



Edukasi Safety Riding sebagai Upaya Meningkatkan Kesadaran Perilaku Aman Berkendara pada Pelajar SMP

Fidia Rubiati¹, Yuliaji Siswanto², Fajriatu Az Zahra³, Nunik Cahyani⁴, Siti Rofiqotul Umayah⁵

^{1,2,3,4,5} Universitas Ngudi Waluyo, yuliajisiswanto@unw.ac.id

Info Artikel: Diterima November 2024; Disetujui Desember 2024; Publikasi Januari 2025

ABSTRAK

Kecelakaan adalah kejadian tak terduga dan tidak dikehendaki yang dapat mengakibatkan kerugian harta, benda, atau korban. Salah satu jenis kecelakaan yang umum adalah kecelakaan lalu lintas. Menurut teori Heinrich, sebagian besar kecelakaan (88%) disebabkan oleh tindakan tidak aman manusia. Usia kecelakaan tertinggi yaitu <17 tahun karena kurangnya kesadaran akan keselamatan berkendara. Pelajar SMP menduduki urutan kedua (11%) dari total angka kecelakaan Nasional setelah pelear SMA (66,7%). *Safety riding* menjadi upaya untuk meminimalisir risiko dan meningkatkan keselamatan. Penelitian ini bertujuan untuk melihat perbedaan sikap sebelum dan sesudah diberi edukasi akan pentingnya kesadaran aman berkendara. Jenis penelitian menggunakan analitik dengan desain observasional dan pendekatan *cross-sectional*. Lokasi di SMPN 1 BERGAS dengan populasi penelitian seluruh siswa SMPN 1 BERGAS, sampelnya siswa kelas IX yang berjumlah 31 siswa diambil dengan teknik *purposive sampling*. Variabel yang dikumpulkan meliputi karakteristik responden (jenis kelamin, usia, pernah atau tidaknya mengalami kecelakaan, kecepatan dalam berkendara, penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) serta sikap berkendara aman. Pengumpulan data dilakukan menggunakan kuesioner untuk mengukur karakteristik responden, dan sikap. Kuesioner sikap diberikan sebelum (*pretest*) dan setelah (*posttest*) diberikan edukasi mengenai *safety riding*. Analisis data menggunakan uji *Paired T-test* dan diperoleh nilai $p = 0,000 < 0,05$. Sehingga terdapat perbedaan yang signifikan sikap sebelum dan sesudah diberi edukasi akan pentingnya kesadaran aman berkendara pada siswa SMP Negeri 1 Bergas.

Kata kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, Usia Remaja, Keselamatan Berkendara

ABSTRACT

An accident is an unexpected and unintended event that can result in loss of property, possessions, or casualties. One common type of accident is traffic accidents. According to Heinrich's theory, most accidents (88%) are caused by unsafe human actions. The highest accident age is <17 years due to lack of awareness of driving safety. Junior high school student rank second (11%) of the total national accident figure after high school students (66.7%). Safety riding is an effort to minimize risk and improve safety. This study aims to see the difference in attitudes before and after being given education on the importance of safe riding awareness. The type of research used analytical with observational design and cross-sectional approach. The location was SMPN 1 BERGAS with a study population of all SMPN 1 BERGAS students, the sample was class IX students totaling 31 students taken with pre-selective sampling technique. The variables collected include respondent characteristics (gender, age, whether or not they have had an accident, speed in driving, use of Personal Protective Equipment (PPE) and safe riding attitudes. Data collection was carried out using a questionnaire to measure respondent characteristics, and attitude. The attitude questionnaire was given before (pretest) and after (posttest) education was given about safety riding. Analysis using the Paired T-test test and obtained a p value = 0.000 < 0.05. So there is a significant difference in attitudes before and after being given education on the importance of safe driving awareness among students of SMP Negeri 1 Bergas.

Keywords: Traffic Accidents, Teenage, Safe Riding

PENDAHULUAN

Kegiatan aktivitas manusia yang beragam tentunya memiliki bahaya dan risiko, salah satunya yaitu adanya risiko kecelakaan. Berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 3 Tahun 1998, kecelakaan didefinisikan sebagai suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda (1). Salah satu jenis kecelakaan yang sering terjadi yaitu kecelakaan lalu lintas. Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pasal 1 ayat 24 kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (2).

