

## PERILAKU *SAFETY RIDING* PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI KABUPATEN SUMEDANG BERDASARKAN KARAKTERISTIK PENGGUNA

Fitri Sri Wulandari

Jurusan Teknik Sipil, Institut Teknologi Nasional Bandung

Email: [fitrisw56@gmail.com](mailto:fitrisw56@gmail.com)

### Abstrak

Kabupaten Sumedang merupakan salah satu kabupaten di Indonesia yang memiliki sepeda motor yang cukup tinggi, yaitu dengan jumlah motor sebanyak 262.720 unit (BPS 2018). Seiring dengan tingginya jumlah pengguna sepeda motor, maka angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor pun cukup tinggi yaitu sebanyak 313 (BPS 2018). Dengan ini maka dilakukan penelitian yang bertujuan menganalisis perilaku *safety riding* pengguna sepeda motor di Kabupaten Sumedang berdasarkan karakteristik demografi dan karakteristik perjalanan. Penyebaran kuesioner dilakukan secara online melalui media sosial kepada pengguna sepeda motor, yang nantinya akan dipergunakan sebagai data yang akan dianalisis. Analisis yang digunakan ialah metode crosstab. Atribut yang memiliki hubungan dengan perilaku *safety riding* yaitu faktor usia dari karakteristik demografi, sedangkan yang lainnya tidak memiliki hubungan keterikatan, baik dari karakteristik demografi maupun dari karakteristik perjalanan.

**Kata Kunci:** Perilaku *Safety Riding*, Karakteristik Demografi, Karakteristik Perjalanan, Crosstab.

### Abstract

*Sumedang Regency is one of the regencies in Indonesia that has a fairly high number of motorcycles, with a total of 262,720 motorcycles (BPS 2018). Namely as many as 3 motorcycle users, the number of traffic accidents involving motorcycles is quite high (BPS 2018). With this, a study was conducted that aims to analyze the driving safety behavior of motorcycle users in Sumedang Regency based on demographic characteristics and travel characteristics. The distribution of questionnaires is carried out online through social media to motorcycle users, which will later be used as data to be analyzed. The analysis used is the crosstab method. The attribute that has a relationship with safety riding behavior is the age factor from the characteristics, while the others do not have the characteristics, both from the characteristics and from the characteristics of the trip.*

**Keywords:** *Safety Riding Behavior, Demographic Characteristics, Travel Characteristics, Crosstab.*

### A. PENDAHULUAN

*Safety riding* atau keselamatan berkendara merupakan suatu kegiatan yang mengutamakan keselamatan, baik itu keselamatan diri maupun pengguna jalan lain (Manurung et al., 2019; Prima et al., 2017). Tingginya tingkat kecelakaan yang melibatkan sepeda motor, mendorong beberapa pihak untuk melakukan penelitian mengenai perilaku *safety riding* di Indonesia. Untuk lebih menekan angka kecelakaan, dilakukan berbagai penelitian terkait aspek-aspek yang mempengaruhi perilaku *safety riding* yang meliputi tingkat pengetahuan dan faktor keselamatan berkendara (Wulandari et al., 2017; Aeni & Werdani, 2016). Studi kali ini

mencoba menginvestigasi perilaku safety riding pengguna sepeda motor di Kabupaten Sumedang berdasarkan karakteristik demografi pengguna seperti usia, jenis kelamin, pendapatan, dan pekerjaan serta karakteristik perjalanan seperti jarak perjalanan, waktu tempuh, dan jenis kendaraan. Adapun tujuan penelitian ini untuk mengetahui gambaran karakteristik demografi pengguna sepeda motor dan karakteristik perjalanan terhadap perilaku safety riding di Kabupaten Sumedang.

## **B. TINJAUAN PUSTAKA**

### **1. Karakteristik Pengendara**

Menurut Doni Kusuma, Karakter adalah sebuah gaya, sifat, ciri, maupun karakteristik yang dimiliki seseorang yang berasal dari pembentukan ataupun tempaan yang didapatkannya melalui lingkungan yang ada di sekitar. Seorang pengendara yang baik mampu mengembangkan beberapa hal seperti kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan saat mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik serta sehat mental dan jasmani. Menurut UU No. 22 Tahun 2009 pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi (Wesli, 2015; Wahyuningsih & Ramdana, 2020). Karakteristik personal pengguna sepeda motor dilihat dari berbagai faktor seperti dari faktor usia, jenis kelamin, pendapatan, dan pekerjaan. Faktor usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari munculnya resiko kecelakaan (Lam, 2002; Aulia et al., 2020). Faktor usia dapat mempengaruhi munculnya resiko kecelakaan dalam berkendara, karena tak jarang anak dibawah umur yang belum memiliki SIM sudah mengendarai kendaraan.

