

STUDI PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA PALU (SIMPANG TAK BERSINYAL)

Muflihatun Nurfadillah Efendi

Program Studi S-1 Teknik Sipil
Universitas Tadulako
Jl, Soekarno Hatta Km. 9, Palu
nurfadillahmuflihatun@gmail.com

Rahmatang Rahman

Program Studi S-1 Teknik Sipil
Universitas Tadulako
Jl, Soekarno Hatta Km. 9, Palu
rahmatangts70@gmail.com

Abstract

Driving safety is an integral part of the prevention measures for a tragic traffic accident. The purpose of this study is to find out the behavior, the level of classification and the percentage of driving safety in motorcyclists in Palu City. Data collection is carried out using the analytical method that uses quantitative descriptive analysis. Following the data processing, the results were obtained for the safety behavior of drivers on the three sideways (major to minor) with the highest number of safety behaviour when drivers do not turn on the indicator lights (42.6%), whereas on the third sidewalk (mayor to minor), with the lowest amount of safety conduct occurring while drivers chat while driving (2.4%). On the third side of the road (minor to major) with the highest number of safety behavior occurs when the driver does not turn on the indicator lights when turning (48.4%), while on the three side (minder to major), with the least number of security behaviour occurs while the driver talks while driving (3.0%).

Keywords: Motorcyclist, Descriptive Analysis, Safety Drivers, Sidewalk, Palu City

Abstrak

Keselamatan berkendara merupakan bagian yang tidak terlepas dari tindakan pencegahan kecelakaan lalu lintas yang marak sekali terjadi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perilaku, tingkat klasifikasi dan persentase keselamatan berkendara pada pengendara sepeda motor di Kota Palu. Pengambilan data dilakukan dengan metode turus yang dianalisis menggunakan analisis deskriptif kuantitatif. Setelah pengolahan data, didapatkan hasil perilaku keselamatan berkendara pada ketiga simpang jalan (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok (42,6%), sedangkan pada ketiga simpang jalan (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara (2,4%). Sedangkan pada ketiga simpang jalan (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok (48,4%), sedangkan pada ketiga simpang jalan (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara (3,0%).

Kata Kunci: Sepeda Motor, Analisis Deskriptif, Keselamatan Berkendara, Simpang, Kota Palu

PENDAHULUAN

Keselamatan berkendara merupakan bagian yang tidak terlepas dari tindakan pencegahan kecelakaan lalu lintas yang marak sekali terjadi. Berdasarkan survei pengamatan dari ketiga lokasi penelitian yaitu : simpang tiga Jalan Veteran - Jalan Balaikota, Jalan Veteran - Jalan Merpati, dan Jalan Lagarutu - Jalan Dayodara jelas sekali terjadi penyimpangan

berlalu lintas yang kurangnya perhatian pengendara terhadap keselamatan berkendara yang dapat menimbulkan kecelakaan. Diantaranya ada beberapa pengendara yang masih kurang disiplin dan belum mengetahui aturan dengan keselamatan berkendara pengendara sepeda motor.

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui perilaku keselamatan berkendara pada pengendara sepeda motor, serta tingkat klasifikasi dan presentase perilaku keselamatan berkendara.

