



ANALISIS KARAKTERISTIK PERILAKU BERKENDARA TERHADAP KESELAMATAN BERLALU LINTAS

^{1*} Muhammad Khairul, ² Hakzah, ³ Hendro Widarto, ⁴ Adnan

^{1*234} Universitas Muhammadiyah Parepare,

Koresponden Author : muhammadkhairula467@gmail.com

Info Artikel	ABSTRAK
Diajukan : <i>Di isi tanggal pengiriman</i>	<p>Keselamatan berlalu lintas merupakan isu penting yang mempengaruhi kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Kecelakaan lalu lintas truk angkutan barang yang mengakibatkan cedera ringan, berat, hingga kematian, menunjukkan perlunya perhatian serius terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan di jalan raya. Salah satu Faktor yang mempengaruhi keselamatan berlalu lintas adalah perilaku berkendara. Meskipun ada banyak sekali faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan truk angkutan barang, peran faktor manusia dalam penyebab kecelakaan yang paling dominan</p> <p>Tujuan penelitian ini untuk mengetahui perilaku pengemudi seperti penyimpangan, kesalahan dan pengetahuan tentang rambu lalu lintas dalam keselamatan berkendara. penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif berdasarkan pengumpulan data dengan menggunakan kuesioner sebanyak 200 responden. Variabel Kesalahan, Penyimpangan Dan Pengetahuan Rambu Lalu Lintas di Analisis dengan Menggunakan Metode SEM PLS. Hasil analisis sem PLS memperlihatkan bahwa penyimpangan berkendara mempunyai pengaruh sebesar 0,043, kesalahan berkendara mempunyai pengaruh sebesar 0,045, dan pengetahuan tentang rambu lalu lintas mempunyai pengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara sebesar 0.009.</p> <p><i>Kata Kunci:</i> Perilaku Berkendara; Keselamatan Lalu Lintas; Truk Angkutan Barang; sem PLS.</p>
Diperbaiki :	
Disetujui :	

ABSTRACT

Traffic safety is an important issue that affects the welfare of society as a whole. Freight truck traffic accidents that result in minor, serious injuries and even death show the need for serious attention to the factors that influence road safety. One of the factors that influences traffic safety is driving behavior. Although there are many factors that contribute to freight truck accidents, the role of human factors in causing accidents is the most dominant. The aim of this research is to determine driver behavior such as deviations, errors and knowledge of traffic signs in driving safety.

This research uses quantitative research based on data collection using a questionnaire of 200 respondents. Error, deviation and traffic sign knowledge variables were analyzed using the SEM PLS method. The results of the PLS sem analysis show that driving distance has an influence of 0.043, driving skin has an influence of 0.045, and knowledge of traffic signs has a significant influence on driving behavior of 0.009.

Keywords: Driving Behavior; Traffic Safety; Goods Transport Truck; sem please.

PENDAHULUAN

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Di dalam aktivitas pengangkutan barang, barang tersebut dikirim terutama melewati darat tentunya diangkut oleh truk yang dikendarai oleh sopir untuk mengantarkan dari suatu tujuan ke tujuan akhir sesuai yang diperintahkan kepada yang memerintah atau badan usaha dengan dokumen surat jalan. Pada saat menjalankan tugasnya dalam mengirimkan barang para supir dituntut untuk mematuhi peraturan lalu lintas dan keselamatan dalam mengendara kendaraan, juga peduli terhadap sekitar lingkungan pada saat mengemudi kendaraan. Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena dapat terjadi kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian dan kematian. Keselamatan lalu lintas menjadi salah satu prioritas yang harus diutamakan dan diperhatikan.

Safety riding merupakan perilaku pengendara yang lebih memperhatikan baik itu untuk keamanan, kenyamanan, dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada saat mengemudikan kendaraan agar mencegah resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas, sebagaimana dilakukan untuk mengutamakan keselamatan bagi pengemudi, angkutan yang dibawa, dan orang di sekitar. Terjadinya kecelakaan dipengaruhi oleh tiga faktor utama, yakni manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan lingkungan.