### **2. Keselamatan Berkendara**

Safety riding atau keselamatan berkendara merupakan suatu usaha yang bertujuan untuk meminimalisir tingkat bahaya sehingga memaksimalkan keselamatan dalam berkendara, menciptakan kondisi yang tidak akan membahayakan pengendara lain, dan memahami akan pencegahan serta penanggulangannya (Arifin, 2011; Adhjanudin et al., 2017). Safety riding merupakan suatu sikap dalam melakukan kegiatan mengemudi yang nyaman sehingga dapat mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas. Faktor yang berhubungan dengan safety riding seperti usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, dan pendidikan (Syukri et al., 2021; Sumiyanto et al., 2014).

### **3. Penyebaran Kuesioner**

Penyebaran kuesioner untuk mengumpulkan data secara online terhadap beberapa individu di Kabupaten Sumedang dengan bantuan google form. Penentuan jumlah sampel menggunakan rumus cochrane, dengan tingkat kepercayaan 95%. Dan hasil perhitungan menunjukkan sebanyak 96 responden yang dibutuhkan untuk survey ini. Survei kuesioner dilakukan pada tanggal 27 Agustus 2021 sampai 5 September 2021. Data didapatkan sebanyak 152 data yang valid dan 56 data yang tidak valid dikarenakan pengisian pada kuesioner tidak masuk kedalam kriteria. Oleh karena itu maka diambil 96 data valid untuk pengolahan.

### **4. Analisis Model**

Analisis model dalam penelitian ini menggunakan metode analisis crosstab untuk analisis model hubungan antara karakteristik pengendara dengan perilaku safety riding. Maka dari itu dalam penganalisisan ini digunakan analisis statistic chi square.

$$X^2 = \sum \frac{(F_0 - F_h)^2}{F_h}$$

Keterangan: F0 = Frekuensi Kenyataan, Fh = Frekuensi Harapan

## C. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Karakteristik Demografi

Berdasarkan pada penelitian yang dilakukan kepada 96 responden masyarakat Sumedang, didominasi oleh responden yang berusia 18-25 tahun, berjenis kelamin laki-laki, dengan pekerjaan sebagai mahasiswa/pelajar, pendidikan terakhir SMA/SMK, dan memiliki pendapatan Rp.2.000.000-Rp.4.000.000.

**Tabel 1. Karakteristik Demografi (N = 96 Responden)**

Karakteristik Demografi	Variabel	%	Karakteristik Demografi	Variabel	%
Usia	<17 Tahun	22,9	Pendidikan	SMP/Lebih Rendah	15,6
	18-25 Tahun	41,7		SMA/SMK	50
	26-55 Tahun	21,9		Diploma/Sarjana	34,4
Jenis Kelamin	>56 Tahun	13,5	Pendapatan	<Rp.2.000.000	27,1
	Laki-Laki	54,2		Rp.2.000.000- Rp.4.000.000	50
	Perempuan	45,8		>Rp.4.000.000	22,9
Pekerjaan	Mahasiswa	22,9			
	Wiraswasta	16,7			
	PNS/TNI/Polri	14,6			
	Dosen/Guru/Dokter	14,6			
	Lainnya	18,8			
	Tidak Bekerja	12,5			

### 2. Karakteristik Perjalanan

Karakteristik perjalanan responden berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan pada 96 responden masyarakat Sumedang, dapat dilihat bahwa responden didominasi oleh responden yang memiliki jumlah motor 1-2 buah, responden dengan jarak tempuh kurang dari 10 km, responden yang mengeluarkan biaya bahan bakar sekitar Rp.50.000 – Rp.100.000 per minggunya, responden yang memiliki waktu tempuh sekitar 16-30 Menit, dengan jenis motor automatic, jenis mesin motor 125 cc, dengan biaya perawatan sekitar Rp.100.000 – Rp.150.000, dengan tahun kendaraan motor > 2016.

