



Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor (*Safety Riding*) pada Siswa SMA di SMA NU 2 Gresik

Thalia Rahmadina Afiansyah¹, Sestiono Mindiharto²

^{1,2}Fakultas Kesehatan, Universitas Muhammadiyah Gresik, Indonesia

Abstract

Received: 12 April 2023

Revised: 22 April 2023

Accepted: 20 Mei 2023

Background: Safety riding or safe driving is an effort to maintain the safety of drivers and other road users, which is carried out with the aim of reducing traffic accidents and preventing injury to road users. Students as teenage riders are a factor that needs to be considered in riding a motorcycle. Because at a young age, they still can't make decisions in the right way. The factors of this study are knowledge and attitudes towards safety riding behavior. Research Objectives: To analyze factors related to safety driving behavior (safety riding) among high school students at SMA NU 2 Gresik. Method: This study uses a survey method. The approach used in this study is a quantitative approach using the Cross Sectional method and using the Spearman Rho statistical test. The sample used is Proportionate Stratified Random Sampling which is taken in a balanced manner from each class. So that it is known that the sample in this study is 60 students with the criteria of class XI IPS 1 and IPS 2 students. Results: There is a significant relationship between the knowledge factor and safety riding behavior, because it is known that the p number is $0.009 < 0.05$. The factors are not related, namely attitudes and behavior safety riding with $p 1.000 > 0.05$. Conclusion: Based on the research analysis, the results show that there is a link between knowledge and safety riding behavior. So efforts are needed to increase knowledge about driving by holding socialization on safe driving to students or school residents.

Keywords: *Students, Knowledge, Attitudes, and Behavior of Safety Riding.*

(*) Corresponding Author: sestionomindiharto@umg.ac.id thaliarahmadina0701@gmail.com

How to Cite: Afiansyah Thalia R., & Mindiharto S. (2023). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor (*Safety Riding*) pada Siswa SMA di SMA NU 2 Gresik. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8080000>

PENDAHULUAN

Insiden dalam berkendara ialah sebuah masalah yang menimbulkan banyak korban, baik luka berat maupun luka ringan serta kematian. Kecelakaan di Indonesia per tahun menunjukkan angka hingga 1,3 juta dan 50 juta korban kecelakaan menderita cacat, namun umumnya korban kecelakaan lalu lintas adalah remaja dengan usia yang sama atau di atas 15 tahun. Ada banyak aturan lain di jalan yang harus kita patuhi, seperti tidak berpacu dengan lampu merah, memakai helm setiap kali kita mengendarai roda dua (Liunesi et al., 2022). Masalah ketertiban lalu lintas di jalan merupakan tanggung jawab bersama seluruh pengguna jalan, bukan hanya polisi. Semua pengguna jalan wajib mematuhi peraturan lalu lintas jalan raya. Ini setidaknya akan mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas (Dishub Buleleng, 2019).

Kendaraan bermotor khususnya sepeda motor menjadi alat transportasi modern yang berguna bagi warga dalam melakukan kegiatan setiap hari khususnya untuk berpergian. Terlihat bahwa pertumbuhan kendaraan bermotor melonjak setiap tahunnya secara signifikan. Sepeda motor menjadi pilihan sebagian besar orang sebagai kendaraan mereka. Namun banyaknya penggunaan



sepeda motor ini tidak diimbangi dengan ketertibannya dalam menggunakan alat pelindung diri dan ketertiban saat berkendara di jalan raya yang akan menjadi faktor penting dalam mencapai keselamatan saat berkendara (*safety riding*) (Dina, 2020).

Berkendara dengan aman atau *safety driving* adalah tindakan untuk menekan terjadinya insiden lalu lintas dan cedera akibat insiden di jalan raya. Perilaku berkendara aman perlu diterapkan sedari kecil supaya insiden di jalan raya tidak semakin meningkat. Tindakan mengemudi yang aman berarti seseorang wajib memiliki kemampuan kendaraan yang memadai, mengetahui cara mengemudi serta mengemudikan transportasi dengan benar serta aman, mengerti aturan jalan dan alat-alat pendukung lainnya, serta memiliki pemahaman dan sikap yang baik tentang lalu lintas serta berperilaku tidak emosi, menerima, waspada dan hormat serta menghormati orang lain antar pengguna jalan dan diri sendiri (Paramitha, 2017).