Beberapa indikator pada perilaku manusia dalam mengemudikan kendaraan antara lain kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kedewasaan, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat atau narkoba dan aspek lain-lainnya. Perilaku mengemudi yang tidak aman, ugal-ugalan, liar dan cenderung agresif meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor pengemudi dominan yakni lengah dan tidak tertib. Hal ini kurangnya kesadaran hukum dari pengendara. Kesadaran hukum meliputi pengetahuan tentang peraturan, pengetahuan tentang isi peraturan, sikap terhadap peraturan, dan pola perilaku.

Menurut Treat dkk (1979) pada jurnal Marsaid, et al (2013) di dalam suatu tabrakan di jalan raya kemungkinan adanya interaksi macam-macam faktor, antara lain: faktor lingkungan (seperti: cuaca, kondisi jalan, dan lalu lintas), faktor kendaraan (seperti: tipe, dan kondisi), dan faktor pengemudi (seperti: motor and cognitive

abilities, fatigue, attitude, dan penggunaan alkohol). Dari seluruh faktor tersebut, faktor pengemudi (driver behaviour) diyakini menjadi sangat menonjol dan menyebabkan 80-90% dari seluruh tabrakan. Bagaimana seseorang akan mengemudi, dan bagaimana mereka memilih untuk mengendara, mempunyai significant impact mengalami resiko tabrakan.

Penelitian ini untuk mengidentifikasi pengaruh perilaku pengendara terhadap tingkat kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian ini dapat dijadikan informasi/ bahan pertimbangan lembaga yang berwenang untuk menciptakan kebijakan, program hingga strategi yang tepat untuk mengurangi angka kecelakaan. Penelitian ini mengadopsi dari Wesli (2015) disebabkan pada penelitian ini variabel yang diuji sudah memenuhi dari konsep berkendara.

Menurut Lay (2019) bahwa faktor yang mempengaruhi berkendara meliputi faktor pengetahuan, sikap disiplin dan perawatan kendaraan. adapun perbedaannya dari Indikator pengaruh perilaku meliputi pengetahuan aturan lalu lintas, sikap disiplin, dan merawat kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas di kota surabaya. Metode yang digunakan juga *structural equation modelling* (SEM) dengan data kuesioner berjumlah 200 responden untuk mendapatkan *confirmatory factor analysis* (CFA) kemudian diolah di software *analys Partial Least Square* (PLS) version 22. Dengan menggunakan SEM lebih tepat untuk menjelaskan indikator pengaruh perilaku mana kah yang berpengaruh dan seberapa besar pengaruh terhadap kecelakaan hal ini dimudahkan dengan path analys.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Metode kuantitatif menjelaskan hubungan antar variabel dan menguji teori. Sifat penelitian ini yaitu suatu bentuk metode penelitian yang mengikuti proses pengumpulan data menggunakan kuesioner. Metode kuantitatif disebut sebagai metode *positivistic* karena berlandaskan pada filsafat positifisme. Metode ini sebagai metode ilmiah (*scientific*) karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yang konkrit/empiris, objektif, terukur, rasional, sistematis, dan dapat diulang (*replicable*) (Sugiyono, 2017:23).

Dengan demikian, metode kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positifisme, digunakan



untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat statistik, dengan tujuan untuk menggambarkan dan menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Mulai dari pengumpulan data, penapsiran data yang diperoleh, serta pemaparan hasilnya untuk menggambarkan faktor-faktor yang berhubungan dengan tingkat keselamatan berkendara.

Metode analisis korelasi dilakukan untuk mengetahui hubungan antar variabel. Hubungan antara variabel kesalahan, penyimpangan dan Pengetahuan rambu lalu lintas terhadap keselamatan berkendara menggunakan Dalam analisis statistik data menggunakan metode SEM PLS. Berikut teknik analisa metode PLS:

Analisa outer model Menurut Husein (2015 : 18) analisa outer model dilakukan untuk memastikan bahwa measurement yang digunakan layak untuk dijadikan pengukuran (valid dan reliabel). Ada beberapa perhitungan dalam analisa ini :

- a. Convergent validity adalah nilai loading faktor pada variabel laten dengan indikator-indikatornya. Nilai yang diharapkan > 0,7.
- b. Discriminant validity adalah nilai crossloading faktor yang berguna apakah konstruk memiliki diskriminan yang memadai. Caranya dengan membandingkan nilai konstruk yang dituju

harus lebih besar dengan nilai konstruk yang lain.