Penyebab kecelakaan dalam prinsip keselamatan kerja mengacu pada teori Heinrich, 88% kecelakaan terjadi karena tindakan tidak aman dari manusia (*unsafe act*), 10% disebabkan oleh kondisi lingkungan (*unsafe condition*) dan 2% lainnya disebabkan oleh takdir Tuhan (3). Sejalan dengan teori tersebut dalam artikel Moris (2022), Highway Safety Manual (HSM) dari American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) menyebutkan kategori faktor risiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya yaitu karena faktor manusia dengan kontribusi sebesar 93%, kendaraan sebesar 34% dan kondisi jalan sebesar 13% (4). Tingkah laku/tindakan yang mendatangkan kecelakaan (*unsafe act*) seperti berbuat ceroboh, lengah, acuh, berbuat kekeliruan disebabkan karena tidak adanya kecocokan antara manusia dengan mesin/lingkungan, kurangnya pengetahuan dan pengalaman, fisik dan mental yang tidak mampu serta kurangnya motivasi dan kesadaran sehingga manusia sebagai faktor tertinggi yang menjadi penyebab kecelakaan seringkali disebut *human error* (5). Berdasarkan data dari *Integrated Road Safety Management System* (IRSMS) Korlantas Polri, dalam artikel berjudul “Remaja dan Kecelakaan Lalu Lintas” yang diunggah di laman Pusiknas Polri (2023) menyebut bahwa *human error* atau kesalahan manusia menjadi penyebab kecelakaan tertinggi dengan persentase 96,3% dan penyebab lain yaitu karena faktor kendaraan dan jalan raya dengan persentase 3,7% (6).

Berdasarkan rekapitulasi data IRSMS 1 Januari hingga 31 Desember 2023, tercatat sebanyak 148.307 kali kecelakaan di Indonesia. Jika dilihat berdasarkan tingkat pendidikan pelaku, didapatkan pelajar SMA menduduki urutan pertama yaitu sebesar 66,7%, dan pelajar SMP menduduki urutan kedua (11%) dari total angka kecelakaan Nasional. Pusiknas Polri (2023) menyebut berdasarkan data dari IRSMS Korlantas Polri sejak 1 hingga 21 Agustus 2023 jika dilihat berdasarkan wilayahnya, satuan kerja yang menangani jumlah kecelakaan lalu

lintas paling banyak yaitu Polda Jatim dengan jumlah 1.832 kejadian dan disusul Polda Jawa Tengah dengan jumlah 1.442 kejadian yang menempati urutan nomor dua dengan jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan paling banyak yaitu sepeda motor sebanyak 77,3% dan 22,7% kendaraan lainnya. Berdasarkan dari faktor usia, dapat dilihat bahwa terdapat keterlibatan usia remaja yang mengalami kecelakaan lalu lintas dimana sejumlah 42.080 pengendara yang terlibat kecelakaan, 14,3% atau sebanyak 6.004 orang diantaranya diduduki oleh usia <17 tahun (6). Salah satu wilayah di Jawa Tengah yaitu Kabupaten Semarang, pada tahun 2022 jumlah kecelakaan masih tinggi yaitu 655 kecelakaan dengan korban meninggal 164 jiwa, luka berat 2 jiwa dan luka ringan 749 jiwa (7).

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan usia remaja <17 tahun dan tentunya pada usia tersebut merupakan siswa sekolah memberikan gambaran bahwa masih banyak anak remaja yang belum menerapkan keselamatan berkendara dan melanggar aturan dalam berlalu lintas. Sejumlah besar pengemudi pelajar di Asia Tenggara melakukan perjalanan ke sekolah setiap hari dengan menggunakan sepeda motor, padahal tingkat kesadaran keselamatan di jalan masih kurang (4). Menurut Thibenda (2022) perilaku berkendara merupakan kontributor utama penyebab kecelakaan lalu lintas yang berhubungan dengan manusia. Berdasarkan sebab tersebut, pengenalan *safety riding* sejak dini penting dilakukan. Menurut Mardikawati (2023) dalam Indriani (2023) *safety riding* merupakan suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara, untuk menciptakan suatu kondisi dimana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya (8). Berdasarkan data BPS Kabupaten Semarang, jumlah kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Semarang pada tahun 2023 sebanyak 647 kasus, dengan 160 korban meninggal, 1 korban luka berat, dan 833 luka ringan (9).

