

Halaman Pengesahan Artikel Ilmiah

**PENGARUH SIKAP INDIVIDU DAN PERILAKU TEMAN
SEBAYA TERHADAP PRAKTEK SAFETY RIDING PADA
REMAJA
(STUDI KASUS SISWA SMA NEGERI 1 SEMARANG)**

Telah diperiksa dan disetujui untuk di *upload* di
Sistim Informasi Tugas Akhir (SIADIN)

Pembimbing I


Eni Mahawati, SKM, M, Kes

Pembimbing II


Eko Hartini, ST, M. Kes

**Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktik
Safety Riding Pada Remaja
(Studi Kasus Siswa Sma Negeri 1 Semarang)**

Andi Sumiyanto¹, Eni Mahawati², Eko Hartini²

¹Alumni Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro Semarang

²Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro Semarang

Email : andi.sumiyanto@yahoo.co.id

ABSTRACT

Safety riding is a driving behavior to prevent traffic accident. Safety riding is designed for increasing awareness of driver about accident possibilities when driving. The research aims to determine the influence of the attitudes and peer behavior on adolescent safety riding behavior (case study on student in Senior High School 1 Semarang).

This was *Explanatory Research* with cross sectional design. Pearson product moment test and simple regression linear test were used for data analysis. The population was 423 students in Senior High School 1 Semarang Grade XII. The numbers of samples were 82 students, selected by *purposive sampling method*.

The result showed that most of respondents have good safety riding practice, such as bring vehicle registration letter, use helmet, and turn on sign lamp when turning. Statistic test result showed that peer behavior influence on *safety riding* practice (p value = 0,000), $F=20.593$, $R^2= 0,205$, means 20.5% of safety riding practice was influenced by peer behavior and the rest (79, 5%) influenced of others variables.

Recommendations are students should avoid negative influence of peers behavior such as speed up motorcycle when traffic light turn to yellow, use communication device while driving, listen to music while driving.

ABSTRAK

Safety riding adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Safety riding dirancang untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh sikap individu dan perilaku teman sebaya terhadap praktik *safety riding* pada remaja (studi kasus siswa SMA Negeri 1 Semarang).

Jenis penelitian ini menggunakan *eksplanatory research* dengan pendekatan *cross sectional*. Teknik analisis data menggunakan uji korelasi *pearson product moment* dan regresi linier sederhana. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh siswa kelas XII SMA Negeri 1 Semarang yang berjumlah 423 siswa. Sampel dalam penelitian ini adalah 82 orang yang dipilih secara "*purposive sampling*"

Hasil penelitian menunjukkan bahwa praktik *safety riding* responden secara umum baik. Aspek *safety* yang sering dilakukan yaitu membawa STNK setiap kali berkendara, kendaraan dilengkapi STNK, menggunakan helm setiap kali berkendara, menyalakan lampu sein kiri/kanan sebelum belok. Hasil uji statistik menunjukkan adanya pengaruh perilaku teman sebaya terhadap praktik *safety riding* (p value = 0,000), $F=20.593$, $R^2= 0,205$ yang artinya 20,5% praktik *safety riding* dipengaruhi oleh perilaku teman sebaya, sedangkan sisanya 79,5% dipengaruhi oleh sebab-sebab lain.

Saran bagi siswa sebaiknya menghindari perilaku negatif teman sebaya berupa tetap memacu pada saat lampu lalu lintas berwarna kuning, menggunakan alat komunikasi saat berkendara, mendengarkan musik saat berkendara.