Meskipun di Indonesia sudah memiliki dasar hukum untuk mengatur lalu lintas, namun pelanggaran terkait lalu lintas tetap saja terjadi. Salah satu pengingkaran rambu-rambu jalan yang ditemui adalah kurangnya disiplin para pengendara dalam memakai helm ketika berkendara. Kewajiban memakai helm pada kendaraan bermotor disusun pada Pasal 106 Ayat 8 UU No. 22 Tahun 2009 (Thoriq, 2020). Syarat untuk berkendara aman adalah dengan menggunakan helm ber Standart Nasional Indonesia (SNI). Menggunakan helm dengan Standar Nasional Indonesia sangat penting ketika berkendara, karena dengan memakai helm dapat meminimalisir angka kematian akibat kecelakaan saat berkendara, sekaligus melindungi kepala dari benturan benda keras saat terjadi kecelakaan (Komang et al., 2019). Persyaratan lain untuk keselamatan berkendara ialah memiliki SIM C. Untuk dapat memiliki SIM C harus berumur terkecil 17 tahun (UU No. 22 Tahun 2009, pasal 81 ayat 2). Kejadian yang mencakup tindakan bersepeda yang sering ada pada sekitar kita adalah anak dibawah umur yang belum punya SIM. Terlebih mengemudikan lagi jika anak umur pelajar mengenakan kendaraan bermotor untuk kegiatannya hariannya. Lebih muda usia pengendara kendaraan, lebih besar kejadian yang diambalnya (Kusumastutie, 2018).

Setiap tahun jumlah pelajar yang mengendarai sepeda motor semakin meningkat, semakin banyak kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan cedera, luka-luka bahkan kematian (D. Fadilah et al., 2018). Meningkatnya kefatalan anak muda dalam kecelakaan karena ketidaktahuan akan kejadian lalu lintas jalan raya. Pengemudi muda sangat sering berada dalam tempat berbahaya jika mereka tidak menggunakan perlengkapan mengemudi dan tidak mengikuti aturan. (Setyowati et al., 2019). Pengendara anak muda disebut dengan populasi dengan risiko tinggi dalam jalan raya meskipun paparan mereka terhadap mengemudi relatif rebiasanya kecil, tetapi kemungkinan insiden semakin tinggi terhadap anak muda. Menurut Danielle telah diinvestigasi terhadap 683 anak muda dengan umur antara 18 dan 28 dan menyimpulkan bahwa terdapat ciri kebiasaan pengemudi remaja,

ialah ingin menjadi pusat perhatian, kebaikan dan terburu-buru (Danielle et al., 2020).

Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan total transportasi motor di Indonesia hingga 136,32 juta di tahun 2020. Dengan uraian, sepeda motor 115,29 juta, mobil 15,8 juta, truk 5,01 juta, dan bus 233,42 ribu. Menurut data Korlantas Polri yang disampaikan oleh Kemenhub, jumlah insiden di jalan Indonesia telah mencapai 103.645 pada tahun 2021. Pada tahun 2021, 25.266 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Sementara itu, 10.553 orang luka berat dan 117.913 orang luka ringan akibat kecelakaan lalu lintas. Dari segi kendaraan, 73% kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor (Azkiya, 2022).

Provinsi Jawa Timur memiliki total sepeda yaitu 22 juta unit (16,14%). Dengan total tersebut, 19,35 juta berupa sepeda motor, 1,88 juta mobil penumpang, 732.670 truk, dan 35.300 bus (BPS, 2020). Korban jiwa dan luka ringan 90 orang, luka berat 77 orang dan meninggal dunia 11 orang. (Korlantas, 2021).

Kecelakaan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor di Kabupaten Gresik pada tahun 2021 mencapai 823 khusus. Khusus ini banyak terjadi pada kelompok usia produktif yakni 16-30 tahun dengan angka 380 korban. Dengan rincian 16 korban meninggal dan 53 korban luka ringan. Menurut Kepala Satuan Jalan Polres Gresik, AKP Engkos Sarkosi, sebagian besar kecelakaan disebabkan kelalaian pengemudi (BPS Kab. Gresik, 2021).

