

PRAKTIK SAFETY RIDING PADA PELAJAR DI WILAYAH KERJA POLRES PADANG PANJANG

Sukarsi Rusti^{1*}, Rezeki Mulia Falaah²
STIKes Fort De Kock Bukittinggi
e-mail: rustiuci@gmail.com

Submitted: 11-12-2016, Reviewer: 11-12-2016, Accepted: 12-12-2016

ABSTRAK

Safety riding adalah mengendarai motor dengan aman, sesuai aturan dan tidak ugal-ugalan. Penelitian dilakukan di wilayah kerja Polres Padang Panjang karena angka kecelakaan meningkat dari tahun 2014 ke tahun 2015. Penelitian bertujuan untuk mengetahui hubungan persepsi, dukungan media, perilaku teman sebaya dan peran keluarga dengan praktik *safety riding* kendaraan roda dua pada pelajar di wilayah kerja Polres Padang Panjang tahun 2016.

Jenis penelitian yang digunakan adalah survey analitik dengan metode *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah pelajar yang berusia 17 tahun keatas yang mengendarai sepeda motor. Pengambilan sampel menggunakan *accidental sampling* dengan besar sampel 108 orang. Data dianalisa secara univariat dan bivariat menggunakan uji *Chi Square*. Hasil penelitian menunjukkan dari 108 orang pelajar yang mengendarai sepeda motor, terdapat 46 (42,6%) dengan praktik *safety riding* tidak aman. Selain itu berdasarkan analisis *Chi Square* diperoleh hasil terdapat hubungan antara persepsi ($p=0,000$, OR=14), dukungan media ($p=0,000$, OR=13,9), perilaku teman sebaya ($p=0,007$, OR=3,1) dan peran keluarga ($p=0,037$, OR=2,4) dengan praktik *safety riding*. Dari semua variabel yang diteliti, yang paling memiliki peluang risiko untuk *safety riding* adalah persepsi. Disarankan kepada pelajar untuk meningkatkan pemahaman sehingga akan merubah persepsi yang akhirnya berdampak pada perubahan perilaku.

Kata Kunci : *Safety riding*, Persepsi, Roda dua

ABSTRACT

Safety riding is ride motorcycle safely, according to the rules, and not reckless. This research was conducted at Resort Police Padang Panjang because the number of accidents increased from 2014 to 2015. This research purposed to know related between perception, media support, peer behaviour and family role with safety riding practice of students at Resort Police Padang Panjang year 2016. Kind of this research was analytic survey with cross sectional study design. The population the research is entire motorcycle riding students up to 17 years old. Sample was taken by accidental sampling which was 108 people. Data analysis was performed with univariate and bivariate with Chi Square test. The results show that from 108 motorcycle riding students, there are 46 (42,6%) not safety riding practice. Furthermore, according to data analysed Chi Square analysis, there is relation between perception ($p=0,000$, OR=14), media support ($p=0,000$, OR=13,9), peer behavior ($p=0,007$, OR=3,1), and family role ($p=0,036$, OR=2,4) with safety riding practice. All the variables, most have opportunities for safety riding risk is perception. It is suggested to students to improve understanding, so that will change the perception that ultimately have an impact on behaviour change.

Keywords : Motorcycle, Safety Riding, Perception

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular (Russeng 2011:Chrussiawanti 2015,p.13). Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena berbagai kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian dan kematian. Faktor manusia yang paling dominan berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas diantara faktor kendaraan dan faktor lingkungan fisik (Marsaid2013, p.100).

Data *Global Status Report on Road Safety* 2015 menunjukkan, sekitar 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak muda pada usia 15-29 tahun. Jika tidak dilakukan penanganan yang baik, diperkirakan pada tahun 2030 kematian akibat kecelakaan di jalan raya akan meningkat dan menjadi tujuh penyebab kematian di dunia. Berdasarkan laporan WHO saat ini kecelakaan transportasi jalan di dunia telah mencapai 1.5 juta korban meninggal dan 35 juta korban luka-luka/ cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun.

