$) dengan perilaku *safety riding* dan tidak ada hubungan antara pengetahuan ($p\text{-value} 0,089$), pengalaman berkendara ($p\text{-value} = (0,229)$), usia ($p\text{-value} = 0,127$), dan jenis kelamin dengan perilaku *safety riding* ($p\text{-value} = 1,000$). Kesimpulannya lebih dari setengah responden tidak memiliki perilaku *safety riding* saat berkendara. Sikap dan kepemilikan SIM menjadi faktor risiko *safety riding* pada remaja. Saran membuat aturan dalam hal membawa kendaraan sepeda motor ke lingkungan sekolah seperti kelengkapan surat izin mengemudi dan kelengkapan standar keselamatan berkendara seperti helm untuk mencegah risiko kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci: keselamatan berkendara, perilaku, kepemilikan SIM C, sikap, pengetahuan

ABSTRACT

The increasing number of driving accidents is caused by, among other things, the insecurity of drivers when driving vehicles. The purpose of this study is to determine the factors related to safety riding behavior at Al-Makmur Vocational School, South Jakarta City. This research is a quantitative analytic study with a cross-sectional design. A total of 67 respondents were obtained using the Proportionate Stratified Random Sampling technique. The results of the study from 67 respondents found that 36 (53.7%) respondents had unsafe behavior and 31 (46.3) respondents had safe behavior. The results of the bivariate test showed that there was a relationship between attitude and safety riding behavior ($p\text{-value} = 0.012$), there was a relationship between SIM ownership and safety riding behavior ($p\text{-value} = 0.000$) and there was no relationship between knowledge and safety riding behavior ($p\text{-value} 0.089$).), there is no relationship between driving experience and safety riding behavior ($p\text{-value} = (0.229)$, there is no relationship between age and safety riding behavior ($p\text{-value} = 0.127$), there is no relationship between gender and safety riding behavior ($p\text{-value} = 1.000$). In conclusion, most 56.7% are 17 years old, and most 61.2% are male, there is a relationship between attitude, SIM C ownership and there is no relationship between knowledge, driving experience, age and gender. Suggestions provide regulations in terms of bringing motorcycle vehicles to the school environment such as completeness of driving licenses and completeness of driving safety standards such as helmets and completeness of driving parts to prevent and minimize the risk of traffic accidents.

Keywords: *safety riding, behavior, youth, driving*

Pendahuluan

Keselamatan berkendara adalah cara berkendara yang aman dan nyaman untuk pengemudi itu sendiri dan untuk pengemudi lain. Manusia sering mengambil tindakan tidak aman saat mengendarai sepeda motor seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, menyalip secara tiba-tiba, mengemudi dari arah berlawanan dan melanggar rambu-rambu lalu lintas (Kubillawati, 2021).

Korps Lalu Lintas POLRI menyebutkan sekitar 1,77 juta bukti pelanggaran lalu lintas hingga Oktober 2021. Dari jumlah tersebut, 793.821 tiket atau 44,89% merupakan pelanggaran ringan dan 746.153 tiket atau 42,22% merupakan pelanggaran berat. Sebanyak 227.819 tiket atau 12,89% pelanggaran sedang (Pahlevi, 2021). Kepadatan lalu lintas tidak diiringi dengan ketaatan pengendara mematuhi aturan. Terbukti angka pelanggaran lalu lintas kian meningkat. Tercatat pada 2018, terdapat 1.617.566 pelanggaran yang dilakukan pengendara di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya. Angka tersebut meningkat sekitar 24,13% dari tahun sebelumnya yang mencatatkan angka 1.303.157 pelanggaran. Mayoritas jenis pelanggaran tersebut merupakan pelanggaran seperti; melanggar rambu lalu lintas, melawan arah, tidak mengenakan helm, menerobos lampu merah, tidak mempunyai sim dan sebagainya (Ikbal, 2019).

Hasil penelitian perilaku remaja siswa di Jakarta saat mengendarai sepeda motor dengan tiga komponen penilaian, yaitu: perangkat

mengemudi, perangkat keselamatan mengemudi, kondisi kendaraan (misalnya) dilengkapi dengan 7 poin evaluasi siswa mengendarai sepeda motor sebanyak (45%) melakukan mengemudi yang aman, sedangkan yang berperilaku tidak aman juga sebanyak (55%). Masih banyaknya remaja yang tidak melakukan berkendara dengan aman (*safety riding*) (Kubillawati, 2021).

Kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan tidak hanya kematian, tetapi juga cedera. Dalam Survei Kesehatan Dasar Tahun 2018 proporsi cedera akibat kecelakaan sepeda motor adalah 72,7%. Proporsi pemakaian helm saat mengendarai atau mengendarai sepeda motor adalah 33,7%, yang menggunakannya (kadang-kadang) sebanyak 42,4%, dan yang tidak menggunakannya sebanyak 23,9%. Sampai saat ini, masih banyak masyarakat Indonesia yang belum menerapkan cara berkendara yang aman, terutama saat menggunakan helm saat berkendara (Kemenkes, 2018).

Menurut data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, sekitar 85% kecelakaan disebabkan oleh faktor pendorong seperti faktor kendaraan 4%, jalan dan prasarana 3%, pemakai jalan lainnya 3%, faktor lingkungan dan sebagainya 5%. Dari 85% tersebut, kesalahan yang dilakukan pengemudi, penyebab terbesar terjadinya tabrakan adalah pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah (52%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11%), sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu, kondisi pengemudi dan lain-

lain berkisar antara 0,5 sampai 5% (Silvia, 2020).

Data Kepolisian RI menunjukkan bahwa, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2019 mengalami peningkatan sebanyak 3% dibandingkan tahun 2018. Terdapat sebanyak 107.500 peristiwa kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 dengan korban meninggal dunia sebanyak 23.530 orang (Mirfan et al., 2021). Menurut Data Badan Pusat Statistik Republik Indonesia dalam (Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) mencatat jumlah kecelakaan di DKI Jakarta pada tahun 2020 sebesar 4.729 kejadian kecelakaan. Hal tersebut mengakibatkan korban mengalami luka ringan, luka berat, dan meninggal dunia (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2021).

Perilaku berkendara aman atau (*safety riding*) merupakan aspek yang harus diperhatikan pengendara. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan, perilaku berkendara yang aman terdiri dari 13 kriteria, yaitu: memeriksa kendaraan sebelum mengemudi, menggunakan APD, menggunakan lampu sein, menggunakan lampu depan, memperhatikan rambu-rambu jalan dan lampu lalu lintas, menggunakan jalur sesuai dengan ketentuan. intinya jaga jarak nyaman dengan kendaraan lain, kendalikan kecepatan, bawa STNK, punya *SIM card*, berkendara dengan konsentrasi penuh, berkendara melawan arah dan tidak membawa penumpang lebih dari satu (Undang-Undang

Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, 2009).

Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan, hasil survei dari 19 siswa didapatkan sebanyak 14 siswa (73,7%) siswa pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dan masih banyak siswa yang tidak menerapkan *safety riding* selama berkendara, tidak menggunakan alat pelindung diri selama berkendara, dan masih ada siswa yang tidak membawa surat izin mengemudi selama berkendara. Berdasarkan beberapa uraian tersebut peneliti ingin mengetahui “Faktor-faktor apa saja yang berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* Siswa di SMK AL-Makmur Kota Jakarta Selatan.

Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif analitik yang bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada remaja SMK AL-Makmur Kota Jakarta Selatan Tahun 2022. Desain yang digunakan adalah *cross sectional*.

Pemilihan sampel menggunakan metode *Proportionate Stratified Random Sampling* dengan jumlah sampel sebanyak 67 orang. Variabel independen dalam penelitian ini antara lain pengetahuan, sikap, kepemilikan SIM C, dan pengalaman berkendara sedangkan untuk variabel dependennya adalah perilaku *safety riding*. Variabel penelitian dikumpulkan menggunakan kuesioner dan diukur dengan wawancara langsung kepada responden.

Instrumen pengumpulan data menggunakan kuesioner yang sudah di uji validitas dan reliabilitas. Hasil penelitian dianalisis secara univariat dan bivariat menggunakan uji *Chi-square*. Penelitian ini juga telah dikaji dan mendapatkan kelayakan etik dengan nomor etik No.10.572.B./KEPK FKMUMJ/VII/2022.