Pada penelitian Dina, 2020 pada pelajar kelas 10 dan 11 di SMAN 7 Kota Bengkulu dengan total 74 orang, diperoleh 4 faktor yang berkaitan pada faktor tidak terikat adalah tindakan aman ialah pengetahuan (p 0,02), sikap (p 0,00), jenis kelamin (p 0,01) dan pengalaman berkendara (p 0,00), dan faktor tidak terikat yang tidak berhubungan yaitu umur (p 0,551).

Survey permulaan yang dilaksanakan tanggal 30 September 2023 diperoleh bahwa terdapat siswa yang mengalami kecelakaan, dari informasi yang diterima dalam 6 bulan terakhir kecelakaan sebanyak 3 siswa. 2 anak diantaranya terpeset saat hendak membelok, dan 1 lainnya tertabrak saat hendak membelok ke gang sekolah. Kecelakaan yang terjadi pada 1 siswa diperoleh bahwa siswa tersebut belum berusia 17 tahun, sehingga siswa dapat dikatakan jika pengetahuan dan sikap tentang keselamatan berkendara masih kurang. Serta menurut Undang-Undang No. 22 tahun 2009 siswa berusia dibawah 17 tahun belum memenuhi legalitas dalam menggunakan kendaraan bermotor. Ketika agenda K3 dijalankan, penerapan keselamatan berkendara dilakukan dengan baik dan tepat, maka angka atau risiko kecelakaan yang mungkin terjadi bisa berkurang bahkan bisa nol kemungkinan (*zero accident*) dalam berkendara. Oleh karena itu siswa dituntut untuk menerapkan dengan baik, sehingga dapat meminimalisir insiden di lalu lintas.

Perumusan masalah yang disusun dalam penelitian ini ialah apa yang berhubungan dengan tindakan keselamatan mengemudi sepeda motor (*safety riding*) di siswa SMA NU 2 Gresik?. Tujuan penelitian ini ialah untuk

menguraikan beberapa faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA kelas 11 di SMA NU 2 Gresik.

METODE

Penelitian yang dilaksanakan menggunakan metode survei, dengan sistem pembagian kuesioner sebagai alat mengumpulkan data. Strategi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan kuantitatif dengan menggunakan metode *Cross Sectional* dan menggunakan uji *statistic Spearman Rho*. Metode *cross sectional* adalah observasi yang memfokuskan di waktu perhitungan atau pemantauan data variabel dependen dan variabel independen yang dihitung secara bersamaan atau sekali (Notoatmodjo, 2018). Dan untuk penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang dipakai untuk mempelajari kelompok atau sampel tertentu, alur observasi dipakai sebagai alat pengumpul hasil, pencarian data bersifat kuantitatif/statistik, dengan niat memeriksa jawaban sementara yang diberikan (Tanzeh & Arikunto, 2020).

Data sekunder yang diperoleh dari catatan BK SMA NU 2 Gresik. Data primer diperoleh dengan cara menyebarkan kuesioner dengan maksud untuk mengetahui karakteristik umum pelajar. Kuesioner ini berbentuk kalimat yang telah dirangkai secara baik, kemudian pengisi hanya akan memberikan jawaban.

Teknik analisis yang digunakan terdiri dari tiga bagian diantaranya ialah kajian univariat dan kajian bivariat. Kajian univariat dipakai untuk menjelaskan hasil yang sudah terkumpul (Sugiyanto, 2017) dalam (Basuki, 2019). Kajian univariat dalam dipakai untuk menjelaskan sebaran data dari setiap faktor tidak terikat ialah usia, jenis kelamin, pengalaman berkendara, pengetahuan, sikap dan faktor terikat perilaku *safety riding* dalam bentuk presentase. Kajian bivariat ini berguna untuk menguraikan keterkaitan antara dua faktor (faktor terikat dan tidak terikat). Untuk menguji signifikansi hubungan faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* dengan menggunakan uji ststistik *Spearman Rho*.