PENDAHULUAN

Era globalisasi menuntut masyarakat modern untuk mempunyai mobilitas yang tinggi. Hal tersebut membutuhkan alat transportasi berupa sepeda motor atau mobil, sehingga dengan jumlah kendaraan yang tinggi mendorong terjadinya kepadatan lalu lintas. Fakta yang ada menunjukkan bahwa jalan raya justru menjadi ladang pembunuhan manusia modern. Sejak ditemukannya kendaraan bermotor lebih seabad lalu, diperkirakan sekitar 30 juta orang telah terbunuh akibat kecelakaan di jalan raya.¹

Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia masih sangat tinggi. Data Kepolisian Republik Indonesia menyebutkan pada tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan diseluruh Indonesia, dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang.²

Menurut data Dirlantas Polda Jawa Tengah sepanjang tahun 2012 terdapat 21.586 kejadian kecelakaan lalu lintas, dari jumlah kasus ini tercatat 3.410 nyawa melayang. Dibandingkan jumlah korban kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2011 yang mencapai 4.528 jiwa, angka ini mengalami penurunan. Jumlah angka kecelakaan di Jawa Tengah ini mengalami peningkatan hingga 23,9 %. Jumlah tersebut lebih tinggi dibandingkan pada tahun 2011 yaitu terjadi sebanyak 19.839 kasus kecelakaan lalu lintas.³

Masa remaja merupakan periode penting dalam rentang kehidupan manusia, karena masa remaja adalah suatu periode peralihan dari masa kanak-kanak ke masa dewasa. Pada masa ini remaja merasakan adanya perubahan yang terjadi pada dirinya seperti perubahan fisik yang hampir menyerupai orang dewasa, perubahan sikap, perasaan atau emosi yang sering tanpa disadari oleh

remaja itu sendiri seperti rasa malu, gembira, iri hati dan rasa ingin tahu. Sebagian besar remaja mengalami ketidakstabilan dari waktu ke waktu sebagai konsekuensi dari usaha penyesuaian diri pada pola perilaku dan harapan sosial yang baru namun meskipun emosi remaja seringkali sangat kuat dan tidak terkendali tetapi pada umumnya dari tahun ketahun terjadi perbaikan perilaku emosional.⁴

Safety riding adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety riding* dirancang untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara.⁵ Santrock mengartikan remaja sebagai masa perkembangan transisi antara masa kanak-kanak dan masa dewasa yang mencakup perubahan biologis, kognitif dan sosial emosional.

Menurut WHO, remaja adalah masa di mana individu berkembang dari saat pertama kali menunjukkan tanda-tanda seksual sekundernya sampai saat ia mencapai kematangan seksual.

Terdapat batasan usia pada remaja yang difokuskan pada upaya meninggalkan sikap dan perilaku kekanak-kanakan untuk mencapai kemampuan bersikap dan berperilaku dewasa. Menurut Monk dkk suatu analisis yang cermat mengenai semua aspek perkembangan dalam masa remaja yang secara global berlangsung antara umur 12 sampai 21 tahun, dengan pembagian : Remaja awal (12-15 tahun), remaja tengah (15-18 tahun), remaja akhir (18-21 tahun).

Teman sebaya atau *peers* adalah orang dengan tingkat umur dan kedewasaan yang kira-kira sama. Salah satu fungsi terpenting dari kelompok teman sebaya adalah untuk memberikan sumber informasi dan komparasi tentang dunia di luar keluarga. Melalui kelompok teman sebaya anak-anak menerima umpan balik dari teman-teman mereka tentang kemampuan mereka. Anak-anak menilai apa-apa yang mereka lakukan, apakah dia lebih baik dari pada teman-temannya, sama, ataukah lebih buruk dari apa yang anak-anak lain kerjakan. Hal demikian akan sulit dilakukan dalam keluarga karena saudara-saudara kandung biasanya lebih tua atau lebih muda (bukan sebaya).⁶

Sikap adalah respon tertutup seseorang terhadap stimulus atau objek tertentu, yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan.