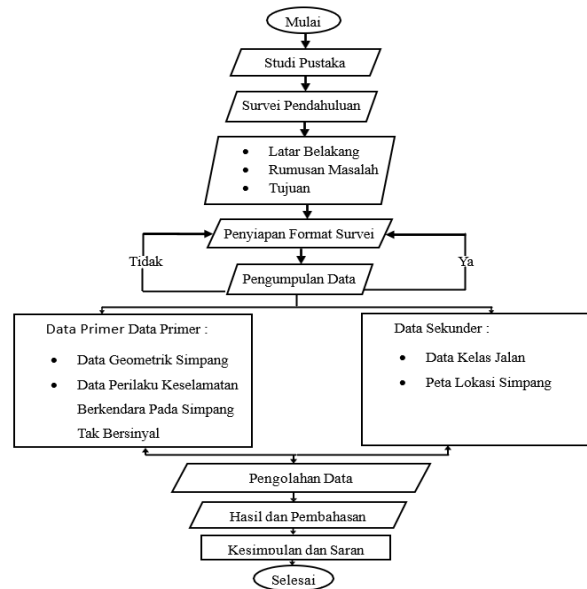
TINJAUAN PUSTAKA

Beberapa tulisan yang membahas mengenai isu yang mendukung serta membantu dalam penelitian ini telah ada, beberapa diantaranya diangkat oleh beberapa peneliti dalam judul tulisannya, baik berupa Jurnal, Artikel, maupun bentuk tulisan lainnya. Beberapa literature diantaranya setidaknya telah memuat tema yang akan dibahas oleh penulis dalam karya ilmiah ini diantaranya literature mengenai Perilaku Berkendara dan Keselamatan Jalan Raya. Tulisan pertama, yakni **“Perilaku Berkendara dan Keselamatan Jalan Raya”** yang ditulis oleh Ajzen, I. (1991), yang menjelaskan diantaranya adalah Dalam Konteks keselamatan berkendara, sikap pengendara terhadap aturan lalu lintas, tekanan dari lingkungan social, serta kemampuan untuk mengendalikan kendaraan menjadi factor penentu perilaku berkendara yang aman. Tulisan kedua, diambil dari jurnal dengan judul **“Faktor Risiko di Simpang Tak Bersinyal”** yang ditulis oleh Rumar, K. (1999), yang menjelaskan tentang Simpang tak bersinyal memiliki potensi bahaya yang lebih tinggi karena ketidakpastian dalam pengaturan prioritas jalan. Kecelakaan di persimpangan lebih sering terjadi karena perilaku agresif dan kurangnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Persimpangan adalah simpul dalam jaringan transportasi di mana dua atau lebih ruas jalan bertemu, di sini arus lalu lintas mengalami konflik. Pergerakan lalu lintas dilihat dari sifat dan tujuan gerakan di daerah persimpangan, dikenal beberapa bentuk alih gerak (*manuver*), di antaranya yaitu : a). Memisah(*Diverging*), b). Menggabung(*Merging*), c). Memotong(*Crossing*), dan d). Menyilang(*Weaving*).

Perilaku pengendara adalah tindakan atau kegiatan yang di tampilkan seseorang dalam hubungan dengan orang lain dan lingkungan sekitarnya atau lingkungan dalam khususnya dalam mengemudikan kendaraan. Perilaku terbagi menjadi 2 ialah : a. Perilaku Berkendara Aman (*Safety Riding*), dan b. Perilaku Berkendara Berbahaya (*Dangerous Driving*).

METODE PENELITIAN

Diagram Alir



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

Pengumpulan Data

Pengumpulan data di simpang yang dilakukan secara visual di lokasi penelitian. Pengumpulan data di lokasi penelitian di isi di format data perilaku keselamatan berkendara yang di lakukan pada setiap surveyor.

Pengolahan Data

Pengolahan data perilaku keselamatan berkendara pada pengendara sepeda motor akan dilakukan dengan metode persentase. Maka setiap sampel akan dilakukan analisis kuantitatif dalam bentuk tabel dengan cara membagi hasil data dengan distribusi frekuensi yang telah dianalisis. Adapun rumusnya sebagai berikut (Arikunto 1998) :

$$P = \frac{f}{n} \times 100\% \quad (1)$$

Keterangan :

P = Persentase

F = Frekuensi

n = Total Frekuensi

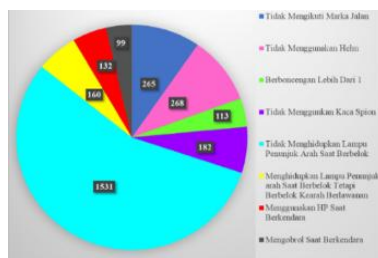
100 = Angka pembulat

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengolahan Data

Tabel 1.Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB	Total
Mayor									
Ke	1303	561	195	202	1734	214	136	112	4457
Minor									

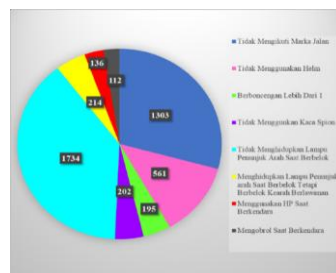


Gambar 2. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara

Pada gambar 2, simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan jumlah sebesar 1734 pengendara, simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan jumlah sebesar 112 pengendara.