Data Korlantas Polri pada tahun 2014 mencatat terjadi 95.906 kecelakaan di jalan raya dengan jumlah meninggal sebanyak 28.897 jiwa dan luka-luka sebanyak 136.581 orang (www.dephub.go.id). Sementara itu di wilayah hukum Kepolisian Daerah (Polda) Sumatera Barat jumlah kasus kecelakaan lalulintas pada tahun 2014 sebanyak 2.157 kasus. Jumlah ini mengalami penurunan bila dibandingkan kasus kecelakaan yang terjadi pada tahun 2013 yaitu sebanyak 2.625 kasus. Akan tetapi angka kecelakaan ini masih tergolong tinggi.

Data dari Satlantas Polres Padang Panjang menunjukkan sepanjang tahun 2015 terdapat 106 kasus kecelakaan lalu

lintas atau naik dibandingkan dengan tahun 2014 sebanyak 94 kasus. Jumlah korban kecelakaan lalu lintas diantaranya 19 orang meninggal dunia, 20 orang luka berat, dan 181 orang luka ringan dengan kerugian material sebanyak Rp 286.050.000,-. Kasus kecelakaan lalu lintas banyak terjadi dengan rentang usia 16-30 tahun. Sedangkan kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor 125 unit, mobil penumpang 48 unit, mobil barang 26 unit, bus 2 unit dan mobil pribadi 2 unit.

Remaja merupakan salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas (Chrussiawanti 2015,p.15). Masa remaja menurut Mappiare (1982) berlangsung antara umur 12 tahun sampai dengan 21 tahun bagi wanita dan 13 tahun sampai dengan 22 tahun bagi pria. Rentang usia remaja ini dapat dibagi menjadi dua bagian, yaitu usia 12/13 tahun sampai dengan 17/18 tahun adalah remaja awal, dan usia 17/18 tahun sampai dengan 21/22 tahun adalah remaja akhir. Pada usia ini, umumnya anak sedang duduk di bangku sekolah menengah (Ali 2005, p.9). Masa remaja merupakan periode penting dalam rentang kehidupan manusia. Karena masa remaja adalah suatu periode peralihan dari masa kanak-kanak ke masa dewasa (Sumiyanto 2013,p.3).

Beberapa faktor yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan (sarana prasarana) dan faktor lingkungan (cuaca) (UU RI No.22 2009, p.6). Berbagai upaya telah dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas atau meminimalisir kemungkinan kerugian fisik maupun finansial. Menurut Undang-Undang RI Nomor 22 tahun 2009 pasal 203 ayat 2, salah satu bentuk program nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*).

Safety riding adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa

membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mencakup hal-hal yang berkaitan dengan tatacara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus ada saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan. *Safety Riding* dirancang untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Sumiyanto 2013,p.4). Inti dari *safety riding* itu sendiri adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain (Kusmagi 2010, p.40).

Teori Lawrence Green menganalisis, bahwa faktor perilaku sendiri ditentukan oleh 3 faktor utama yaitu: Faktor pemudah (*Predisposing Factors*) terwujud dalam pengetahuan, kepercayaan, sikap, dan nilai-nilai. Faktor pendukung (*Enabling Factors*) yang terwujud dalam lingkungan fisik, tersedia atau tidaknya fasilitas-fasilitas atau sarana-sarana seperti dukungan media. Faktor pendorong (*Reinforcing Factors*) yang terwujud dalam sikap dan perilaku masyarakat, seperti keluarga, teman sebaya, guru, komunitas kader dan sebagainya (Notoadmodjo 2012, p.18).

Data *Global Status Report on Road Safety* 2015 menunjukkan, sekitar 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak muda pada usia 15-29 tahun. Sementara itu di wilayah hukum Kepolisian Daerah (Polda) Sumatera Barat jumlah kasus kecelakaan lalulintas pada tahun 2014 sebanyak 2.157 kasus, sedangkan data dari Satlantas Polres Padang Panjang menunjukkan sepanjang tahun 2015 terdapat 106 kasus kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan lalu lintas banyak terjadi dengan rentang usia 16-30 tahun.