**Tabel 2. Karakteristik Perjalanan (N=96 Responden)**

Karakteristik Perjalanan	Variabel	%	Karakteristik Perjalanan	Variabel	%
Jumlah Motor	1-2	63,5	Jenis Motor	Automatic	78,1
	>2	36,5		Manual	21,9
Jarak Tempuh	<10 Km	44,8	Jenis Mesin Motor	125 cc	43,8
	11-25 Km	40,6		150 cc	34,4
	>26 Km	14,6		250 cc	21,9
Biaya Bahan Bakar	<Rp.50.000	40,6	Biaya Perawatan Motor	<Rp.100.000	31,3
	Rp.50.000- Rp.100.000	45,8		Rp.100.000 - Rp.150.000	44,8
	>Rp.100.000	13,5		>Rp.150.000	24
Waktu Tempuh	<15 Menit	19,8	Tahun Motor	>2010	15,6
	16-30 Menit	39,6		2011-2015	34,4

30-60 Menit	22,9	>2016	50
>60 Menit	17,7		

### 3. Uji Pearson Chi Square

Uji Pearson Chi Square bertujuan untuk mengetahui ada atau tidak adanya hubungan keterikatan antara karakteristik demografi dan karakteristik perjalanan dengan perilaku safety riding pada masyarakat Sumedang.

#### a. Uji Pearson Chi Square antara Karakteristik Demografi dengan Perilaku Safety Riding

##### 1) Usia

**Tabel 3. Tabel Uji Pearson Chi Square Usia dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	8.311 <sup>a</sup>	3	.040
Likelihood Ratio	8.601	3	.035
Linear-by-Linear Association	7.412	1	.006
N of Valid Cases	96		

Pada tabel chi square diatas, dapat kita lihat bahwa nilai asymp. Sig(2-sided) yaitu 0.04 < 0.05, yang artinya H<sub>0</sub> ditolak dan H<sub>a</sub> diterima, dengan itu maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan keterikatan antara usia dengan perilaku safety riding. Yang artinya factor usia mempengaruhi responden dalam melakukan safety riding.

##### 2) Pekerjaan

**Tabel 4. Tabel Uji Pearson Chi Square Pekerjaan dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	4.657	5	.459
Likelihood Ratio	4.684	5	.456
Linear-by-Linear Association	1.475	1	.225
N of Valid Cases	96		

Dapat dilihat juga pada tabel chi-square diatas yaitu dengan nilai asymp. Sig(2-sided) 0.459 > 0.05, yang artinya H<sub>0</sub> diterima dan H<sub>a</sub> ditolak, maka tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan perilaku safety riding.

##### 3) Jenis Kelamin

**Tabel 5. Tabel Uji Pearson Chi Square Jenis Kelamin dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.014 <sup>a</sup>	1	.904		
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.014	1	.904		
Fisher's Exact Test	0.14	1	.905	1.000	.534
Linear-by-Linear Association					
N of Valid Cases				96	

Dapat dilihat dari tabel chi-square diatas dengan nilai asymp.sig (2-sided) ialah 0.904 > 0.05, yang artinya H<sub>0</sub> diterima dan H<sub>a</sub> ditolak, dengan ini maka dapat disimpulkan bahwa jenis kelamin tidak ada hubungannya dengan perilaku safety riding.

## 4) Pendidikan

**Tabel 6. Tabel Uji Pearson Chi Square Pendidikan dan Perilaku Safety Riding**

	Value	Df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	3.504 <sup>a</sup>	2	.173
Likelihood Ratio	3.515	2	.173
Linear-by-Linear Association	3.161	1	.075
N of Valid Cases	96		

Dari tabel chi-square diatas dapat dilihat bahwa nilai asymp. Sig(2-sided) sebesar 0.173 > 0.05, yang artinya H0 diterima dan Ha ditolak, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan keterikatan antara pendidikan dengan perilaku safety riding.

## 5) Pendapatan

**Tabel 7. Tabel Uji Pearson Chi Square Pendapatandan Perilaku Safety Riding**

	Value	Df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	5.248 <sup>a</sup>	2	.073
Likelihood Ratio	5.313	2	.070
Linear-by-Linear Association	5.079	1	.024
N of Valid Cases	96		

Dapat dilihat pula pada tabel chi-square diatas bahwa nilai asymp. Sig sebesar 0.073 > 0.05, yang artinya H0 ditolak dan Ha diterima, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendapatan dengan perilaku safety riding.