- c. Composite reliability adalah pengukuran apabila nilai reliabilitas > 0,7 maka nilai konstruk tersebut mempunyai nilai reliabilitas yang tinggi.
- d. Average Variance Extracted (AVE) adalah rata-rata varian yang setidaknya sebesar 0,5..
- e. Cronbach alpha adalah perhitungan untuk membuktikan hasil composite reliability dimana besaran minimalnya adalah 0,6.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil *Diacriminant Validaty*

Composite reliability digunakan untuk mengukur nilai sesungguhnya reliabilitas suatu konstruk dan lebih baik dalam mengestimasi konsistensi internal suatu konstruk. *Cronbach Alpha* digunakan untuk mengukur batas bawah nilai reliabilitas suatu konstruk. Kriteria Reliability dapat dilihat dari nilai *Composite Reliability* dan *Cronbach Alpha* dari masing-masing konstruk. Menurut Gozali (2016) menyatakan Konstruk dikatakan memiliki reliabilitas yang tinggi jika mempunyai *Composite Reliability* di atas 0,70 dan mempunyai *Cronbach Alpha* diatas 0,60.

Tabel. 1. *Composite Reliability* dan *Cronbach Alpha*

	<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>Composite Reliability</i>
Penyimpangan (X1)	0.861	0.868
Kesalahan (X2)	0.883	0.895
Pengetahuan (X3)	0.782	0.798
Perilaku (Z)	0.951	0.952

(Sumber: Data Primer yang Diolah, 2024)

Tabel 1. diatas menunjukkan nilai *Cronbach's Alpha* variabel Penyimpangan sebesar 0.861, variabel Kesalahan sebesar 0.883,variable Pengetahuan sebesar 0.782, variabel Perilaku sebesar 0.951, dan variabel Keselamatan Berkendara sebesar 0.941 yang berarti semua variabel sudah memiliki nilai *Cronbach's Alpha* di atas 0,60 sehingga menunjukkan tingkat konsistensi jawaban

responden dalam setiap konstruk memiliki reliabilitas yang baik.

Composite Reliability variabel Penyimpangan sebesar 0.868, variabel Kesalahan sebesar 0.895, variabel Pengetahuan sebesar 0.798 variabel Perilaku sebesar 0.866, dan variabel Keselamatan Berkendara sebesar 0.807yang berarti semua variabel telah memiliki nilai *Composite Reliability* diatas 0,70 dan dapat

disimpulkan bahwa semua konstruk (variabel) memenuhi kriteria reliabilitas.

Berdasarkan kedua tabel di atas tersebut dapat disimpulkan bahwa nilai *cronbach's alpha* maupun *composite reliability* masing- masing konstruk (variabel) sudah di atas 0,60 maupun 0,70. Sehingga dapat disimpulkan masing- masing konstruk sudah memiliki reliabilitas yang baik.

Hasil selanjutnya untuk variabel Keselamatan Berkendara memperoleh hasil R-Square sebesar 0.886, yang artinya variabel Penyimpangan, Kesalahan dan Perilaku mampu

Hasil *R-Square*

Dalam menilai model dengan PLS dimulai dengan melihat *R-Square* untuk setiap variabel laten dependen. Uji *Goodness fit model* merupakan hasil estimasi *R-Square* dengan menggunakan *SmartPLS*.

menjelaskan variabel Keselamatan Berkendara sebesar 88,6% sisanya 11,4% dijelaskan oleh variabel lainnya yang tidak dihipotesiskan dalam model.

Tabel. 2 Hasil *Path Coefficients*

Variabel	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T-Statistics (IO/stdev)	P Values	Keterangan
X1 → Y	0.772	0.696	0.163	4.727	0.000	Berpengaruh
X2 → Y	0.334	0.233	0.153	2.179	0.029	Berpengaruh
X3 → Y	0.178	0.227	0.084	2.111	0.035	Berpengaruh

(Sumber: Data Primer yang Diolah, 2024)

1) Pengaruh langsung antara Penyimpangan (X1) terhadap Keselamatan Berkendara (Y)

Variabel Penyimpangan (X1) mempunyai pengaruh (O=0.772) terhadap variabel endogen Keselamatan Berkendara (Y) Nilai t – statistic pada hubungan konstruk ini adalah 4.727 yang menunjukkan bahwa nilai t-hitung X1 terhadap Y \leq t-tabel (2,001) dan nilai p – value 0.101.