Sikap merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak, dan merupakan pelaksanaan motif tertentu. Seperti halnya pengetahuan, sikap juga mempunyai tingkatan berdasarkan intensitasnya sebagai berikut:

- a. Menerima (*receiving*)
Menerima diartikan bahwa seseorang atau subjek mau menerima stimulus yang diberikan (objek).
- b. Menanggapi (*responding*)
Memberikan jawaban atau tanggapan terhadap pertanyaan atau objek yang dihadapi.
- c. Menghargai (*valuing*)
Memberikan nilai yang positif terhadap objek atau stimulus, mengajak mempengaruhi atau menganjurkan orang lain merespon.
- d. Bertanggung jawab (*responsible*)
Sikap yang paling tinggi kedudukannya adalah bertanggung jawab terhadap apa yang telah diyakininya, seseorang yang telah mengambil sikap tertentu berdasarkan apa yang diyakininya.⁷

Perilaku adalah suatu kegiatan atau kegiatan atau aktifitas organism (mahluk hidup) yang bersangkutan. Oleh sebab itu dari sudut pandang biologis seluruh makhluk hidup termasuk manusia itu berperilaku, karena mereka memiliki aktifitas masing-masing. Sehingga yang dimaksud dengan perilaku manusia, pada hakikatnya adalah tindakan atau aktifitas dari manusia itu sendiri yang mempunyai bentangan yang sangat luas, dari kesimpulan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktifitas manusia, baik yang dapat diamati langsung, maupun yang tidak dapat diamati pihak lain.

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah Menganalisis pengaruh sikap individu dan perilaku teman sebaya terhadap praktik *safety riding* pada remaja (study kasus siswa SMA Negeri 1 Semarang).

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan *eksplanatori research* yaitu penelitian yang menjelaskan hubungan antara variabel bebas sikap individu, perilaku teman sebaya dan variabel terikat praktik *safety riding* melalui pengujian hipotesis yang

dirumuskan. Pendekatan penelitian ini adalah *cross sectional* karena dengan cara mengamati atau observasi dan diukur dengan waktu yang bersamaan.⁸

Populasi adalah keseluruhan objek penelitian atau objek yang diteliti.⁹ Populasinya dalam penelitian ini adalah jumlah keseluruhan siswa kelas XII SMA Negeri 1 Semarang dengan jumlah 423. Sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* siswa dipilih oleh guru yang sesuai dengan kriteria inklusi, selanjutnya di tempatkan di ruangan aula dan diberikuesioner untuk diisi.

Dalam penelitian ini untuk melakukan analisis data dengan menggunakan bantuan program computer yaitu SPSS.

1. Analisa Univariat

Analisa univariat adalah analisa yang dilakukan terhadap variabel dari hasil penelitian.¹⁰ Pada umumnya analisa ini hanya menghasilkan distribusi dan presentase dari tiap variabel.

2. Analisa Bivariat

Analisa bivariat adalah analisa yang dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan atau berkorelasi.¹⁰ Uji statistik menggunakan uji korelasi *pearson product moment* dan uji regresi linier sederhana.

HASIL PENELITIAN

A. Analisa Univariat

1. Karakteristik Responden

a. Umur responden.

Berdasarkan uji statistik umur responden, didapatkan hasil seperti pada tabel dibawah ini :

Tabel 1
Gambaran Umur Responden

No	Kelompok (Umur)	Jumlah	Prosentase
1.	15	2	2.4
2.	16	18	22.1
3.	17	53	64.6
4.	18	7	8.5
5.	19	2	2.4
Total		82	100.0

Sumber:olah data primer, 2013

Berdasarkan tabel 1 dapat diketahui bahwa umur responden berkisar 15 sampai dengan 19 tahun. Dalam buku petunjuk tata cara bersepeda motor, syarat seseorang untuk dapat mengendarai sepeda motor adalah telah berumur 17 tahun. Sebagian besar responden termasuk dalam kategori tersebut.

b. Jenis Kelamin Responden.

