

Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman (*Safety riding*) pada Siswa Sekolah Menengah Atas Kota Semarang

Christgiveme Danielle^{1*}, Aditya Kusumawati¹, Besar Tirto Husodo¹

¹Bagian Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Diponegoro, Semarang

*Corresponding author : christgvm@gmail.com

Info Artikel : Diterima 28 Agustus 2020 ; Disetujui 3 Oktober 2020 ; Publikasi 1 Desember 2020

ABSTRAK

Latar belakang: Angka kejadian kecelakaan lalu lintas meningkat tiap tahun. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak terlibat kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2018 yaitu sebanyak 1335 kejadian dan pelaku kecelakaan lalu lintas berdasarkan Pendidikan terbanyak pada tingkat SLTA atau sederajat SMA, serta pada golongan usia 16 -25 tahun. Penelitian ini bertujuan untuk melihat perilaku berkendara siswa yang terbentuk melalui niat, kontrol perilaku dan karakteristik responden dengan berdasarkan *theory planned behavior* khususnya pada siswa SMA kota Semarang.

Metode: Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif menggunakan metode *cross-sectional* dengan sampel penelitian sebanyak 300 siswa SMA dengan kriteria berdomisili di kota Semarang, masih terdaftar sebagai siswa aktif dan mengendarai sepeda motor serta teknik pengambilan sampel menggunakan *cluster random sampling*.

Hasil: Sebesar 67,3% siswa sudah berperilaku berkendara aman (*safety riding*) yang baik. Niat berperilaku, Pengetahuan, Jarak tempuh sekolah dan Kepemilikan SIM C pada siswa memiliki hubungan terhadap perilaku *safety riding*. Penelitian ini ditemukan perbedaan dengan penelitian sebelumnya yang dimana jenis kelamin dapat mempengaruhi perilaku berkendara aman.

Simpulan : Rata-rata perilaku siswa SMA dalam berkendara aman sudah baik, namun masih dilakukan karena dorongan oleh perintah atau arahan orangtua dalam penggunaan alat pelindung diri (berupa helm, sepatu, jaket dan lainnya) bukan dari niat diri sendiri dan masih banyak siswa yang belum mempunyai SIM C sehingga perlu menjadi perhatian bagi instansi terkait.

Kata kunci: Perilaku, berkendara aman, siswa, kecelakaan lalu lintas

ABSTRACT

Title: *Analysis of factors related to safety riding behavior in senior high school students in Semarang City*

Background: The number of traffic accidents increases every year. Motorbikes are the type of vehicle most involved in traffic accident cases in 2018, namely as many as 1335 incidents and traffic accident perpetrators based on the most education at the high school level or high school equivalent, as well as in the 16-25 years old group. This study aims to see students' riding behavior which is formed through intention, behavior control and respondent characteristics based on the theory of planned behavior, especially for high school students in Semarang.

Methods: This study is a quantitative study using a cross-sectional method with a sample of 300 high school students in the city of Semarang and the sampling technique using cluster random sampling.

Results: 67.3% of the students had good *safety riding* behavior. Intention to behave, knowledge, school mileage and possession of driver's licenses in students have a relationship to *safety riding* behavior. This study found differences with previous studies where gender can influence *safety riding* behavior.

Conclusion: The average behavior of high school students in *safety riding* is good, but it is still done because of encouragement by orders or directions from parents in the use of personal protective equipment (in the form of helmets, shoes, jackets and others) not from self-intention and there are still many students who have not have a driver's license so it needs to be a concern for the related agencies.

Keywords: Behavior, *safety riding*, high school, traffic accident.

PENDAHULUAN

Eskalasi angka kecelakaan lalu lintas tiap tahun menjadi masalah, terutama bagi negara berkembang. Pada setiap tahunnya terdapat kurang lebih 1,3 juta orang meninggal akibat dari kecelakaan lalu lintas dan terus meningkat, sebagian besar di Negara berpendapatan rendah dan menengah. selain menimbulkan beban bagi masyarakat, terutama bagi individu atau pribadi yang bersangkutan dengan keluarga dan masyarakat di lingkungannya, kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas menimbulkan beban bagi pelayanan kesehatan dan ekonomi Negara.^{1,2}