Olehkarena itu, hipotesis ketiga yang menyatakan bahwa adanya pengaruh langsung antara variabel Penyimpangan (X1) terhadap Keselamatan Berkendara (Y) tidak terbukti. Sehingga Ho diterima/Ha ditolak, yang artinya tidak terdapat pengaruh langsung antara variabel Penyimpangan (X1) terhadap Keselamatan Berkendara (Y).

Pengaruh langsung antara variabel Penyimpangan (X1) terhadap Keselamatan Berkendara (Y) tidak terbukti. Sehingga Ho diterima/Ha ditolak, yang artinya tidak terdapat pengaruh langsung antara variabel Penyimpangan (X1) terhadap Keselamatan Berkendara (Y).

Sebagai makhluk sosial, manusia dituntut untuk bersikap dan berperilaku sesuai dengan norma-norma yang berlaku dalam masyarakat sebagai patokan atau

pedoman bagi benar atau salahnya perbuatan tindakan manusia dalam masyarakat untuk dapat melaksanakannya diperlukan unsur-unsur pola perilaku yang mendasarinya. Seseorang yang melakukan perilaku disiplin didorong oleh motif untuk melakukan hal tersebut. Motif dapat diartikan sebagai daya penggerak dari dalam dan didalam subjek untuk melakukan aktivitas-aktivitas tertentu demi tercapainya suatu tujuan. Berawal dari motif itulah maka tumbuh kata motivasi yang diartikan sebagai daya penggerak menjadi aktif. Motivasi untuk melakukan sesuatu itu terbagi menjadi dua yaitu motivasi intristik dan motivasi ekstrinsik.

a) Motivasi Intristik adalah motif-motif yang menjadi aktif atau keberfungsianannya tidak perlu dirangsang dari luar karena dalam diri setiap individu sudah ada dorongan untuk melakukan sesuatu.

b) Motivasi Ektrinsik adalah motif-motif yang aktif dan keberfungsianannya karena adanya rangsangan dari luar. Motivasi ekstrinsik dalam menanamkan disiplin sangat penting karena kemungkinan besar siswa yang sedang pada masa remaja selalu ingin bebas tanpa aturan



pada akhirnya memungkinkan untuk berperilaku menyimpang.

- 2) Pengaruh langsung antara Kesalahan (X2) terhadap Keselamatan Berkendara (Y)

variabel Kesalahan (X2) mempunyai pengaruh sebesar ($O=0.334$) terhadap variabel endogen Keselamatan Berkendara (Y) Nilai t – statistic pada hubungan konstruk ini adalah 2.179 yang menunjukkan bahwa nilai t -hitung X2 terhadap $Y \geq t$ -tabel (2,001) dan nilai p – value 0.029. Oleh karena itu, hipotesis keempat yang menyatakan bahwa adanya pengaruh langsung antara variabel Kesalahan (X2) terhadap Keselamatan Berkendara (Y) terbukti. Sehingga H_0 ditolak/ H_a diterima, yang artinya terdapat pengaruh langsung antara variabel Kesalahan (X2) terhadap Keselamatan Berkendara (Y).

Kurangnya sosialisasi dan kesadaran untuk belajar mengenai aturan berlalu lintas menjadi salah satu penyebab minimnya pengetahuan serta pemahaman para pelajar. Agar supaya diperoleh data yang mantap mengenai pengetahuan tentang peraturan, maka terlebih dahulu diteliti pengaruh dari perbedaan kelamin, tingkatan usia, pengalaman berkendara, kepemilikan Surat Isin Mengemudi (SIM), riwayat kecelakaan dan aspek sosial atau lingkungan. Hal itu perlu dilakukan oleh karena pengetahuan tentang rambu lalu lintas merupakan salah satu indikator minimal akan adanya kesadaran hukum.

- 3) Pengaruh langsung antara Pengetahuan (X3) terhadap Keselamatan Berkendara (Y)

Variable Pengetahuan (X3) mempunyai pengaruh sebesar ($O=0.178$) terhadap variabel endogen Keselamatan Berkendara (Y) Nilai t – statistic pada hubungan konstruk ini adalah 2,111 yang menunjukkan bahwa nilai t -hitung X3 terhadap $Y \geq t$ -tabel (2,001) dan nilai p – value 0.009. Oleh karena itu, hipotesis keempat yang menyatakan bahwa adanya pengaruh langsung antara variabel Pengetahuan (X3) terhadap Keselamatan Berkendara (Y) terbukti. Sehingga H_0 ditolak/ H_a diterima, yang artinya terdapat pengaruh langsung antara variabel Pengetahuan (X3) terhadap Keselamatan

Berkendara (Y).