Hasil

Tabel 1. Distribusi Karakteristik Responden, Perilaku *Safety riding*, Pengetahuan, Sikap, Kepemilikan SIM C, dan Pengalaman Berkendara

Variabel	n	(%)
Umur		
17 tahun	38	56,7
>17 tahun	29	43,3
Jenis Kelamin		
Laki-laki	41	61,4
Perempuan	26	38,8
Perilaku <i>Safety Riding</i>		
Tidak Aman	36	53,7
Aman	31	46,3
Pengetahuan		
Kurang Baik	21	31,3
Baik	46	68,7
Sikap		

Variabel	n	(%)
Negatif	40	59,7
Positif	27	40,3
Kepemilikan SIM C		
Tidak ada	45	67,2
Ada	22	32,8
Pengalaman Berkendara		
Baru	47	70,1
Lama	20	29,9

Tabel 1 lebih dari setengah responden berusia 17 tahun (56,7%), lebih dari setengah responden berjenis kelamin laki-laki berjumlah 41 orang (61,2%), lebih dari setengah responden memiliki perilaku yang tidak aman dalam berkendara (53,7%) orang. Sebagian kecil responden memiliki pengetahuan yang kurang baik (31,3%) orang. Responden memiliki sikap *safety riding* yang negatif sebanyak 59,7% orang. Responden lebih banyak tidak memiliki SIM C (67,2%) orang. Responden yang menyatakan pengalaman berkendara baru lebih besar dibandingkan dengan responden yang berpengalaman berkendara lama.

Tabel 2. Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding* pada siswa

Variabel	Tidak Aman		Aman		Total		P value	OR (95% CI)
	n	%	n	%	n	%		
Pengetahuan								
Kurang Baik	15	71,4	6	28,6	21	100	0,089	2,976
Baik	21	45,7	25	54,3	46	100		(0,980-9,034)
Sikap								
Negatif	27	67,5	13	32,5	40	100	0,012	4,154
Positif	9	33,3	18	66,7	27	100		(1,471-11,732)
Usia								

Variabel	Tidak Aman		Aman		Total		P value	OR (95% CI)
17 tahun	24	63,2	14	36,8	38	100	0,127	2,429 (0,902-6,537)
>17 tahun	12	41,4	17	58,6	29	100		
Jenis Kelamin								
Laki-laki	22	53,7	19	46,3	41	100	1,000	0,992
Perempuan	14	53,8	12	46,2	26	100		(0,370-2,659)
Kepemilikan SIM								
Tidak	36	80,0	9	20,0	45	100	0,000	
Ada	0	0,0	22	100,0	22	100		
Pengalaman Berkendara								
Baru	28	59,6	19	40,4	47	100	0,229	2,211
Lama	8	40,0	12	60,0	20	100		(0,760-6,429)

Hasil analisis ditemukan sebagian besar responden yang memiliki pengetahuan kurang memiliki perilaku tidak aman dalam berkendara. Hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan.

Hasil analisis menunjukkan bahwa lebih dari setengah responden yg memiliki sikap negatif memiliki perilaku tidak aman dalam berkendara dibandingkan dengan yang memiliki sikap positif. Hasil uji statistik menemukan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku *Safety Riding* pada remaja di SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan. Dari analisis diperoleh pula nilai OR = 4,154 yang artinya responden dengan sikap kurang baik memiliki peluang 4,1 kali berperilaku yang tidak aman dalam berkendara dibandingkan responden dengan sikap baik.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa lebih dari setengah responden berusia 17 tahun tidak aman dalam berkendara jika dibandingkan dengan responden yang berusia >17 tahun. Analisis bivariat menunjukan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara umur dengan perilaku *Safety Riding* pada remaja di SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan.