HASIL PENELITIAN & PEMBAHASAN

Hasil uji univariat distribusi frekuensi pelajar yang berpengetahuan baik berjumlah 48 siswa dengan prosentase 80%. Sedangkan pelajar yang berpengetahuan sangat baik berjumlah 12 siswa dengan prosentase 20%. Hasil uji univariat distribusi frekuensi berdasarkan sikap dengan kategori kurang berjumlah 2 siswa dengan prosentase 3%. Pelajar dengan tingkatan baik sebanyak 56 siswa dengan prosentase 94%. Serta pelajar dengan tingkatan sangat baik berjumlah 2 siswa dengan prosentase 3%. Hasil uji univariat distribusi frekuensi berdasarkan perilaku dengan kurang baik berjumlah 1 siswa dengan prosenatse 2%. Siswa dengan perilaku baik berjumlah 49 siswa dengan prosentase 81%. Dan untuk siswa dengan perilaku sangat baik berjumlah 10 siswa dengan prosentase 17%.

Berdasarkan hasil kajian data pada variabel Pengetahuan dengan Perilaku dengan menggunakan Uji *Spearman Rho* maka didapatkan hasil pada tabel sebagai berikut :

Tabel 1 Analisis Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding

Perilaku Safety Riding								
Variabel	Kurang		Baik		Sangat Baik		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Pengetahuan								
Kurang	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Baik	1	2%	42	70%	5	8%	48	80%
Sangat Baik	0	0%	7	12%	5	8%	12	20%
P Value	0,009							

Hasil pengujian keterkaitan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara menunjukkan bahwa siswa yang dengan pemahaman baik dengan perilaku baik terdapat 42 siswa (70%) lebih banyak daripada siswa dengan pemahaman sangat baik dengan perilaku baik hanya terdapat 7 siswa (12%). Sedangkan siswa yang memiliki pengetahuan baik dan sangat baik dengan perilaku sangat baik terdapat 5 siswa (8%). Hasil dari uji spearman rho diketahui $p\ 0,009 < 0,05$. Maka diartikan terdapat ada keterkaitan antara sikap dengan perilaku berkendara.

Berdasarkan hasil kajian data pada variabel pengetahuan dengan perilaku diuji menggunakan Uji Spearman Rho maka didapatkan hasil pada tabel sebagai berikut :

Tabel 2 Analisis Hubungan Sikap dengan Safety Riding

Perilaku Safety Riding								
Variabel	Kurang		Baik		Sangat Baik		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Sikap								
Kurang	0	0%	2	3%	0	0%	2	3%
Baik	1	2%	45	75%	10	17%	56	94%
Sangat Baik	0	0%	2	3%	0	0%	2	3%
P Value	1,000							

Berdasarkan hasil penelitian hubungan antara sikap dengan tindakan berkendara menunjukkan bahwa siswa yang bersikap baik dengan perilaku berkendara baik berjumlah 45 siswa (75%) dibandingkan dengan siswa yang bersikap kurang dan sangat sangat baik dengan perilaku baik terdapat 2 siswa (3%). Sedangkan untuk siswa dengan sikap baik dengan tindakan kurang hanya terdapat 1 siswa (2%) dibandingkan dengan siswa dengan tindakan sangat baik terdapat 10 siswa (17%). Hasil dari uji *spearman rho* diketahui $p\ 1,000 > 0,05$.

Maka dapat diartikan bahwa tidak berhubungan antara sikap dengan perilaku berkendara.

Berdasarkan hasil analisa diketahui usia pelajar yang menjadi responden pada kelas XI ialah 16 dan 17 tahun. Usia tersebut menurut BPS termasuk kedalam kategori remaja, dengan jumlah siswa 60 (100%). Usia remaja (16-18) pada awalnya tertarik untuk mengendarai sepeda motor, walaupun keterampilan mengemudinya belum lengkap sehingga aturan lalu lintas dan keselamatan berkendara sering dihiraukan (Puspoprodo & Laila, 2021). Namun anak muda dicirikan oleh amarah yang tidak stabil, sehingga mempengaruhi perilaku pengemudi di jalan raya. Hal ini semakin diperkuat dengan kedisiplinan masyarakat yang sangat rendah dalam mematuhi peraturan lalu lintas (Lady, Rizqandini, 2020).

Menurut peraturan yang berlaku di Indonesia usia remaja yang diperbolehkan membawa kendaraan bermotor adalah 17 tahun. Namun pada kenyataannya siswa sekolah yang belum mencapai umur 17 tahun sudah diperbolehkan membawa kendaraan bermotor ke sekolah. Hal ini diperkuat dalam keseharian bahwa siswa kelas X yang berusia antara 15-16 tahun telah diperbolehkan membawa sepeda motor ke sekolah. Jadi diharapkan untuk membuat peraturan bahwa siswa sekolah yang diperbolehkan membawa sepeda motor hanya siswa yang telah berusia 17 tahun.