Indonesia merupakan negara berkembang yang termasuk dalam lima besar Negara dengan populasi terbanyak di dunia. Provinsi Jawa tengah pada tahun 2017 menduduki peringkat ketiga untuk jumlah kecelakaan tertinggi di Indonesia dan mengalami peningkatan pada tahun 2019 menjadi peringkat kedua setelah Jawa Timur. Di kota Semarang yang merupakan ibu kota dari provinsi Jawa Tengah jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2017 hingga 2018 mengalami peningkatan^{4,5}. Berdasarkan data satlantas polrestabes kota semarang bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang terbanyak pada kasus kecelakaan lalu lintas sejumlah 1335 kejadian kecelakaan. Sedangkan untuk pelaku kecelakaan lalu lintas di kota Semarang terdapat pada golongan usia 16- 25 tahun dan pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak berdasarkan pendidikan yaitu pada tingkat sekolah menengah atas (SMA/SLTA) dengan jumlah kejadian kecelakaan sebanyak 962 patahan 2017 dan meningkat pada tahun 2018 menjadi 981 kejadian⁴. Perilaku Berkendara aman (*Safety riding*) merupakan upaya yang dapat dilakukan agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* dilakukan guna meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang dapat terjadi selama berkendara⁶.

Pada siswa SMA banyak faktor yang dapat mempengaruhi perilaku berkendara aman (*safety riding*) mereka. Machin dan Sankey, menyatakan

pengemudi remaja dianggap sebagai kelompok yang berisiko tinggi di lalu lintas, walaupun eksposur mereka yang relatif rendah untuk mengemudi, namun peluang terjadinya kecelakaan lebih besar pada remaja. Pada penelitian sebelumnya telah diteliti dengan mengumpulkan 683 pengendara sepeda motor remaja berusia 18-28 tahun dan menyimpulkan terdapat tiga ciri kepribadian pengendara sepeda motor remaja yaitu mencari sensasi, keramahan, dan ketidaksabaran⁷.

Fishbein dan Ajzen (1988) pada *Theory planned behavior* (TPB) menjelaskan bahwa perilaku seseorang dapat di prediksi melalui niat. Perilaku siswa SMA dalam berkendara dapat di presikdikan melalui niat yang dipengaruhi beberapa faktor suatu keyakinan individu tersebut, terdiri dari sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku persepsi⁸. Siswa SMA merupakan dalam kategori remaja berusia 15-18 tahun dan termasuk pada tahap akhir remaja yang akan memasuki masa dewasa awal, serta sebagai sumber daya manusia yang akan melanjutkan pembangunan negara⁹. Pertumbuhan kesejahteraan sosial dapat tercapai dengan melakukan upaya pembangunan serta untuk mencapai tujuan WHO dalam SDG ke 3 yaitu memastikan hidup sehat dan promosi kesejahteraan untuk semua usia dalam poin ke 6 untuk secara global mengurangi setengah dari angka kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020¹. Melihat dari fakta dan data yang ada, Sehingga perlu menjadi perhatian untuk dilakukannya penerapan perilaku berkendara aman atau *safety riding* pada siswa SMA khususnya di Kota Semarang.

MATERI DAN METODE

Penelitian ini menggunakan TPB (*Theory planned behavior*) untuk mengetahui perilaku siswa SMA kota semarang dalam berkendara aman (*safety riding*) melalui niat yang dipengaruhi beberapa faktor suatu keyakinan individu yang terdiri dari sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku persepsi. Ketiga variabel tersebut juga di pengaruhi oleh latar belakang atau dalam penelitian

ini termaksud dalam variabel karakteristik responden⁹.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif dengan metode *cross-sectional* dan teknik pengambilan sampel menggunakan *random cluster sampling* dimana pengambilan sampel dengan membagi populasi dalam beberapa kluster atau kelompok – kelompok individu kemudian sampel diambil secara acak. Dalam pengambilan data untuk survey cepat *random cluster sampling* maksimal terdiri dari 30 kluster dengan masing masing kluster terdapat 7 sampai 10 responden. Jumlah sampel dalam penelitian ini sebanyak 300 responden siswa SMA kota Semarang dengan kriteria masih terdaftar aktif sebagai siswa SMA Kota Semarang, mengendarai kendaraan sepeda motor, dan berdomisili di kota semarang. pengambilan dan pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner dan wawancara. Analisis dan pengolahan data yang dilakukan adalah analisis univariat dan bivariat. uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan metode *Kolmogorov-smirnov* agar diketahui apakah data berdistribusi normal atau tidak serta tidak menimbulkan perbedaan persepsi diantara pengamat satu dengan yang lain¹⁰.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Rekapitulasi Analisis Bivariat Faktor-Faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara aman (*safety riding*) pada siswa SMA kota Semarang