Proporsi responden laki-laki dan perempuan yang tidak aman dalam berkendara hampir sama yaitu 53%. Uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara jenis kelamin dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden yang tidak memiliki SIM tidak aman dalam berkendara dibandingkan dengan responden yang memiliki SIM C. Uji statistik menyimpulkan ada hubungan yang

bermakna antara Kepemilikan SIM C dengan perilaku *Safety Riding* pada remaja di SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara pengalaman berkendara dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan

Pembahasan

Hasil analisis ditemukan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara umur dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Muryatma, 2018) pada siswa SMK PGRI 4 dimana *p value* 0,721. Hasil ini juga selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh (Srisantyorini et al., 2021) menghasilkan *p-value* 1,655. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan di China yang menunjukkan bahwa usia yang lebih muda memiliki risiko yang lebih tinggi untuk memiliki perilaku berkendara yang tidak aman (Wu et al., 2019).

Hasil analisis hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku *safety riding* didapatkan *p value* 1,000, hal ini menunjukkan tidak adanya hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku *safety riding* pada remaja SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan. Penelitian lain yang dilakukan oleh (Mirfan et al., 2021) dengan hasil uji statistik didapatkan *p value* sebesar 0,475 ($p > 0,05$), maka tidak terdapat perbedaan perilaku *safety riding* antara pelajar berjenis

kelamin laki-laki dan perempuan di SMA Negeri 1 Lubuk Alung.

Hasil analisis hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku *safety riding* diperoleh bahwa dari 47 responden dengan pengalaman berkendara baru (≤ 3 tahun), sebanyak 19 (40,4%) berperilaku aman dan 28 (59,6%) berperilaku tidak aman. Sedangkan dari 20 responden dengan pengalaman berkendara lama (> 3 tahun) yang memiliki perilaku berkendara tidak aman sebanyak 8 (40,0%) dan berperilaku berkendara aman sebanyak 12 (60,0%).

Berdasarkan hasil analisis didapatkan *p value* 0,229 hal ini menunjukkan tidak adanya hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku *safety riding* pada remaja SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Fara Kaisun, 2020) dengan hasil tidak terdapat hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Pengalaman merupakan guru yang baik, yang bisa menjadi sumber pengetahuan dan juga merupakan suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan (Sugiyono, 2016). Pengalaman dapat didefinisikan juga sebagai memori massal, yaitu memori yang menerima dan menyimpan peristiwa yang pernah terjadi atau dialami oleh individu pada waktu dan tempat tertentu, berfungsi sebagai referensi otobiografi (Astuti, 2020).

Hasil analisis adanya hubungan yang bermakna antara kepemilikan SIM C dengan perilaku *safety riding* pada remaja SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa persentase responden yang memiliki SIM C dan berperilaku berkendara aman sebanyak 22 (100,0%) siswa yang memiliki SIM C dan berperilaku aman dalam berkendara sesuai dalam undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan maka pengendara telah mampu menerapkan tata cara berkendara dengan aman dan memperhatikan keselamatan dirinya dan orang lain.

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Salmawati & Puspita, 2020) berdasarkan hasil analisis didapatkan hubungan antara kepemilikan SIM C dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 5 Palu, didapatkan *p value* 0,039.

Berdasarkan hasil analisis bivariat didapatkan tidak adanya hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* dengan *p value* 0,089. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Salmawati & Puspita, 2020) bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa-siswi pada SMA Negeri 5 Palu (*p value* 0,958). Akan tetapi penelitian Whisnu Uma menunjukkan bahwa pengetahuan menjadi faktor penting seseorang berperilaku aman dalam berkendara dengan (COR 2,59;1,92- 3,50). (Puspoprodo & Laila, 2021).

Penelitian ini tidak sesuai dengan teori Lawrence green yang menyatakan bahwa

perilaku dipengaruhi oleh faktor predisposisi, salah satunya adalah pengetahuan. Pengetahuan didefinisikan sebagai hasil penginderaan manusia melalui panca indera yang memiliki telinga, mata, hidung, rasa dan sentuhan. Memberikan informasi akan menambah pengetahuan seseorang. Pengetahuan dapat membuat seseorang memiliki kesadaran sehingga akan berperilaku sesuai dengan pengetahuannya. Perubahan perilaku berdasarkan pengetahuan, kesadaran dan sikap positif yang langgeng karena dilandasi kesadaran diri, bukan paksaan (Soekidjo, 2012).