Berdasarkan hasil observasi diperoleh hasil bahwa lebih banyak pelajar berjenis kelamin perempuan sebanyak 47 (78%) siswa. Dan siswa yang berjenis kelamin laki-laki terdapat 13 (22%) siswa. Hal ini dikarenakan jumlah siswa kelas 11 IPS 1 dan IPS 2 di SMA NU 2 Gresik terbanyak pelajar dengan jenis kelamin perempuan dibandingkan pria.

Perbedaan jenis kelamin dapat mempengaruhi bagaimana seseorang membuat keputusan selama berkendara yang mana diketahui bahwa pengemudi laki-laki dan pengemudi muda cenderung memiliki percaya diri yang tinggi terhadap kemampuan berkendara dan mengakibatkan perilaku mengemudi yang lebih berbahaya dibandingkan pengemudi perempuan dan pengemudi dewasa (Rhodes & Pivik, 2011) dalam (Oktavia & Mahachandra, 2020).

Banyaknya siswa perempuan dibanding laki-laki ini sudah terjadi selama 4 tahun sebelumnya. Hal ini karena pelajar laki-laki lebih tertarik pada sekolah kejuruan (SMK), hal ini didasari oleh anggapan bahwa sekolah SMK lebih banyak mengembangkan kemampuan dengan lebih banyak melakukan praktek pada lapangan, sehingga mereka lebih siap bekerja untuk mereka yang tidak akan ke perguruan tinggi.

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan siswa yang memiliki pengalaman berkendara lebih dari 3 tahun sebanyak 38 (63%) siswa. Dibandingkan dengan siswa yang memiliki pengalaman berkendara kurang dari 3 tahun terdapat 22 (37%). Masa berkendara menjadi salah satu tanda pada tindakan keselamatan berkendara sehingga pemahaman dan kemampuan orang saat bekerja dapat diukur berdasarkan pengalaman, pemahaman dan keahlian. Jika keahlian dalam

mengemudi aman seseorang sangat baik, kecelakaan lalu lintas dapat dikurangi (Utari, 2010) dalam (Muryatma, 2018). Namun dengan pengalaman yang lama juga tidak menjamin terhindar dari kecelakaan karena pengendara sudah lazim melaksanakan tindakan yang tidak aman ataupun karena hal lain seperti faktor alam dan kondisi jalan yang membantu dalam bertindak tidak aman. (Lumete et al., 2021).

Pengalaman berkendara atau masa berkendara dapat menunjukkan seberapa ketaatan siswa dalam menerapkan *safety riding*. Lebih lama masa berkendara akan menjadikan pengendara tersebut lebih mengerti tentang peraturan berkendara yang berlaku dan mengerti kondisi jalan yang akan dilalui ketika berkendara. Namun lamanya masa berkendara juga tidak menjadi jaminan dari terhindarnya kecelakaan saat sedang berkendara.

Dari hasil observasi yang dilakukan terhadap siswa, diketahui siswa memiliki pengetahuan dalam kategori baik sebanyak 48 (80%) siswa. Sedangkan untuk siswa dalam tingkatan sangat baik ada 12 (20%) siswa. Dan tidak terdapat siswa dengan kelompok kurang (0%). Pemahaman juga menjadi faktor yang berpengaruh terhadap tindakan manusia, pengetahuan berguna bagi seseorang ketika memutuskan suatu tindakan yang benar atau salah, sehingga seseorang dengan pengetahuan yang luas lebih tepat untuk memutuskan tindakan dan pengetahuan menentukan perilaku yang dilakukan seseorang secara berkelanjutan (Abdillah, 2018).

Pemahaman pelajar terkait berkendara aman diukur dengan kalimat yang menandakan seberapa siswa itu tahu tentang keamanan mengemudi saat membawa sepeda motor. Pemahaman siswa tercermin dari pemahaman mereka tentang konsep keselamatan berkendara, dengan tetap waspada, waspada dan berkendara dengan aman dalam perjalanan jauh dan pendek menunjukkan bahwa mereka memiliki pengetahuan yang baik. Seperti yang sudah diketahui oleh para siswa, pengaplikasian keamanan mengemudi ini dijalankan secara komprehensif yaitu sebelum mengemudi, saat mengemudi dan setelah mengemudi peralatan dan pengetahuan tentang peraturan dan UU yang diterapkan.