Tabel 2.Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB	Total
Minor									
Ke	265	268	113	182	1531	160	132	99	2750
Mayor									

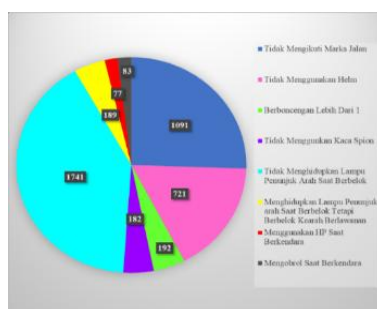


Gambar 3. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara

Pada gambar 3 simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan jumlah sebesar 1531 pengendara, simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan jumlah sebesar 99 pengendara.

Tabel 3. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB	Total
Mayor									
Ke	1091	721	192	182	1741	189	77	83	4276
Minor									

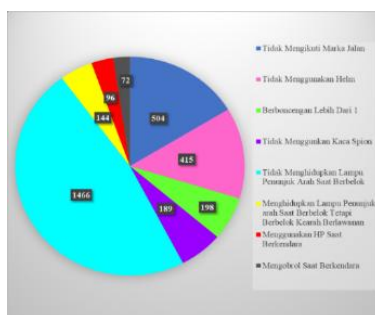


Gambar 4. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati

Pada gambar 4 simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan jumlah sebesar 1741 pengendara, simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan terkecil terjadi pada saat pengendara menggunakan HP saat berkendara dengan jumlah sebesar 77 pengendara.

Tabel 4. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB	Total
Minor									
Ke	504	415	198	189	1466	144	96	72	3084
Mayor									

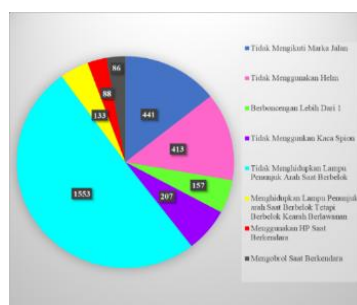


Gambar 5. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati

Pada gambar 5 simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan jumlah sebesar 1466 pengendara, simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan jumlah sebesar 72 pengendara.

Tabel 5. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB	Total
Mayor Ke Minor	441	413	157	207	1553	133	88	86	3078

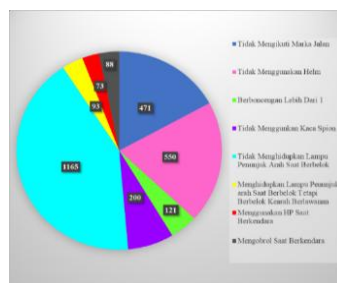


Gambar 6. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota

Pada gambar 6 simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan jumlah sebesar 1553 pengendara, simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan jumlah sebesar 44 pengendara.

Tabel 6. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB	Total
Minor Ke Mayor	471	550	121	200	1165	93	73	88	2761



Gambar 7. Data Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota

Pada gambar 7 simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan jumlah sebesar 322 pengendara, simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara menggunakan HP saat berkendara dengan jumlah sebesar 44 pengendara.

Analisis Pengolahan Data

Analisis untuk menghitung pengolahan data perilaku keselamatan berkendara pada pengendara sepeda motor dilakukan dengan menggunakan rumus perhitungan persentase.

1. Simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara

Diketahui:

Perilaku tidak mengikuti marka jalan = 1303

Jumlah perilaku = 4457

Penyelesaian:

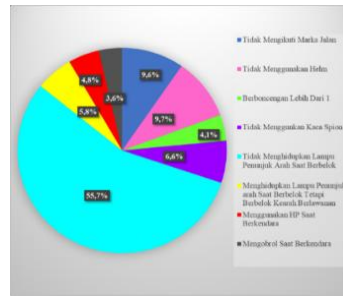
$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

$$P = \frac{1303}{4457} \times 100\%$$

$$P = 29,2\%$$

Tabel 7. Tingkat Persentase Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB
Mayor Ke Minor	29,2%	12,6%	4,4%	4,5%	38,9%	4,8%	3,1%	2,5%

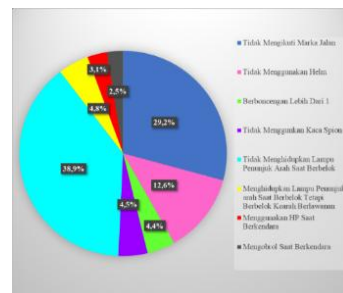


Gambar 8. Tingkat Persentase Perilaku Simpang Jln.Lagarutu - JlnDayodara mayor ke minor

Pada gambar 8 simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase 38,9%, simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan persentase 2,5%.