Belum pernah ada penelitian yang sama di lokasi yang sama. Maka rumusan masalah peneliti adalah “Hubungan Persepsi, Dukungan Media, Perilaku Teman Sebaya dan Peran Keluarga dengan Praktik *Safety Riding* Kendaraan Roda Dua Pada Pelajar di Wilayah Kerja Polres Padang Panjang Tahun 2016” Tujuan penelitian untuk mengetahui Hubungan Persepsi, Dukungan Media, Perilaku Teman Sebaya dan Peran Keluarga dengan Praktik *Safety Riding* Kendaraan Roda Dua Pada Pelajar di Wilayah Kerja Polres Padang Panjang Tahun 2016.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini bersifat survey analitik menggunakan uji *Chi Squared* dengan pendekatan *cross sectional*. Penelitian dilakukan di wilayah kerja Polres Padang Panjang. Waktu penelitian dilakukan padatangal 26 sampai 31 Juli 2016. Populasi dalam penelitian ini adalah pelajar yang berumur 17 tahun keatas yang mengendarai sepeda motor. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan *Accidental Sampling* (mengambil kasus atau responden yang kebetulan ada atau tersedia di suatu tempat sesuai dengan konteks penelitian) sebanyak 108 orang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini akan memaparkan Praktik *Safety Riding*, Persepsi, Dukungan Media dan Perilaku Teman Sebaya Responden di Kota Padang Panjang.

Hasil Univariat

Tabel 1
Distribusi Frekuensi Praktik *Safety Riding*, Persepsi, Dukungan Media dan Perilaku Teman

No	Variabel	F	%
1	Praktik Safety Riding		
	Tidak Aman	46	42,6
	Aman	62	57,4
2	Persepsi		
	Negatif	51	47,2
	Positif	57	52,8
3	Dukungan Media		
	Tidak Mendukung	39	36,1
	Mendukung	69	63,9
4	Perilaku Teman Sebaya		
	Negatif	53	49,1
	Positif	55	50,9
5	Peran Keluarga		
	Tidak Baik	52	48,1
	Baik	56	51,9

Berdasarkan tabel 1 diatas dapat diketahui bahwa sebagian besar responden 57,4% Berdasarkan tabel 1 diatas dapat diketahui bahwa sebagian besar responden 57,4% dengan praktik *safety riding* aman. Sebanyak 52,8% responden dengan persepsi positif. Untuk variabel dukungan media sebanyak 63,9% responden yang mendapat dukungan media. Sebanyak 50,9% responden dengan perilaku teman sebaya positif serta sebanyak 51,9% peran keluarga responden baik.

Hasil Bivariat

Tabel 2
Hubungan Persepsi dengan Praktik *Safety Riding*
di Kota Padang Panjang Tahun 2016

No	Persepsi	Safety Riding				Total		Pvalue	OR (CI=95%)
		Tdk Aman		Aman		N	%		
		n	%	n	%				
1	Negatif	37	72,5	14	27,5	51	100	0,000	14,095 (5,502- 36,112)
2	Positif	9	15,8	48	84,2	57	100		
Jumlah		46	42,6	62	57,4	108	100		

Berdasarkan tabel 2 diketahui bahwa dari 51 responden berpersepsi negatif, terdapat 37 responden (72,5%) berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding*. Sedangkan dari 57 responden yang berpersepsi positif, terdapat 9 responden (15,8%) yang berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding*. Berdasarkan hasil analisis statistik, terdapat hubungan antara persepsi dengan praktik

safety riding ($p=0,000$). Berdasarkan hasil analisis diperoleh ($OR=14,095$). Artinya responden yang berpersepsi negatif berpeluang 14 kali berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding* dibandingkan dengan responden yang berpersepsi positif.