Dari hasil penelitian yang dilakukan terhadap siswa didapatkan sebanyak 56 (94%) siswa memiliki sikap dengan kategori baik, dan untuk sikap dengan kategori kurang dan sangat baik, masing-masing terdapat 2 (3%) siswa. Sikap adalah suatu respon atau tanggapan yang belum terbuka pada diri seseorang, belum merupakan gerakan atau tindakan, melainkan suatu keinginan untuk bertindak dalam lingkungan tertentu sebagai evaluasi terhadap hal tersebut (Liunesi et al., 2022). Sikap merupakan perbuatan atau tanggapan seorang yang belum terbuka terhadap suatu hal. Sikap belum mengenai perlakuan atau kegiatan, melainkan sebuah faktor dari diri sendiri untuk bertindak atau berperilaku (Andika, 2017).

Dari hasil obseravsi yang telah dilakukan, diketahui siswa dengan perilaku baik sebanyak 49 (81%). Dan siswa yang berperilaku sangat baik terdapat 10 (17%) siswa. Sedangkan untuk siswa yang bertindak kurang hanya ada 1 (2%)

siswa. Pengemudi remaja adalah tindakan remaja yang mengendarai kendaraan bermotor meskipun belum memiliki kemampuan fisik serta psikologis untuk mempengaruhi diri sendiri atau orang lain. Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi antara lain aspek orang tua/keluarga, jangka tempuh, ketepatan waktu/biaya, lingkungan rumah dan teman sebaya (Prameswari, 2020).

Berdasarkan hasil kajian keterkaitan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara membuktikan bahwa siswa yang berpemahaman baik dengan perilaku baik terdapat 42 siswa (70%) lebih banyak daripada dengan siswa yang memiliki pengetahuan sangat baik dengan perilaku baik hanya terdapat 7 siswa (12%). Sedangkan siswa yang memiliki pengetahuan baik dan sangat baik dengan perilaku sangat baik terdapat 5 siswa (8%). Hasil dari uji spearman rho diketahui p value $0,009 < 0,05$. Maka berarti jika ada hubungan antara sikap dengan perilaku mengemudi.

Berdasarkan hasil kajian hubungan antara sikap dengan perilaku berkendara menunjukkan bahwa siswa yang bersikap baik dengan perilaku berkendara baik berjumlah 45 siswa (75%) dibandingkan dengan siswa yang bersikap kurang dan sangat sangat baik dengan perilaku baik terdapat 2 siswa (3%). Sedangkan untuk siswa dengan sikap baik dengan perilaku kurang hanya terdapat 1 siswa (2%) dibandingkan dengan siswa dengan perilaku sangat baik terdapat 10 siswa (17%). Hasil dari uji *spearman rho* diketahui p value $1,000 > 0,05$. Maka dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku berkendara.

KESIMPULAN

Observasi yang dilakukan pada siswa kelas 11 Ips 1 dan Ips 2 di SMA NU 2 Gresik, dapat disimpulkan : 1. Seluruh pelajar kelas 11 IPS 1 dan IPS 2 di SMA NU 2 Gresik berusia 16-17 tahun yang termasuk dalam kategori remaja 60 (100%) 2. Sebagian besar pelajar kelas 11 IPS 1 dan IPS 2 di SMA NU 2 Gresik berjenis kelamin perempuan 47 (78%). 3. Sebagian besar pelajar kelas 11 IPS 1 dan IPS 2 di SMA NU 2 Gresik memiliki pengalaman berkendara yang lama (≥ 3 tahun) berjumlah 38 (63%) 4. Sebagian besar pelajar kelas 11 IPS 1 dan IPS 2 di SMA NU 2 Gresik memiliki pengetahuan baik berjumlah 48 (80%). 5. Sebagian besar pelajar kelas 11 IPS 1 dan IPS 2 di SMA NU 2 Gresik memiliki sikap baik berjumlah 56 (94%). 6. Ada hubungan antara pengetahuan dengan tindakan berkendara aman pelajar kelas 11 IPS 1 dan IPS 2 di SMA NU 2 Gresik, dengan nilai p value $0,009 < 0,05$. 7. Tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* siswa kelas 11 IPS 1 dan IPS 2 di SMA NU 2 Gresik, bernilai p $1,000 > 0,05$.