Sebanyak 71,4% siswa yang memiliki pengetahuan yang kurang dengan sikap yang tidak aman pada saat berkendara. Hal ini didukung oleh kenyataan yang terjadi di lapangan, dimana pada siswa laki-laki maupun perempuan masih belum sepenuhnya menerapkan perilaku *safety riding*, seperti memakai alat pelindung diri berkendara dan mematuhi rambu lalu lintas.

Kebermaknaan ini diakibatkan karena tingkat pengetahuan sangat mendominasi perilaku dan tindakan individu (Notoatmodjo, 2005) menyebutkan bahwa, perilaku yang disadari oleh pengetahuan akan lebih lama dapat bersifat permanen dibandingkan perilaku yang tidak disadari dengan pengetahuan.

Hasil analisis hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* diperoleh dari 40 responden memiliki sikap negatif, diketahui 27 (67,5%) berperilaku tidak aman dan 13 (32,5%) berperilaku aman. Sedangkan dari 27 responden

sikap baik mengenai perilaku *safety riding* terdapat 9 (33,3%) berperilaku tidak aman dan 18 (66,7%) berperilaku aman.

Berdasarkan hasil penelitian ini, didapatkan hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan. Diperoleh hasil p -value 0,012 ($p < 0,05$). Dimana hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Salmawati & Puspita, 2020) yang dilakukan terhadap faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding*, didapatkan p value 0,008 maka bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 5 Palu.

Hasil penelitian ini sejalan dengan riset yang dilakukan oleh (Hendrawan, 2019) mengenai hubungan pengetahuan dan sikap dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di kota Surakarta, didapat bahwasannya responden yang memiliki sikap baik yang tinggi yaitu sebesar 218 responden (54,5%) dan memiliki sikap yang rendah sebanyak 128 responden (45,5%), Hasil uji statistik menampilkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku *Safety Riding* pada siswa SMA di kota Surakarta dengan p -value 0,03.

Penelitian ini sesuai dengan teori Lawrence green yang menyatakan bahwa perilaku dapat dipengaruhi oleh faktor predisposisi, salah satunya adalah sikap. Sikap adalah bagian dari respon atau reaksi yang masih tertutup dari seseorang yang belum melakukan tindakan atau kegiatan, tetapi merupakan

kesiapan untuk bertindak terhadap objek dalam lingkungan tertentu sebagai apresiasi terhadap suatu objek dan sikap positif seseorang akan menimbulkan perilaku positif menuju suatu objek (Notoatmodjo, 2010).

Terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* karena sikap merupakan salah satu komponen yang membentuk kecenderungan untuk bertindak, dengan mengubah sikap cenderung memudahkan untuk mengubah perilaku seseorang dalam melakukan perilaku *safety riding*. Jika seseorang yang memiliki sikap positif tentang Keselamatan Berkendara berarti seseorang tersebut siap untuk melakukan tindakan yang sesuai dengan perilaku Keselamatan Berkendara yaitu: responden memiliki kesiapan untuk menggunakan APD saat berkendara, memeriksa kendaraan, mentaati peraturan lalu lintas (Astuti, 2020).

Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa lebih dari setengah responden memiliki perilaku tidak aman selama berkendara (53,7%), faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* antara lain variabel sikap dan kepemilikan SIM C. Sementara itu, untuk variabel pengetahuan, pengalaman berkendara, umur dan jenis kelamin tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding*.

Saran

Bagi pihak kepolisian bekerjasama dengan pihak sekolah dalam memberikan sosialisasi tentang peraturan berkendara sepeda motor terutama di lingkungan lingkungan sekolah seperti kelengkapan surat izin mengemudi dan kelengkapan standar keselamatan berkendara seperti menggunakan helm dan kelengkapan bagian kendaraan seperti kaca spion yang dua duanya harus terpasang.

Ucapan Terima kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh siswa yang sudah bersedia menjadi responden dalam penelitian ini dan kepada pihak SMK Al-Makmur Kota Jakarta Selatan yang telah memberikan izin penelitian.