Tabel 3
Hubungan Dukungan Media dengan Praktik *Safety Riding*
di Kota Padang Panjang Tahun 2016

No	Dukungan Media	Safety Riding				Total		Pvalue	OR (CI=95%)
		Tdk Aman		Aman		N	%		
		n	%	n	%				
1	Tdk Mendukung	31	79,5	8	20,5	39	100	0,000	13,950 (5,314-36,618)
2	Mendukung	15	21,7	54	78,3	69	100		
Jumlah		46	42,6	62	57,4	108	100		

Berdasarkan tabel 3 diketahui bahwa dari 39 responden dengan kategori dukungan media tidak mendukung, terdapat 31 responden (79,5%) berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding*. Sedangkan dari 69 responden dengan kategori dukungan media mendukung, terdapat 15 responden (21,7%) berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding*. Berdasarkan hasil analisis statistik, terdapat hubungan antara

dukungan media dengan praktik *safety riding* ($p=0,000$). Berdasarkan hasil analisis diperoleh ($OR=13,950$). Artinya responden yang tidak mendapat dukungan media berpeluang 13,9 kali berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding* dibandingkan dengan responden yang mendapat dukungan media.

Tabel 4
Hubungan Perilaku Teman Sebaya dengan Praktik *Safety Riding*
di Kota Padang Panjang Tahun 2016

No	Perilaku Teman Sebaya	Safety Riding				Total		Pvalue	OR (CI=95%)
		Tdk Aman		Aman		N	%		
		n	%	n	%				
1	Negatif	30	56,6	23	43,4	53	100	0,007	3,179 (1,434-7,048)
2	Positif	16	29,1	39	70,9	55	100		
Jumlah		46	42,6	62	57,4	108	100		

Berdasarkan tabel 4 diketahui bahwa dari 53 responden dengan kategori perilaku teman sebaya negatif, terdapat 30 responden (56,6%) berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding*. Sedangkan dari 55 responden dengan kategori perilaku teman sebaya positif, terdapat 16 responden (29,1%) berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding*. Berdasarkan hasil analisis statistik,

diketahui bahwa terdapat hubungan antara perilaku teman sebaya dengan praktik *safety riding* ($p=0,007$). Berdasarkan hasil analisis diperoleh ($OR=3,179$). Artinya responden dengan perilaku teman sebaya negatif berpeluang 3,1 kali berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding* dibandingkan responden dengan perilaku teman sebaya positif.

Tabel 5
Hubungan Peran Keluarga dengan Praktik *Safety Riding*
di Kota Padang Panjang Tahun 2016

No	Peran Keluarga	Safety Riding				Total		Pvalue	OR (CI=95%)
		Tdk Aman		Aman		N	%		
		n	%	n	%				
1	Tdk Baik	28	53,8	24	46,2	52	100	0,037	2,463 (1,127-5,384)
2	Baik	18	32,1	38	67,9	56	100		
Jumlah		46	42,6	62	57,4	108	100		

Berdasarkan tabel 5 diketahui bahwa dari 52 responden dengan peran keluarga tidak baik, terdapat 28 responden (53,8%) berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding*. Sedangkan dari 56 responden dengan peran keluarga baik, terdapat 18 responden (32,1%) berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding*. Berdasarkan hasil analisis statistik, terdapat hubungan antara peran keluarga dengan praktik *safety riding* ($p=0,037$).
PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini menunjukkan terdapat hubungan persepsi, dukungan media, perilaku teman sebaya dan peran keluarga dengan praktik *safety riding* kendaraan roda dua. Hasil penelitian ini

Berdasarkan hasil analisis diperoleh ($OR=2,463$). Artinya responden dengan peran keluarga tidak baik berpeluang 2,4 kali berperilaku tidak aman dalam penerapan praktik *safety riding* dibandingkan responden dengan peran keluarga baik.

membuktikan teori Lawrence Green bahwa perilaku dipengaruhi oleh persepsi, dukungan media, perilaku teman sebaya dan peran keluarga.

Dari semua responden yang diteliti, masih ditemukan beberapa responden yang

berpersepsi jika berkendara dengan jarak dekat tidak perlu menggunakan helm, helm hanya dibutuhkan ketika ada kejadian sewaktu-waktu saja seperti adanya pemeriksaan dari pihak kepolisian. Helm sangat berguna sekali untuk keselamatan pengendara yaitu untuk menahan kepala dari benturan benda keras.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Muhammad Ridho (2012) pada mahasiswa Universitas Indonesia Depok mengenai hubungan persepsi risiko keselamatan berkendara dengan perilaku

pemakaian helm yang menyatakan bahwa ada hubungan yang signifikan antara variabel persepsi dengan variabel pemakaian helm ($p=0,000$). Akan tetapi penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Gineung Cynthia Utari (2009) mengenai hubungan persepsi terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan yang tidak signifikan antara persepsi dengan perilaku *safety riding* ($p=0,340$).