Diharapkan bagi pihak yang bersangkutan sering mengecek keadaan alat transportasi baik sebelum ataupun sesudah mengemudi, dan selalu menggunakan alat pelindung diri dan melengkapi surat-surat kendaraan. Serta ditinjau untuk menambah pemahaman terhadap berkendara aman. Karena dengan pemahaman

yang cukup akan memperoleh tindakan berkendara aman, dengan begitu akan mengecilkan potensi kecelakaan saat berkendara. Diharapkan untuk pihak sekolah agar dapat meningkatkan upaya berkendara yang aman bagi warga sekolah dengan melakukan sosialisasi dan edukasi tentang keselamatan berkendara kepada siswanya secara continue/berkelanjutan. Dan observasi ini diinginkan mampu menjadi tolak ukur dan ilmu yang bermanfaat bagi pelajar. Diharapkan peneliti selanjutnya untuk melaksanakan observasi lebih lanjut tentang faktor yang memiliki keterkaitan terhadap perilaku berkendara aman untuk anak muda dengan perbedaan faktor yang diteliti.

REFERENSI

- Azkiya, V. (2022). Angka Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Meningkat Di 2021, Tertinggi Dari Kecelakaan Motor. Katadata.Id.
- Basuki, K. (2019). Sikap Dan Kepuasan Pengemudi Angkutan Taksi Terhadap Sistem Komisi Jasa Angkutan Taksi Blue Bird (Studi Kasus Pada Perusahaan Angkutan Taksi Blue Bird Pool Kramat Jati). Issn 2502- 3632 (Online) Issn 2356-0304 (Paper) Jurnal Online Internasional & Nasional Vol. 7 No.1, Januari – Juni 2019 Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta, 53(9), 1689–1699
- Bps Kab. Gresik. (2021). Data Kecelakaan Kab. Gresik. Badan Pusat Statistik Kab.Gresik.
- Danielle, C., Kusumawati, A., Husodo, B. T., Kesehatan, P., Masyarakat, F. K., & Diponegoro, U. (2020). Analisis Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Kota Semarang. *Mkmi Media Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 385–391.
- Dina Rahmawati, Dr. K. L. (2022). Memahami Pengertian Remaja Dan Tahap Perkembangannya. Sehatq.
- Fadilah, D., Ruby Ginanjar Fakultas Ilmu Kesehatan, D., & Ibn Khaldun Bogor Jl, U. (2018). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Pemakaian Helm Pengendara Sepeda Motor Pada Pelajar Kelas X (Sepuluh). In *Promotor Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat* (Vol. 1, Issue 1).
- Kusumastutie, N. S. (2018a). Perilaku Berkendara Sepeda Motor Pada Remaja Berusia Di Bawah 17 Tahun. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal Of Road Safety)*, 5(2), 1–18.
- Liunesi, J. D., Junias, M., & Doke, S. (2022). Faktor Yang Berhubungan Dengan Kepatuhan Remaja Dalam Menggunakan Helm Pada Siswa Sma Negeri 4 Kota Kupang. *Chmk Healt Journal*, 6 No.2, 2615–1154.
- Paramitha, I. A. (2017). Faktor Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Pengendara Sepeda Motor. *Convention Center Di Kota Tegal*, 2013, 6–37.
- Puspoprojjo, W. U., & Laila, N. N. (2021). Studi Pemahaman Dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Remaja Dan Usia Produktif Di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*, 20(3), 118–126.

- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & Rohmah, N. R. (2019). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda. *The Indonesian Journal Of Occupational Safety And Health*, 7(3), 329.
- Thoriq, R. N. (2020). Studi Pemahaman Dan Kepatuhan Masyarakat Tentang Ketentuan Wajib Helm Dalam Berkendara Sepeda Motor Di Jalan Perkampungan Desa Dukuhmojo, Kecamatan Mojoagung, Kabupaten Jombang. *Institutional Repository*, 1–14
- Lady, Rizqandini, T. (2020). Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Teknologi*, 12(1), 57–64.