**b. Uji Pearson Chi Square Karakteristik Perjalanan dengan Perilaku Safety Riding**

## 1) Jumlah Motor

**Tabel 8. Tabel Uji Pearson Chi Square umlah Motor dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.083 <sup>a</sup>	1	.773		
Continuity Correction <sup>b</sup>	.006	1	.940		
Likelihood Ratio	.083	1	.773		
Fisher's Exact Test	0.82	1	.774		.471
Linear-by-Linear Association	0.82			.833	
N of Valid Cases	96				

Dapat dilihat pula dari tabel chi-square diatas bahwa terdapat nilai asymp. Sig (2-sided) sebesar 0.773 > 0.05, yang artinya H0 diterima dan Ha ditolak, dengan itu maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jumlah ketersediaan motor dengan perilaku safety riding.

## 2) Jarak Tempuh Rata-rata

**Tabel 9. Tabel Uji Pearson Chi Square Jarak Tempuh Rata-Rata dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	.716 <sup>a</sup>	2	.699
Likelihood Ratio	.724	2	.696
Linear-by-Linear Association	.085	1	.771
N of Valid Cases	96		

Dapat dilihat pula pada Tabel 9, yaitu dengan nilai asymp. Sig (2-sided) sebesar 0.699 > 0.05, yang artinya tidak ada hubungan antara jarak tempuh rata-rata dengan perilaku safety riding.

## 3) Biaya Bahan Bakar

**Tabel 10. Tabel Uji Pearson Chi Square Biaya Bahan Bakar dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	4.395 <sup>a</sup>	2	.111
Likelihood Ratio	4.560	2	.102
Linear-by-Linear Association	.163	1	.686
N of Valid Cases	96		

Dapat dilihat pula pada tabel chi-square diatas yaitu dengan nilai asymp. Sig (2-sided) sebesar 0.111 > 0.05, yang artinya tidak ada hubungan antara biaya bahan bakar dengan perilaku safety riding.

## 4) Waktu Tempuh Rata-rata

**Tabel 11. Tabel Uji Pearson Chi Square Waktu Tempuh Rata-Rata dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	.443 <sup>a</sup>	3	.931
Likelihood Ratio	.442	3	.931
Linear-by-Linear Association	.249	1	.618
N of Valid Cases	96		

Dapat dilihat pula pada tabel chi-square diatas menunjukkan nilai asymp. Sig (2-sided) sebesar 0.931 > 0.05, yang artinya H<sub>0</sub> diterima dan H<sub>a</sub> ditolak, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu tempuh rata-rata dengan perilaku safety riding.

## 5) Jenis Motor

**Tabel 12. Tabel Uji Pearson Chi Square Jenis Motor dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.041 <sup>a</sup>	1	.840		
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.040	1	.840		
Fisher's Exact Test	0.41	1	.841		

## ARTIKEL

Linear-by-Linear Association	0.82			1.000	.520
N of Valid Cases	96				

Dapat dilihat pula pada tabel chi-square diatas, dimana nilai asymp. Sig ( 2-sided ) sebesar  $0.84 > 0.05$ , dengan itu maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, yang artinya tidak ada hubungan antara jenis motor dengan perilaku safety riding.

## 6) Jenis Mesin Motor

**Tabel 13. Tabel Uji Pearson Chi Square Jenis Mesin Motor dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	.146 <sup>a</sup>	2	.930
Likelihood Ratio	.146	2	.930
Linear-by-Linear Association	.011	1	.915
N of Valid Cases	96		

Dapat dilihat pula pada tabel chi-square diatas yaitu memiliki nilai asymp. Sig (2-sided)  $0.930 > 0.05$ , yang artinya tidak ada hubungan antara jenis mesin motor dengan perilaku safety riding.

## 7) Biaya Perawatan Motor

**Tabel 14. Tabel Uji Pearson Chi Square Biaya Perawatan Motor dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	2.924 <sup>a</sup>	2	.232
Likelihood Ratio	2.956	2	.228
Linear-by-Linear Association	2.870	1	.090
N of Valid Cases	96		

Dapat dilihat pula dari tabel chi-square diatas bahwa nilai asymp. Sig (2-sided) sebesar  $0.232 > 0.05$ , yang artinya tidak ada hubungan antara biaya perawatan motor dengan perilaku safety riding.