No.	Variabel	Jenis Kelamin				Perilaku Safety Riding				p-value
		Laki-laki		Perempuan		Baik		Kurang		
		N	%	N	%	N	%	N	%	
1.	Usia Responden									0,361
	16 tahun	46	50	46	50	60	65,2	32	34,8	
	17 tahun	72	43,6	93	56,4	109	66,1	56	33,9	
	18 tahun	23	53,5	20	46,5	33	76,7	10	23,3	
2.	Kepemilikan SIM C									0,011
	Ya	67	49,6	68	50,4	98	72,6	37	27,4	
	Tidak	74	44,8	91	55,2	104	6,3	61	37	
3.	Jarak Tempuh Sekolah									0,001
	1-3 km	48	51,1	46	49,8	73	77,7	21	22,3	
	3-5 km	29	45,3	35	54,7	32	50	32	50	
	>5 km	64	45,1	78	54,9	97	68,3	45	31,7	
4.	Niat Berperilaku									0,000
	Baik	114	45,1	139	54,9	195	77,1	58	22,9	
	Kurang	27	57,4	20	42,6	7	14,9	40	85,1	
5.	Pengetahuan Responden									0,000018
	Baik	94	45,9	111	54,1	172	83,9	33	16,1	
	Kurang	47	49,5	48	50,5	30	31,6	65	68,4	

chi-square antara variabel usia responden dan perilaku berkendara aman, di dapatkan hasil p -value sebesar 0,361 atau $p > \alpha = 0,05$. sehingga dinyatakan bahwa H_0 diterima, maka tidak terdapat hubungan yang signifikan antara usia responden terhadap perilaku berkendara aman pada siswa SMA kota Semarang.

Penelitian sebelumnya tidak sejalan dengan hasil penelitian ini, Herawati yang menyatakan bahwa usia mempunyai pengaruh sebagai faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan karakteristik pelaku kecelakaan¹¹. Perbedaan usia pada siswa tidak berhubungan terhadap pembentukan perilaku berkendara aman (*safety riding*) pada siswa SMA kota Semarang. Hal tersebut dapat terjadi karena perbedaan usia yang tidak terlalu jauh atau dapat dikatakan setara atau seangkatan. Kesetaraan usia pada siswa membuat pola pemikiran dan tindakan dalam berperilaku berkendara cenderung sama.

2. Jenis Kelamin

Berdasarkan jenis kelamin responden penelitian ini didominasi oleh jenis kelamin perempuan yang berjumlah 159 atau 53% dari total responden dan siswa dengan jenis kelamin laki-laki berjumlah 141 atau 47% dari total responden. Setelah dilakukan uji hipotesis menggunakan *chi-square* antara variabel jenis kelamin dan perilaku berkendara aman, di dapatkan hasil p -value sebesar 0,361 atau $p > \alpha = 0,05$. sehingga dinyatakan bahwa H_0 diterima, maka tidak terdapat hubungan yang signifikan antara usia responden terhadap perilaku berkendara aman pada siswa SMA kota Semarang.

Hasil penelitian sejalan dengan penelitian sebelumnya oleh puji lestari yang menyatakan tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siswa perempuan dengan siswa laki-laki dalam hal pembentukan persepsi risiko keselamatan berkendara sepeda motor dalam penelitian Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Pada Siswa Kelas X (Sepuluh) Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri di Kota Depok pada tahun 2013¹². Pada penelitian sebelumnya di beberapa Negara berkembang, jenis kelamin mempengaruhi perilaku risiko berkendara. namun seiring berjalannya waktu dan berkembangnya jaman pola pemikiran dan pergaulan serta pengetahuan juga berkembang sehingga jenis kelamin tidak menjadi suatu alasan terjadinya pelanggaran dan kejadian kecelakaan di lalu lintas.