Berdasarkan uji statistik jenis kelamin responden, didapatkan hasil seperti pada tabel dibawah ini :

Tabel 2
Gambaran Jenis Kelamin Responden

No	Jenis kelamin responden	Jumlah	%
1	Laki-laki	56	68.3
2	Perempuan	26	31.7
Total		82	100

Sumber:olah data primer, 2013

Berdasarkan tabel 2 dapat diketahui bahwa jumlah responden berjenis kelamin laki-laki sebanyak 56 orang (68,3%), sedangkan perempuan sebanyak 26 orang (31,7%).

c. Kepemilikan SIM

Berdasarkan uji statistik kepemilikan SIM, didapatkan hasil seperti pada tabel dibawah ini :

Tabel 3
Gambaran Kepemilikan SIM

No	Kelompok umur (Tahun)	Kepemilikan SIM				Total	
		Memiliki SIM		Tidak memiliki SIM		Σ	%
		Σ	%	Σ	%		
1	15	0	0	2	100	2	100
2	16	1	5,5	17	94,5	18	100
3	17	37	69,8	16	30,2	53	100
4	18	5	71,4	2	28,6	7	100
5	19	2	100	0	0	2	100

Sumber:olah data primer, 2013

Berdasarkan tabel 3 dapat diketahui bahwa responden yang berusia ≥ 17 tahun masih 58,8% tidak memiliki SIM.

B. Analisis Bivariat

Merupakan analisis yang digunakan untuk mengetahui apakah ada hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat, dimana variabel bebas meliputi sikap individu dan perilaku teman sebaya terhadap variabel terikat yaitu praktik *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Semarang.

Sebelum melakukan analisis bivariat dengan menguji hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat, maka dilakukan uji normalitas terhadap masing-masing variabel terikat maupun variabel bebas. Hasil uji normalitas menunjukkan bahwa variabel sikap individu dan perilaku teman sebaya berdistribusi normal yaitu $p > 0,05$. Sehingga dilakukan uji regresi linier sederhana.

Tabel 4
Hasil Normalitas data

No	Variabel	<i>P Value</i> (Kolmogorof-Simirnov Z)	Distribusi
1.	Sikap individu	0,067	Normal
2.	Perilaku teman sebaya	0,534	Normal
3.	Praktik <i>safety riding</i>	0,789	Normal

Sumber:olah data primer, 2013

Tabel 5
Hasil Uji korelasi

Variabel bebas	Variabel terikat	<i>P value</i>	α	Hasil
Sikap individu	Praktik <i>safety riding</i>	.838	0.05	Tidak Ada hubungan
Perilaku teman sebaya	Praktik <i>safety riding</i>	.000	0.05	Ada hubungan

Sumber:olah data primer, 2013

Dari tabel diatas variabel sikap individu diperoleh p value = 0,838 yang berarti p value $> 0,05$ yang berarti H_0 diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara sikap individu dengan praktik *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Semarang, sedangkan variabel perilaku teman sebaya diperoleh p value = 0,000 yang berarti p value $< 0,05$ yang berarti H_0 ditolak sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan

antara perilaku teman sebaya dengan praktik *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Semarang.

Tabel 6
Hasil uji regresi linier sederhana perilaku teman sebaya terhadap praktik *safety riding*

No	Variabel bebas	Variabel terikat (Praktik <i>safety riding</i>)		Signifikansi
		Beta	P	
1	Perilaku teman sebaya	0,452	0,000	Signifikan
F=20.593, $p = 0,000$ R ² = 0,205				

Sumber:olah data primer, 2013

Berdasarkan tabel 6 dapat diketahui bahwa variabel perilaku teman sebaya terhadap praktik *safety riding* memiliki signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Hal ini berarti perilaku teman sebaya berpengaruh terhadap praktik *safety riding*.

Angka R Square adalah 0,205.hal ini berarti bahwa 20,5% variabel perilaku teman berpengaruh terhadap praktik *safety riding*. Dan 79,5% dipengaruhi oleh sebab-sebab lain.

Dari uji anova diperoleh nilai F sebesar 20.593 dengan tingkat signikansi nlai $p = 0,000$ ($p < 0,05$) maka praktik *safety riding* dipengaruhi secara signifikan olehperilaku teman sebaya.