Menurut asumsi peneliti, hubungan persepsi dengan praktik *safety riding* sangat berpengaruh satu sama lainnya. Karena setelah terbentuk persepsi, seseorang akan menginterpretasikan persepsinya dalam bentuk tindakan atau perbuatan mereka. Maka sudah seharusnya persepsi berbanding lurus dengan tindakan seseorang. Berbagai hal diperlukan untuk dapat merubah persepsi yang negative menjadi positif. Diantaranya dengan melakukan promosi terkait dengan *safety riding*.

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden, masih ada diantara responden yang belum mendapatkan informasi terkait dengan *safety riding*. Untuk dukungan media ini bisa seperti pemasangan *banner*, penyebaran *leaflet*, memperbanyak papan rambu lalu lintas yang dipasang disepanjang jalan agar pengendara sepeda motor lebih memperhatikan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

Selain itu juga ditemukan responden meniru kebiasaan teman yang kurang baik saat berkendara seperti melanggar rambu-rambu lalu lintas, berkendara di atas kecepatan normal, menggunakan *handphone* ketika berkendara. Untuk perilaku yang kurang baik ini bisa dirubah kearah yang lebih baik lagi dengan bekerjasama dengan pihak sekolah. Seperti membentuk kaderisasi-kaderisasi *peer group* (teman sebaya) untuk *support system* terkait dalam penerapan dan peningkatan praktik *safety riding*. Dengan adanya kegiatan ini diharapkan para pelajar yang memiliki perilaku berkendara buruk bisa lebih terarah lagi ke perilaku berkendara yang baik.

Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Tri Oktafianto (2013) mengenai dukungan ketersediaan sarana terhadap praktek *safety riding* menyatakan bahwa terdapat pengaruh antara ketersediaan sarana terhadap praktek *safety riding* ($p=0,005$). Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Wandiy Andiyta (2015) pada remaja di wilayah Pesisir kabupaten Pangkep tentang faktor dukungan sosial terhadap perilaku keselamatan berkendara menemukan bahwa ada hubungan antara dukungan media dan dukungan teman dengan perilaku keselamatan berkendara ($p=0,000$, $p=0,000$).

Keluarga merupakan lingkungan yang paling dekat dengan anak. Perilaku-perilaku yang sudah menjadi kebiasaan dalam keluarga biasanya menjadi acuan bagi setiap anggota keluarga dalam kesehariannya.

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden, masih ada orangtuanya yang membolehkan anaknya berkendara tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (SIM), dan juga masih ditemukan kurangnya peran kontrol orangtua dalam hal mengecek kondisi kendaraan yang digunakan oleh anak.

Bentuk peran keluarga bisa seperti adanya teguran, nasehat, dan bahkan dukungan finansial untuk beberapa hal misalnya biaya perbaikan kendaraan.

Keluarga harus melakukan pengawasan ekstra kepada anak khususnya dalam hal keselamatan berkendara (*safety riding*) seperti melarang anggota keluarga untuk tidak mengendarai sepeda motor tanpa menggunakan helm, tanpa memiliki SIM, dan menyarankan untuk tidak menggunakan *handphone* saat berkendara serta mengingatkan untuk lebih taat akan aturan dalam berlalu lintas.

Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Kismi Mubarakah (2013) terhadap remaja di Semarang tentang implikasi peran kontrol orang tua terhadap remaja dalam membudayakan keselamatan berkendara menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kontrol orang tua dengan perilaku anak dalam berkendara ($p=0,000$).