Niat Berperilaku

Responden dengan niat berperilaku baik dalam berkendara aman berjumlah 253 responden (84,3%) dimana responden berjenis kelamin laki-laki berjumlah 114 dan perempuan 139 siswa. Pada siswa yang berperilaku *safety riding* kurang berjumlah 58 dan siswa yang berperilaku *safety riding* baik berjumlah 195. Sedangkan responden dengan niat berperilaku kurang dalam berkendara aman (*safety riding*) berjumlah 47 responden (15,7%) dimana siswa dengan jenis kelamin laki-laki berjumlah 27 dan perempuan berjumlah 20 siswa. dengan responden yang berperilaku *safety riding* kurang berjumlah 40 dan yang berperilaku *safety riding* baik berjumlah 7. Setelah dilakukan uji hipotesis menggunakan *chi-square* antara variabel pengetahuan dan perilaku berkendara aman, di dapatkat hasil p -value sebesar 0,000 atau $p < \alpha = 0,05$. dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak, sehingga terdapat hubungan yang signifikan antara niat berperilaku dengan perilaku berkendara aman pada siswa SMA kota Semarang.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Kathryn Chorlton yaitu *Identifying the psychological determinants of risky riding: An application of an extended Theory of Planned Behaviour*, yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara niat untuk terlibat dalam perilaku risiko berkendara pada pengendara sepeda motor¹³. Dalam TPB, niat perilaku sebagai hasil dari kombinasi beberapa keyakinan dalam penelitian ini yaitu sikap dan norma subjektif. Sebagian besar responden memiliki niat berperilaku baik (84,3%), sehingga niat berperilaku pada siswa SMA mempengaruhinya untuk merespon perilaku berkendara aman (*safety riding*) dengan baik dilakukan berdasarkan keyakinannya serta berdasarkan norma social dan tekanan di lingkungannya seperti keluarga dan teman⁸.

Dari penelitian ini niat berperilaku baik dalam berkendara aman pada siswa ialah tidak akan melanggar rambu lalu lintas walaupun temannya menyuruh untuk melakukan hal tersebut serta siswa akan tetap menggunakan APD seperti helm, sarung tangan, sepatu dan jaket meskipun temannya atau orang lain tidak menggunakan APD pada saat berkendara. Sedangkan niat berperilaku kurang dalam berkendara aman pada siswa ialah siswa menggunakan APD karena perintah dari orang tua, bukan niat dari diri sendiri.

Pengetahuan

Berdasarkan hasil penelitian diketahui sebesar 68,3% atau 205 responden yang memiliki pengetahuan baik mengenai berkendara aman (*safety riding*) dimana siswa dengan jenis kelamin berjumlah 94 dan perempuan 111 siswa. Pada 33 responden berperilaku *safety riding* kurang dan 172 responden memiliki perilaku *safety riding* yang baik. Sebesar 31,7% atau 95 responden berisikan siswa dengan jenis kelamin laki-laki berjumlah 47 dan perempuan 48 siswa dengan pengetahuan kurang mengenai berkendara aman (*safety riding*) dimana responden dengan perilaku *safety riding* kurang berjumlah 65 dan sebanyak 30 responden yang berperilaku *safety riding* baik. Setelah dilakukan uji hipotesis menggunakan chi-square antara variabel pengetahuan dan perilaku berkendara aman, didapatkan hasil p -value sebesar 0,000018 atau $p < \alpha = 0,05$. dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak, sehingga terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara aman pada siswa SMA. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Puji Lestari yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan siswa dengan persepsi risiko keselamatan berkendara sepeda motor pada siswa kelas x (sepuluh) sekolah menengah atas (SMA) kota Depok tahun 2013¹².

Pengetahuan adalah hasil dari mengetahui sesuatu yang didapatkan individu setelah melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan manusia terjadi melalui lima panca indra yaitu penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Dalam penelitian ini responden rata-rata (68,3%) sudah memiliki pengetahuan yang baik mengenai *safety riding*, dengan pengetahuan yang baik akan mempengaruhi pembentukan tindakannya dalam berperilaku berkendara aman yang baik melalui penginderaan yang didapatkan baik dari keluarga atau lingkungan sosialnya⁸. Pada penelitian ditemukan bahwa sebagian besar siswa masih tidak mengetahui bahwa jalur untuk mendahului kendaraan lain saat berkendara di jalan raya yaitu dengan menggunakan jalur kiri jalan.