Tabel 8. Tingkat Persentase Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB
Minor								
Ke	9,6%	9,7%	4,1%	6,6%	55,7%	5,8%	4,8%	3,6%
Mayor								



Gambar 9. Tingkat Persentase Perilaku Simpang Jln.Lagarutu - JlnDayodara minor ke mayor

Pada gambar 9 simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase 55,7%, simpang Jalan Lagarutu – Jalan Dayodara (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan persentase 3,6%.

Simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati

Diketahui:

Perilaku tidak mengikuti marka jalan = 1091

Jumlah perilaku = 4276

Penyelesaian:

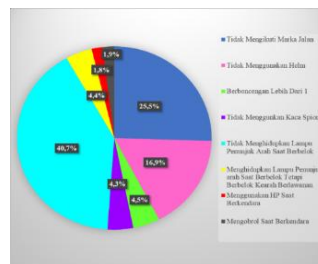
$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

$$P = \frac{1091}{4276} \times 100\%$$

$$P = 25,5\%$$

Tabel 9. Tingkat Persentase Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB
Mayor								
Ke	25,5%	16,9%	4,5%	4,3%	40,7%	4,4%	1,8%	1,9%
Minor								

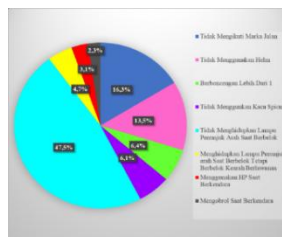


Gambar 10. Tingkat Persentase Perilaku Simpang Jln. Veteran – Jln Merpati mayor ke minor

Pada Gambar 10 simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase 40,7%, simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara menggunakan HP saat berkendara dengan persentase 1,8%.

Tabel 10. Tingkat Persentase Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB
Minor								
Ke	16,3%	13,5%	6,4%	6,1%	47,5%	4,7%	3,1%	2,3%
Mayor								



Gambar 11. Tingkat Persentase Perilaku Simpang Jln. Veteran – Jln Merpati minor ke mayor

Pada Gambar 11 simpang Jalan Veteran – Jalan Merpati (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase 47,5%, simpang Jalan Veteran - Jalan Merpati (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan persentase 2,3%.

Simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota

Diketahui:

Perilaku tidak mengikuti marka jalan = 441

Jumlah perilaku = 3078

Penyelesaian:

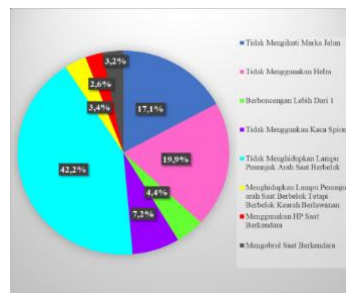
$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

$$P = \frac{441}{3078} \times 100\%$$

$$P = 14,3\%$$

Tabel 11. Tingkat Persentase Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB
Mayor								
Ke	14,3%	13,4%	5,1%	6,7%	50,5%	4,3%	2,9%	2,8%
Minor								

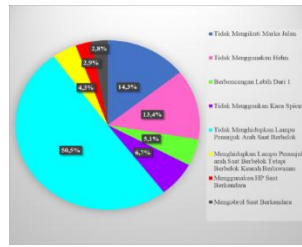


Gambar 12. Tingkat Persentase Perilaku Simpang Jln. Veteran - JlnBalaikota mayor ke minor

Pada Gambar 12 simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase 50,5%, simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan persentase 2,8%.

Tabel 12. Tingkat Persentase Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB
Minor								
Ke	17,1%	19,9%	4,4%	7,2%	42,2%	3,4%	2,6%	3,2%
Mayor								

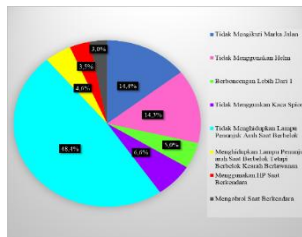


Gambar 13. Tingkat Persentase Perilaku Simpang Jln. Veteran - JlnBalaikota minor ke mayor

Pada Gambar 13 simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase sebesar 42,2%, simpang Jalan Veteran – Jalan Balaikota (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara menggunakan HP saat berkendara dengan persentase sebesar 2,6%.