## 8) Tahun Kendaraan Motor

**Tabel 15. Tabel Uji Pearson Chi Square Tahun Kendaraan Motor dan Perilaku Safety Riding**

	Value	df	Asymp. Sig.(2-sided)
Pearson Chi-Square	2.256 <sup>a</sup>	2	.324
Likelihood Ratio	2.268	2	.322
Linear-by-Linear Association	.004	1	.951
N of Valid Cases	96		

Dapat dilihat pula pada tabel chi-square diatas yaitu nilai asymp. Sig (2-sided) sebesar  $0.324 > 0.05$ , yang artinya  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara tahun kendaraan motor dengan perilaku safety riding.

**D. KESIMPULAN**

Dari hasil pengujian didapatkan bahwa karakteristik demografi didominasi oleh responden yang berusia 18-25 tahun, dengan pekerjaan mahasiswa/pelajar, berjenis kelamin laki-laki, dengan pendidikan terakhir SMA/SMK, dengan pendapatan perbulan sekitar

Rp.2.000.000 – Rp.4.000.000. Adapun dari karakteristik perjalanan didominasi oleh responden yang memiliki 1-2 buah motor, dengan jarak tempuh rata-rata per hari kurang dari 10 Km, dengan biaya bahan bakar per minggu sekitar Rp.50.000 – Rp.100.000, memiliki waktu tempuh rata-rata 16-30 menit, dengan jenis motor automatic, jenis mesin motor 125 cc, biaya perawatan motor per bulan Rp.100.000-Rp.150.000, dengan tahun kendaraan motor diatas tahun 2016.

Pada klasifikasi perilaku safety riding pengguna sepeda motor di kabupaten Sumedang berdasarkan karakteristik penggunanya, terdapat variabel bebas yang mempengaruhi responden dalam menerapkan safety riding. Variabel bebas tersebut yaitu variabel usia, yang merupakan variabel dari karakteristik demografi. Dari hasil analisis yang telah dilakukan maka saran untuk penelitian selanjutnya yaitu dengan memperbanyak jumlah sampel penelitian, yaitu lebih dari 96 sampel untuk mendapatkan sampel yang lebih baik dan signifikan.

### DAFTAR PUSTAKA

- Adhanudin, Y., Ekawati, E., & Wahyuni, I. (2017). Analisis Perilaku Safety Riding pada Warga Kampung Safety di Kelurahan Pandean Lamper Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (UNDIP)*, 5(3), 332-338.
- Aeni, Q., & Werdani, K. E. (2016). *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat sebagai Pengendara Sepeda Motor* (Doctoral Dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- Al-Balbissi, A. H. (2003). Role of Gender in Road Accidents. *Traffic injury prevention*, 4(1), 64-73.
- Aulia, S. N., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online di Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 8(5), 625-631.
- Azis, Z. (2021). The Effectiveness of Traffic Public Education in Preventing Traffic Accidents in The Payakumbuh Police Office. *Advances in Police Science Research Journal*, 5(9).
- dalam Sugiyono, S. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, CV.
- Irianto, A. (2004). *Konsep Dasar dan Aplikasi Statistik Penelitian*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group.
- Lam, L. T. (2002). Distractions and the Risk of Car Crash Injury: The Effect of Drivers' Age. *Journal of Safety Research*, 33(3), 411-419.
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi, R. (2019). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Journal of Health Science and Physiotherapy*, 1(2), 91-99.
- Prima, D. W., Kurniawan, B., & Ekawati, E. (2017). Faktor-Faktor yang Berhubungan terhadap Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 3(3), 370-381.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and Violations on the Roads: A Real Distinction?. *Ergonomics*, 33(10-11), 1315-1332.
- Sumiyanto, A., Mahawati, E., & Hartini, E. (2014). Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya terhadap Praktik Safety Riding pada Remaja (Studi Kasus Siswa SMA Negeri 1 Semarang). *VISIKES: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 13(2).
- Syukri, M. S., Rahmah, A., Guspianto, G., & Faisal, F. (2021). Determinan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Daring di Kota Jambi. *JIK (Jurnal Ilmu Kesehatan)*, 5(1), 103-110.
- Wahyuningsih, I., & Ramdana, S. (2020). Pengetahuan dan Perilaku Safety Riding Siswa SMA. *Holistik Jurnal Kesehatan*, 14(4), 564-572.

- Wesli, W. (2021). Pengaruh Pengetahuan Berkendara terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (Sem). *Teras Jurnal*, 5(1).
- Wulandari, S., Jayanti, S., & Widjasena, B. (2017). Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor di PT. Posindonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 5(5), 346-355.
- Zaenal, A. (2012). Penelitian Pendidikan Metode dan Paradigma Baru. *Bandung: Remaja Rosdakarya*.