PEMBAHASAN

A. Hubungan Sikap Individu Terhadap Praktik *Safety Riding*

Respon terhadap perilaku berkendara teman sebaya dalam pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara (alat kendali, ban, lampu, klakson, spion, rantai, mesin), pemeriksaan kelengkapan surat (SIM dan STNK), penggunaan APD (helm, masker, sarung tangan, jaket, sepatu)

Sikap adalah respon tertutup seseorang terhadap stimulus atau objek tertentu, yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan. Sikap merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak, dan merupakan pelaksanaan motif tertentu. Seperti halnya pengetahuan, sikap juga mempunyai tingkatan berdasarkan intensitasnya.

Menurut Notoatmodjo (2005) Sikap merupakan kesiapan untuk bereaksi terhadap objek di lingkungan tertentu sebagai suatu penghayatan terhadap objek. Sikap siswa yang positif terhadap safety riding diharapkan telah menjadi bukti kesiapan siswa untuk mengaplikasikan perilaku aman berkendara.¹¹

Berdasarkan hasil analisis *pearson product moment* data dengan nilai signifikansi 5% p value 0,838 menunjukkan tidak ada hubungan antara sikap individu terhadap praktik *safety riding*. Dalam hal ini sehingga tidak bisa dilakukan uji regresi, dikarenakan syarat uji regresi harus berkorelasi antara variabel *independent* dengan variabel *dependent*. Hasil ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan Raditya Ariwibowo (2013) yang menunjukkan ada hubungan sikap terhadap praktik *safety riding*.¹²

Berdasarkan hasil penelitian sikap individu yang sering dilakukan oleh responden pada aspek *safety riding* meliputi membawa STNK setiap kali berkendara (100%), (97,6%) menyalakan lampu sein kanan dan kiri sebelum belok depan saat berkendara, (96,3%) menggunakan jaket atau pakaian pelindung setiap kali berkendara, (96,3%) menyalakan lampu depan saat berkendara, menggunakan helm setiap kali berkendara dan menggunakan sepatu/pelindung kaki setiap kali berkendara (93,9%).

B. Pengaruh Perilaku Teman Sebaya terhadap *Safety Riding*.

Perkembangan kehidupan sosial remaja ditandai dengan meningkatnya pengaruh teman sebaya dalam hidup mereka. Sebagian besar waktu remaja dihabiskan untuk melakukan interaksi sosial dengan teman-teman sebayanya.¹³

Teman sebaya (*peers*) adalah orang dengan tingkat umur dan kedewasaan yang kira-kira sama. Salah satu fungsi terpenting dari kelompok teman sebaya adalah untuk memberikan sumber informasi dan komparasi tentang dunia di luar keluarga. Melalui kelompok teman sebaya anak-anak menerima umpan balik dari teman-teman mereka tentang kemampuan mereka.

Berdasarkan hasil analisis *pearson product moment* data dengan nilai signifikansi 5% p value 0,000 menunjukkan ada hubungan antara perilaku teman terhadap praktik *safety riding*. Dalam hal ini, maka variabel perilaku

teman sebaya dapat dilakukan uji regresi linier sederhana, dengan hasil p value sebesar 0,000 ($p < 0,05$) dalam hal ini berarti perilaku teman sebaya berpengaruh terhadap praktik *safety riding*, R Square 0,205 berarti (20,5%) variabel perilaku teman sebaya berpengaruh terhadap praktik *safety riding* dan 79,5% dipengaruhi oleh sebab-sebab lain. Hasil ini sesuai dengan penelitian Prio sambodo yang menunjukkan ada hubungan teman dengan salah satu penerapan *safety riding* yaitu penggunaan helm SNI.¹⁴

Berdasarkan hasil penelitian perilaku teman sebaya terhadap praktik *safety riding* yang sering dilakukan yaitu membawa STNK setiap kali berkendara sebesar (91,4%), kendaraan dilengkapi dengan STNK (90,3%), (89,0%) menggunakan helm setiap kali berkendara, (86,2%) menyalakan lampu sein kiri kanan sebelum berbelok.