KESIMPULAN

Penelitian menyimpulkan bahwa ada hubungan antara persepsi, dukungan media, perilaku teman sebaya dan peran keluarga dengan praktik *safety riding* kendaraan roda dua pada pelajar di wilayah kerja Polres Padang Panjang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penelitian ini terutama untuk pembimbing I Ibu Sukarsi Rusti, SKM, M.Epid, pembimbing II Bapak Harisnal, SKM, M.Epid. Ibu DR. Evi Hasnita, S.Pd, M.Kes selaku ketua STIKes Fort De Kock Bukittinggi. Bapak AKBP Heru Yulianto, SIK selaku Kapolres Padang Panjang. Bapak IPTU Yuneldi Chainir, SE selaku Kasat Lantas Polres Padang Panjang.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Mohammad dan Mohamad Asrori. 2005. *Psikologi Remaja Perkembangan Peserta Didik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Andiyta, Wandiy. 2015. Faktor Dukungan Sosial Terhadap Perilaku

Keselamatan Berkendara Motor Pada Remaja di Wilayah Pesisir Kabupaten Pangkep. Skripsi. Universitas Hasanuddin. Makassar.

Asdar, Muhammad. 2013. Perilaku Safety Riding Pada Siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Pangkep.

Chrussiawanti, Novita. 2015. Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan Safety Riding Pada Remaja di SMA Negeri 2 Sukoharjo. Skripsi. Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Kusuma Husada. Surakarta.

Glanz Karen, dkk. 2008. *Health Behavior And Health Education*. San Francisco: Market Street.

Kemhub, RI. 2015. *Target Penurunan Tingkat Kecelakaan*. <http://www.dephub.go.id/berita/baca/target-penurunan-tingkat-kecelakaan-hingga-50-persen-pada-tahun-2019/?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNjU> [5 Januari 2016].

Kholid, Ahmad. 2014. *Promosi Kesehatan*. Jakarta: Rajawali Pers.

Kusmagi, Marye Agung. 2010. *Selamat Berkendara Di Jalan Raya*. Jakarta: Raih Asa Sukses.

Mahawati, Eni dan Jaka Prasetya. 2013. Pola Interaksi Determinan Perilaku Safety Riding Dalam Upaya Eliminasi Gangguan Kesehatan dan Kecelakaan Lalu Lintas Guna Meningkatkan

Kualitas Hidup Generasi Muda. Laporan Akhir Penelitian Dosen Pemula. Semarang.

Marsaid dan Ahsan. 2013. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. Malang.

- Martono, Nanang. 2014. *Sosiologi Perubahan Sosial*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Mubarokah, Kismi dan Yusthin Merianti M. 2013. Implikasi Peran Kontrol Orang Tua Terhadap Remaja Dalam Membudayakan Keselamatan Berkendara Guna Menurunkan Angka Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas. Laporan Akhir Dosen Pemula. Semarang.
- Mursidin. 2010. *Psikologi Umum*. Bandung: Pustaka Setia.
- Notoadmodjo, Soekidjo. 2003 *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoadmodjo, Soekidjo. 2005. *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoadmodjo, Soekidjo. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoadmodjo, Soekidjo. 2012. *Promosi Kesehatan Dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Oktafianto, Tri. 2013. Pengaruh Peran Keluarga Terhadap Praktek Safety Riding Pada Siswa SMA Negeri 1 Semarang Tahun 2013. Semarang.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Polres Padang Panjang. Laporan Pencatatan Kejadian Kecelakaan Kota Padang Panjang. Padang Panjang. 2015
- Rahman, Agus Abdul. 2013. *Psikologi Sosial*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Ridho, Muhammad. 2012. Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Pemakaian Helm Pada Nahasiswa Universitas Indonesia Depok. Skripsi. Universitas Indonesia. Depok.
- Road Traffic Injuries. 2015. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>. [31 Desember 2015].
- Santrock, John W. 2007. *Remaja*. Jakarta: Erlangga.
- Sumiyanto, Andi. 2013. Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktik Safety Riding Pada Remaja. Semarang.
- Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Utari, Gineung Cynthia. 2009. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Universitas Gunadarma Bekasi. Skripsi. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. Jakarta.
- WHO. 2015. *Global Status Report on Road Safety*. Switzerland: L'IV Com Sàrl, Villars-sous Yens.