Daftar Pustaka

Astuti, D. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Remaja Di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu. *Skripsi*. https://repository.poltekkesbengkulu.ac.id/424/1/DINA_ASTUTI.pdf

Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2021, September 8). Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Kerugiannya di Provinsi DKI Jakarta, 2020. *Badan Pusat Statistik Provinsi Dki Jakarta*. <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/1/Mjg1IzE=/jumlah-kejadian-kecelakaan-lalu-lintas-korban-dan-kerugiannya-di-provinsi-dki-jakarta->

2020.html

- Fara Kaisun. (2020). Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I Man 1 Medan. In *Skripsi*. <http://repository.uinsu.ac.id/10059/1/TEXT11.pdf>
- Hendrawan, R. (2019). Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Di Kota Surakarta. *Kesehatan Masyarakat*, 1–13.
- Ikbal, M. (2019, March 20). Parah, Pelanggaran Lalu Lintas di DKI Jakarta Meningkatkan 24 Persen. *Liputan6.Com*. <https://www.liputan6.com/otomotif/read/3920444/parah-pelanggaran-lalu-lintas-di-dki-jakarta-meningkat-24-persen?page=2>
- Kemenkes. (2018). Laporan Riskesdas 2018 Nasional.pdf. In *Lembaga Penerbit Balitbangkes* (p. hal 156). Lembaga Penerbit Badan Penelitian dan Pengembangan Kesehatan (LPB). https://repository.badankebijakan.kemkes.go.id/id/eprint/3514/1/Laporan_Riskesdas_2018_Nasional.pdf
- Kubillawati, D. (2021). Perbedaan antara pengetahuan, sikap dan ketersediaan alat pelindung berkendara terhadap perilaku keselamatan berkendara sepeda motor. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Dan Kebidanan*, 10(1), 1–16.
- Mirfan, M. fadillah, Putri, N. W., & Rahman, A. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada

- Pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung Di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021. *Jurnal Keselamatan Kesehatan Kerja Dan Lingkungan*, 2(2), 129–137. <https://doi.org/10.25077/jk3l.2.2.129-137.2021>
- Muryatma, N. M. (2018). Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *Jurnal PROMKES*, 5(2), 155. <https://doi.org/10.20473/jpk.v5.i2.2017.155-166>
- Notoatmodjo, S. (2005). *Promosi Kesehatan, Teori dan Aplikasinya*. Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2010). *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Pahlevi, R. (2021, November 9). Jumlah Tilang Lalu Lintas Capai 1,77 Juta hingga Oktober 2021. *Databoks*. <https://databoks.katadata.co.id/transportasi-logistik/statistik/588843c5fcb1cae/jumlah-tilang-lalu-lintas-capai-177-juta-hingga-oktober-2021>
- Puspoprodjo, W. U., & Laila, N. N. (2021). Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*, 20(3), 118–126. <https://doi.org/10.33221/jikes.v20i3.1480>
- Salmawati, L., & Puspita, S. W. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Siswa Sma Negeri 5 Palu. *Preventif: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 11(2), 134–145. <https://doi.org/10.22487/preventif.v11i2.177>
- Silvia, S. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pengendara Ojek Online Di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat Tahun 2020. *Repository Universitas Esa Unggul*. <https://digilib.esaunggul.ac.id/faktorfaktor-yang-berhubungan-dengan-perilakusafety-riding-pada-pengendara-ojek-online-di-stasiunpalmerah-jakarta-pusat-tahun-2020-16939.html>
- Soekidjo, N. (2012). *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Srisantyorini, T., Alpiani, A. M., Saputra, N., Al-Barbasy, M. M., Bahri, S., & Sudin, M. (2021). Kesadaran Pengendara terhadap Perilaku Aman dalam Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan “X” di Kota Tangerang Selatan. *AN-NUR: Jurnal Kajian Dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat*, 1, 201–2004. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/AN-NUR/article/view/8659/5279>
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (23rd ed.). Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. <https://jdih.kemenkeu.go.id/api/download/7>

1e4acf6-da45-4187-b74d-
f7bb2ce637d7/22TAHUN2009UU.HTM
Wu, X., Xiao, W., Deng, C., Schwebel, D. C., &
Hu, G. (2019). Unsafe riding behaviors of

shared-bicycle riders in urban China: A
retrospective survey. *Accident Analysis and
Prevention*, 131(April), 1–7.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.06.002>