Kepemilikan SIM C

Responden yang mempunyai SIM C lebih sedikit dibandingkan yang tidak mempunyai SIM C yaitu sebesar 45% dari total responden atau berjumlah 135 dimana siswa yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 67 dan perempuan berjumlah

68 siswa. sedangkan responden yang tidak mempunyai SIM C sebesar 55% dari total responden atau berjumlah 165 dimana 74 siswa berjenis kelamin laki-laki dan 91 siswa berjenis kelamin perempuan. Pada kategori kepemilikan SIM C, responden yang mempunyai SIM C namun perilaku *safety riding* nya masih kurang ada sebanyak 37 responden sedangkan responden yang memiliki perilaku *safety riding* yang baik sebanyak 98 responden. Pada responden yang tidak mempunyai SIM C dan perilaku *safety riding* yang kurang ada sebanyak 61 responden sedangkan yang perilaku *safety riding* nya baik sebanyak 104 responden. Setelah dilakukan uji hipotesis menggunakan *chi-square* antara variabel kepemilikan SIM C dan perilaku berkendara aman, di dapatkan hasil nilai p -value sebesar 0,011 atau $p < \alpha = 0,05$. sehingga dinyatakan bahwa H_0 ditolak, dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan SIM C terhadap perilaku berkendara aman pada siswa SMA kota Semarang.

Sesuai dengan penelitian sebelumnya oleh Herawati yang menyatakan bahwa kepemilikan SIM C mempunyai pengaruh sebagai faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan pelaku kecelakaan yang dominan tidak memiliki SIM merupakan pelanggaran hukum¹¹. Salah satu syarat untuk dapat mengendarai kendaraan bermotor secara legal didapatkan dengan memenuhi beberapa persyaratan seperti administrasi, kesehatan jasmani dan rohani, peraturan lalu lintas serta keterampilan berkendara dengan demikian pengendara sudah mengetahui bagaimana cara berkendara aman sehingga wajib hukumnya dan dapat menerapkan perilaku *safety riding* pada saat berkendara dengan baik. sedangkan pada pengendara yang belum mempunyai surat ijin mengemudi, belum secara legal diperbolehkan mengendarai kendaraan bermotor dan belum mengetahui bagaimana cara berkendara aman yang baik dan benar sehingga perilaku siswa SMA pada saat berkendara tidak sesuai.

Jarak Tempuh Sekolah

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa responden yang berjarak tempuh sekolah 1- 3 km sebesar 94 responden (31,3%) dimana siswa dengan jenis kelamin laki –laki berjumlah 48 dan perempuan berjumlah 46 responden, untuk responden yang berjarak tempuh sekolah 3 – 5 km berjumlah 64 reponden (21,4%) dimana siswa dengan jenis kelamin laki –laki berjumlah 29 dan perempuan berjumlah 35 responden, sedangkan

responden yang berjarak tempuh sekolah > 5 km berjumlah 142 responden (47,3%) dimana siswa dengan jenis kelamin laki-laki berjumlah 64 dan perempuan berjumlah 78 responden. Dari hasil uji *bivariate* responden yang memiliki jarak tempuh sekolah 1 – 3 km dan berperilaku berkendara aman kurang berjumlah 21. responden yang memiliki jarak tempuh sekolah 3 – 5 km dan berperilaku berkendara aman kurang berjumlah 32 responden, pada responden yang memiliki jarak tempuh sekolah >5 km dan berperilaku berkendara aman kurang berjumlah 45, sedangkan untuk responden yang memiliki jarak tempuh sekolah 1 – 3 km dan berperilaku berkendara aman baik berjumlah 73, responden yang memiliki jarak tempuh sekolah 3 – 5 km dan berperilaku berkendara aman baik berjumlah 32, dan pada responden yang memiliki jarak tempuh sekolah > 5 km dan berperilaku berkendara aman baik berjumlah 97.

Setelah dilakukan uji hipotesis menggunakan *chi-square* antara variabel Jarak tempuh sekolah dan perilaku berkendara aman, di dapatkan hasil *p*-value sebesar 0,001 atau $p < \alpha = 0,05$. sehingga dinyatakan bahwa H_0 ditolak, maka terdapat hubungan yang signifikan antara jarak tempuh sekolah terhadap perilaku berkendara aman pada siswa SMA kota Semarang.