Tabel 13. Tingkat Persentase Keseluruhan Perilaku Keselamatan Berkendara Tiga Simpang Jalan

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB
Mayor								
Ke	24,0%	14,4%	4,6%	5,0%	42,6%	4,5%	2,5%	2,4%
Minor								

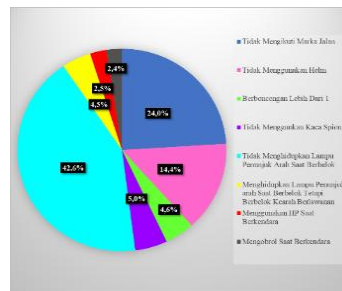


Gambar 14. Tingkat Persentase Keseluruhan Perilaku Keselamatan Berkendara Tiga Simpang Jalan (Mayor ke Minor)

Pada gambar 14 ketiga simpang jalan (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase sebesar 42,6%, sedangkan pada ketiga simpang jalan (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan persentase 2,4%.

Tabel 13. Tingkat Persentase Keseluruhan Perilaku Keselamatan Berkendara Tiga Simpang Jalan

Jalan	TMMJ	TMH	BLD1	TMKS	TMLPASB	MLPASBTBKB	MHPSB	MSB
Minor								
Ke	14,4%	14,3%	5,0%	6,6%	48,4%	4,6%	3,5%	3,0%
Mayor								



Gambar 15. Tingkat Persentase Keseluruhan Perilaku Keselamatan Berkendara Tiga Simpang Jalan (Minor ke Mayor)

Pada gambar 15 ketiga simpang jalan (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase sebesar 48,4%, sedangkan pada ketiga simpang jalan (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan persentase sebesar 3,0%.

KESIMPULAN

Perilaku keselamatan berkendara pengendara sepeda motor pada ketiga simpang yaitu: 1. tidak mengikuti marka jalan, 2. tidak menggunakan helm, 3. berboncengan lebih dari satu, 4. tidak menggunakan kaca spion, 5. tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok, 6. menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok tetapi berbelok ke arah berlawanan, 7. menggunakan HP saat berkendara, dan 8. mengobrol saat berkendara.

Pada ketiga simpang jalan (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase sebesar 42,6%, pada ketiga simpang jalan (mayor ke minor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan persentase sebesar 2,4%. Sedangkan pada ketiga simpang jalan (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terbesar terjadi pada saat pengendara tidak menghidupkan lampu penunjuk arah saat berbelok dengan persentase sebesar 48,4%, pada ketiga simpang jalan (minor ke mayor) dengan jumlah perilaku keselamatan yang terkecil terjadi pada saat pengendara mengobrol saat berkendara dengan persentase sebesar 3,0%.

DAFTAR PUSTAKA

Ariwibowo R. HUBUNGAN ANTARA UMUR, TINGKAT PENDIDIKAN, PENGETAHUAN, SIKAP TERHADAP PRAKTIK SAFETY RIDING AWARENESS PADA PENGENDARA OJEK SEPEDA MOTOR DI KECAMATAN BANYUMANIK Artikel. 2013;2(1). <http://ejournals1.undip.ac.id/index.php/jkm>

- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior and Human Decision Processes.
- C. Haryanto H. KESELAMATAN DALAM BERKENDARA: KAJIAN TERKAIT DENGAN USIA DAN JENIS KELAMIN PADA PENGENDARA. *Inq J Ilm Psikol.* 2016;7:92-106.
- Firstya Rupman B, Suherman, Srisantyorini T, Nurfadhilah. Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online Di Kabupaten Bogor Tahun 2020. *Environ Occup Heal Saf J* •. 2021;2(1).
- Lintas L, Jalan DA. *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG. PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR PADA REMAJA DI SURAKARTA.* Universitas Muhammadiyah Surakarta; 2018.
- Mahawati E, Prasetya J. Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja di Semarang. Published online 2013.
- Nur Aeni A, Effendi L, Fauziah M, Herdiansyah D. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020. *Environ Occup Heal Saf Journa.* 2020;1(2). <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/EOHSJ>
- Rumar, K. (1999). Traffic Safety and the Driver. Accident Analysis & Prevention.
- Sadono S. *BUDAYA TERTIB BERLALU-LINTAS Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung.*
- Salmawati L, W. Puspita S. FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA (SAFETY RIDING) PADA SISWA SMA NEGERI 5 PALU. *Prev J Kesehat Masy.* 2020;11(2).
- Wiranatha A, Riani D, Salonten. HUBUNGAN PERSEPSI RISIKO DAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA TERHADAP RISIKO KECELAKAAN PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA PALANGKA RAYA. *J Deform.* 2021;6(2).