Berdasarkan hasil penelitian, perilaku teman sebaya tetap memacu pada saat lampu lalu lintas berwarna kuning, menggunakan alat komunikasi saat berkendara, merokok saat berkendara, melanggar rambu lalu lintas, maka peneliti menyarankan menghindari perilaku negatif teman sebaya.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisa di atas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Karakteristik responden meliputi umur 15-19 tahun, sebagian besar ≥ 17 tahun (75,5%) dengan jenis kelamin laki-laki (68,3%) dan perempuan (31,7%)
2. Responden yang berusia ≥ 17 tahun yang memiliki SIM sebanyak 41,2%.
3. Perilaku teman sebaya (p value = 0,000) berhubungan dengan praktik *safety riding* sedangkan sikap individu tidak berhubungan dengan praktik *safety riding* (p value = 0,838).
4. Perilaku teman sebaya (p value = 0,000) berpengaruh terhadap praktik *safety riding*, $F=20.593$, $R^2= 0,205$ yang artinya 20,5% praktik *safety riding* dipengaruhi oleh perilaku teman sebaya, sedangkan sisanya 79,5% dipengaruhi oleh sebab-sebab lain.

SARAN

1. Bagi siswa.
Sebaiknya menghindari perilaku negatif teman sebaya berupa tetap memacu pada saat lampu lalu lintas berwarna kuning, menggunakan alat komunikasi saat berkendara, merokok saat berkendara, melanggar rambu lalu lintas, berkendara dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam, berboncengan lebih dari 2 orang, mendengarkan music saat berkendara
2. Bagi sekolah SMA Negeri 1 Semarang.
Diharapkan mengoptimalkan peran guru kelas, guru BK, serta aktifis OSIS untuk menciptakan suasana pergaulan teman sebaya yang lebih positif.
3. Bagi peneliti lain.
Disarankan menggunakan metode kualitatif untuk menggali penyebab lebih mendalam.

DAFTAR PUSTAKA

1. Sutawi. Membangun Budaya Keselamatan Jalan. Universitas Muhamadiyah. Malang. 2006.
2. Anonim. Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga. www.bin.go.id. Diakses tanggal 25 Juli 2013.
3. Anonim. Innalillahi, 3.410 Nyawa Melayang di Jalan Raya. www.republika.co.id. Diakses tanggal 7 Juni 2013.
4. Mappiare, A. Psikologi Remaja. Surabaya : Percetakan Usaha Nasional. 1990.
5. Suwarjo. Konseling Teman Sebaya (Peer Counseling) Untuk Mengembangkan Resiliensi Remaja. (Makalah). 2008.
6. Adhitya Aziz Nur Syaifudin. Perancangan Iklan Layanan Masyarakat Safety Riding 2d Di Polsek Berbah (skripsi). 2013.
7. Laura Florensia. Pengaruh Kelompok Teman Sebaya Dan Media Masa terhadap Keterampilan Sosialatlet Muda Di SMA Negeri Raguna Jakarta (skripsi) 2011.
8. Notoatmodjo Soekidjo. Konsep Prilaku Kesehatan. Rineka Cipta. Jakarta. 2002.

9. Danim S. Metode Penelitian Untuk Ilmu-Ilmu Perilaku. Bumi Aksara. Jakarta. 2007
10. Budiarto Eko. Metodologi Penelitian Kedokteran: Sebuah Pengantar. Jakarta. 2004.
11. Notoatmojo, S. Metodologi Penelitian Kesehatan. Edisi revisi. Rineka Cipta. Jakarta. 2010.
12. Notoatmodjo, 2005. Promosi Kesehatan Dan Ilmu Perilaku. Jakarta : Rineka Cipta.
13. Raditya Ariwibowo. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktek Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik. Jurnal Kesehatan Masyarakat 2013, Vol 2, No 1, Tahun 2013
14. Priyo Sambodo. Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Penggunaan Helm Standar Nasional (SNI) Oleh Pengendara Sepeda Motor Sebagai Alat Pelindung Keselamatan Berkendara (Studi Pada Mahasiswa FKM UNDIP Semarang. (Skripsi) 2010.