Berdasarkan PERKAP 09 tahun 2012 pasal 55, pengendara diharapkan mempunyai lisensi, berkendara dengan aman, memperhatikan dan mematuhi semua peraturan lalu lintas. Kepolisian terus berinovasi untuk memberikan pelayanan yang lebih baik. Hal ini ditujukan untuk meningkatkan keselamatan di jalan dengan relugalasi dan peraturan lalu lintas baru. Mulai dari penerapan rambu, pemahaman gerakan pengaturan lalu lintas hingga memberikan sarana dan prasarana terbaik untuk mendapatkan lisensi berkendara.

Pada model diatas masyarakat lebih mamahami fungsi rambu daripada indikator lainnya yang dapat menyebabkan penurunan resiko kecelakaan lalu lintas. Perlu adanya upaya penanganan yang berdampak pada peningkatan keselamatan di jalan melalui peningkatan fungsi marka, pemahaman fungsi kepemilikan SIM, fungsi peralatan pada Mobil Truk, dan cara mengendarai Mobil Truk.

Jika dilihat dari hasil penilaian kueisoner yang telah diisi masyarakat memiliki pemahaman yang baik akan 5 indikator pengetahuan ini. Namun perlu adanya peraturan beserta penerapannya yang berkorelasi dalam bentuk nyata sebagai contoh berikut:

- a) Pembuatan rambu dan marka, hal ini sangat penting dikarenakan setiap orang memiliki pemahaman yang berbeda akan sikap berjalan, untuk menyamakan pemahaman mereka dengan memberikan rambu-rambu yang tepat akan kebutuhan mereka dan kebutuhan keselamatan di jalan.
- b) Responden memahami akan fungsi dari SIM, namun masih banyak responden yang memahami lulus tes dengan mandiri itu susah, hal ini dirasakan responden merasa ada bantuan jika merasa perlu bantuan dengan memberi imbalan.
- c) Peningkatan program pemahaman dari keamanan sebelum berkendara Responden memahami akan fungsi

peralatan. namun responden tidak diperlukan, karena responden berharap adanya jasa yang dapat membantunya. Untuk pembuat kebijakan ini diharapkan untuk tidak berputus asa untuk memberikan edukasi.

- d) Program peningkatan kualitas berkendara, Responden telah memahami akan bagaimana cara berkendara yang baik, namun adanya faktor lain yang menjadikan tidak melakukan berkendara dengan baik. Perlu adanya upaya kedepannya untuk meningkatkan kualitas sarana dan prasarana penunjang yang memberikan solusi akan masyarakat untuk berupaya lebih berkeselamatan di jalan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan, didapatkan pengaruh pengetahuan signifikan sebesar 0.043, Penyimpangan signifikan sebesar 0,045, dan kesalahan berpengaruh signifikan terhadap perilaku lalu lintas. Hubungan penyimpangan, kelahan dan pengetahuan dengan keselamatan berkeendara saling mempengaruhi sebesar 0,000, sedangkan kesalahan, terhadap perilaku lalu lintas saling mempengaruhi sebesar 0,029 dan pengetahuan berpengaruh signifikan terhadap perilaku lalu lintas, saling mempengaruhi sebesar 0,035
2. Hubungan tidak langsung variabel penyimpangan melalui perilaku berpengaruh t terhadap keselamatan kerja. Hubungan tidak langsung variabel kesalahan melalui perilaku berpengaruh t terhadap keselamatan kerja dan Hubungan tidak langsung variabel pengetahuan melalui perilaku berpengaruh t terhadap keselamatan kerja.

Saran

Berikut adalah saran untuk kepentingan penelitian ini dan selanjutnya:

1. Perlu pertimbangan lebih lanjut akan indikator tiap variabel. Perlu adanya penambahan atau pengurangan.
2. Kelebihan dan kekurangan yang ditunjukkan pada modifikasi model dapat dijadikan acuan

untuk melakukan pengembangan model konseptual pada penelitian selanjutnya.