Jarak Tempuh merupakan bagian dari variabel kontrol perilaku persepsi pada TPB yang menyatakan faktor tersebut salah satu faktor untuk seorang individu melakukan perilaku tertentu. Pada jarak tempuh yang relative dekat telah menjadi kepercayaan umum pada masyarakat bahwa tidak diperlukan menggunakan APD². Siswa yang mempunyai rumah dengan jarak tempuh 1-3 km beranggapan bahwa tidak perlu untuk menggunakan APD karena kecelakaan lalu lintas tidak akan terjadi apabila jarak yang ditempuh ke sekolah relative dekat. Sedangkan pada jarak tempuh yang relatif jauh siswa juga menghiraukan aspek-aspek keselamatan yang ada. Siswa dengan keterbatasan waktu serta transportasi yang tidak memadai, hal tersebut menjadi faktor yang mempengaruhinya untuk meningkatkan kecepatan saat berkendara, melanggar rambu lalu lintas, dan lainnya^{8,12}.

SIMPULAN

Secara keseluruhan niat berperilaku (84,3%) dan pengetahuan (68,3%) siswa memiliki hubungan terhadap perilaku berkendara aman (*safety riding*) yang baik. Namun perlu ditanamkan pada siswa agar menggunakan APD tidak hanya karena perintah atau arahan dari orang tua

melainkan niat dari diri sendiri. Kepemilikan SIM C mempunyai hubungan terhadap perilaku berkendara aman (*safety riding*) dimana siswa yang tidak mempunyai SIM C (55%) harus menjadi perhatian. Sekolah seharusnya hanya memperbolehkan siswa yang mempunyai SIM C untuk mengendarai sepeda motor ke sekolah dan memberikan hukuman atau teguran pada siswa yang tidak memiliki SIM C serta melakukan mitra dengan instansi terkait seperti mengadakan sosialisasi dan pelatihan *safety riding* juga dalam pembuatan surat ijin mengemudi. Setelah mengetahui permasalahan yang ada pada siswa SMA Kota Semarang melalui penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi ataupun intervensi pada program yang berkaitan dengan *safety riding*.

DAFTAR PUSTAKA

1. WHO Global status report on road safety 2018. WHO 2019; 424.
2. World Health Organization. *Manual Keselamatan Jalan Untuk Pengambil Keputusan dan Praktisi*. 1st ed. Global Road Safety Partnership-Indonesia, www.grsp-indonesia.org (2014).
3. *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Departemen Perhubungan, 2009.
4. Laporan Tahunan Polrestabes Kota Semarang 2018.
5. POLRI. Statistik kejadian Kecelakaan lalu lintas, http://korlantas.polri.go.id/artikel/korlantas/113?Statistik_Laka (2020, accessed 20 April 2020).
6. Dinas Perhubungan RI. *Data Direktorat Jendral Perhubungan Darat Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Subdit Keselamatan LLAJ*. Pekalongan, 2005.
7. Wong J-T, Chung Y-S, Huang S-H. Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accid Anal Prev* 2010; 42: 275–281.
8. Cairns J. *Health Psychology. A Textbook. Prim Heal Care* 2004; 14: 10–10.
9. Durkin K. *Development social psychology: from infancy to old age*. Massachussets: Blachwell Publishers inc., 1995
10. Dr. H. Fajri Ismail MP. *Statistika Untuk Penelitian Pendidikan dan Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta: PRENADAMEDIA GRUP, 2018
11. Herawati H. Karakteristik Dan Penyebab

- Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Tahun 2012. *War Penelit Perhub* 2019; 26:1
12. Puji Lestari. *FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERSEPSI RISIKO KESELAMATAN BERKENDARA SEPEDA MOTOR PADA SISWA KELAS X (SEPULUH) SEKOLAH MENENGAH ATAS(SMA) NEGERI DI KOTA DEPOK TAHUN 2013* FKM UI. University of indonesia, [http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/20345506-S52771-Puji Lestari.pdf](http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/20345506-S52771-Puji%20Lestari.pdf) (2013).
13. Chorlton K, Conner M, Jamson S. Identifying the psychological determinants of risky riding: An application of an extended Theory of Planned Behaviour. *Accid Anal Prev* 2012;49: 142-15