3. Pada penelitian selanjutnya perlu adanya kontrol responden yang lebih bagus lagi untuk mendapatnya keyakinan model yang tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

- Lay, M. (2009). Handbook of Road Technology (4th ed.). *Taylor & Francis ELibrary*.
- Marsaid, Hidayat M, Ahsan. Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang. *Ilmu Keperawatan Universitas Brawijaya*. 2013;vol 1 (2):2.
- Hakzah, Imam Fadly. 2022. Perilaku Pengendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Barru. Jurnal Karajata Engineering.(2.1.Hal.9-18).
https://scholar.google.com/citations?view_op=view_citation&hl=id&user=7YxuSkcAAAAJ&citation_for_view=7YxuSkcAAAAJ:9ZIFYXVOiuMC.
- Husain, A. S. (2015). Penelitian bisnis dan manajemen menggunakan partial least squares (PLS) dengan smart PLS 3.0. *Modul Ajar Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Brawijaya*.
- Ismael, K., & Duleba, S. (2022). A Systematic Review of The Latest Advancements on Structural Equation Modelling (Sem) Technique Focusing On Applications In Transportation Planning. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 50(4), 336–343.
- Jumadil, D. (2022). Analisis Keselamatan Lalu Lintas Berdasarkan Pemahaman Berkendara Terhadap Simbol Rambu Lalu Lintas (Studi Kasus: Data'e, Lainungan, Kabupaten Sidenreng Rappang). *Jurnal Karajata Engineering*, 2(2), 1–9.
- Putranto, Leksmono, S., & Yendi Fajar Alyandi (2019) The Relationship Between Children Education in the Family and Car Driving and



- Motorcycle Riding Behavior in Indonesia. *International Journal of Integrated Engineering*, Vol 11, No. 6 (2019) 254-267. Universiti Tun Hussein Onn Malaysia Publisher's Office.
- Riandini IL, Susanti R, Yanis A. Gambaran Luka Korban Kecelakaan Lalu Lintas yang Dilakukan Pemeriksaan di RSUP Dr. M. Djamil Padang. *Jurnal Kesehatan Andalas*. 2015;4(2):502-508.
- Ronald, Manlian, dkk (2012), Identifikasi Penyebab Risiko Kecelakaan Kerja Pada Kegiatan Konstruksi Bangunan Gedung Di DKI Jakarta, Jurusan Teknik Sipil Srata II, Universitas Pelita Harapan, Banten.
- Rosolino, V. et al., 2014. Road Safety Performance Assessment: A New Road Network Risk Index For Into Mobility vol.111. *Social and Behavioral Sciences*, 624-633
- Samekto, A. A. (2017). Pengaruh keterampilan, konsentrasi, dan kondisi jalan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang. Semarang: *Jurnal sains dan teknologi maritime*
- Shams, G., Rehman, M. A., Samad, S., & Rather, R. A. (2020). The impact of the magnitude of service failure and complaint handling on satisfaction and brand credibility in the banking industry. *Journal of Financial Services Marketing*, 25(1-2), 25-34. <https://doi.org/10.1057/s41264-020-00070-0>
- Utari, Gineung Cynthia. 2009. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi. Jakarta : Skripsi Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat Fakultas Kedokteran Dan Ilmu Kesehatan UIN Syarif Hidayatullah
- World Health Organization. *Road Traffic Injuries: World Health Organization*; 2013.
- Wesli. 2015. 'Pengaruh Pengetahuan Berkendara Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM)', *Teras Jurnal*, Vol. 5, No. 1, Mar. 2015, ISSN 2088-0561, Online <http://teras.unimal.ac.id/index.php/teras/article/view/6/5>, Diunduh tanggal 18 Juni 2016 pukul 15.12 WIB
- Wulandari, Fitria. 2015. Pemahaman Pelajar Tentang Disiplin Berlalu Lintas (Studi di SMK Kesehatan Samarinda). *E-Journal Sosiatri – Sosiologi* 3(3): 52-64
- Wishnu Uzma Aljauza Puspoprodo, Nur Najmi Laila (2021) Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan* p-ISSN : 1412-2804 e-ISSN : 2354-8207
- Yosua, A. (2021). Pengaruh Personal Selling, Brand Image, dan Kualitas Produk Terhadap Kepercayaan (Trust) Konsumen dan Dampaknya Pada Keputusan Pembelian Polis Asuransi. *Jurnal Syntax Transformation*, 2(12), 1686- 1699.