Berdasarkan uraian di atas, banyaknya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena faktor manusia salah satunya yaitu karena kurangnya pengetahuan dan tingkat kesadaran aman berkendara pada kalangan anak remaja usia sekolah perlu adanya intervensi seperti upaya edukasi *safety riding* (keselamatan berkendara). Menurut teori Lawrence Green, perubahan perilaku manusia dipengaruhi oleh adanya faktor predisposisi yang mencakup pengetahuan, sikap, kepercayaan dan keyakinan (10). Melalui edukasi *safety riding* ini bertujuan untuk melihat perbedaan sikap sebelum dan sesudah diberi edukasi akan pentingnya kesadaran aman berkendara dengan harapan para siswa menjadi lebih tahu dan dapat merubah

perilaku pentingnya menerapkan *safety riding*. Kegiatan edukasi dan pelatihan di usia dini tentang berlalu lintas yang baik dapat memberi dampak yang besar untuk generasi muda, dan diharapkan dapat mengurangi pelanggaran lalu lintas dan pengurangan tingkat kecelakaan di jalan yang dapat menyebabkan cedera bahkan *fataliti* (kematian) bagi pengendara maupun orang lain/pengendara lain yang menjadi korban kecelakaan. Harapan kedepannya, dapat memberikan manfaat secara keseluruhan untuk menciptakan perilaku sadar tertib dalam berlalu lintas dan menjaga keselamatan saat berkendara.

METODE

Jenis penelitian menggunakan analitik dengan desain observasional dan pendekatan *Cross-Sectional*. Kegiatan dilakukan pada tanggal 2 Januari 2024 dengan lokasi yang digunakan yaitu Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 1 Bergas yang beralamat di Jalan Krakatau, Gembongan, Desa Karangjati, Kecamatan Bergas, Kabupaten Semarang. Penentuan lokasi tersebut mempertimbangkan keadaan di SMP Negeri 1 Bergas yang bertempat di dekat kawasan industri pabrik garmen sehingga aktivitas lalu lintas cukup tinggi. Sampel mengambil siswa dari kelas IX yang diambil menggunakan teknik *purposive sampling*

dengan kriteria/pertimbangan yang dipilihkan oleh guru/tenaga pengajar dengan pertimbangan kelas IX merupakan siswa yang mulai belajar dan bisa mengendarai sepeda motor sendiri sejumlah 31 siswa dan dengan jumlah populasi dalam kegiatan ini adalah seluruh siswa SMP Negeri 1 Bergas tahun ajaran 2023/2024 yang berjumlah 874 siswa.

Variabel yang dikumpulkan adalah karakteristik yang meliputi jenis kelamin, usia, pernah atau tidaknya mengalami kecelakaan, kecepatan dalam berkendara, penggunaan APD saat berkendara serta sikap terhadap berkendara aman. Pengumpulan data dilakukan menggunakan kuesioner untuk mengukur karakteristik responden, dan sikap. Kuesioner sikap diberikan sebelum (*pretest*) dan setelah (*posttest*) diberikan edukasi mengenai *safety riding*. Kuesioner sikap terdiri dari 14 soal dan menggunakan pengukuran skala likert. Edukasi diberikan dengan menggunakan media poster dan video interaktif serta pemaparan materi yang membahas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, materi *safety riding* (keselamatan berkendara), serta aturan berjalan kaki di jalan raya (11). Data *pretest* dan *posttest* diolah dan didapatkan berdistribusi normal selanjutnya dianalisis menggunakan uji *Paired T-test* ($\alpha=0,05$) dengan *software SPSS versi 26.0*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Karakteristik Responden pada Siswa SMPN 1 Bergas

Karakteristik	Jumlah	
	Frekuensi	%
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	13	41,9
Perempuan	18	58,1
Usia		
14 Tahun	11	35,5
15 Tahun	19	61,3
16 Tahun	1	3,2
Mengalami Kecelakaan		
Pernah	20	64,5
Tidak pernah	11	35,5
Peran Saat Kecelakaan		
Pengemudi	11	55,0
Penumpang	9	45,0
Kecepatan Saat Kecelakaan		
< 30 Km/jam	7	35,0
30 – 40 Km/jam	6	30,0
40 – 50 Km/jam	6	30,0
>50 Km/jam	1	5,0

Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin hampir seimbang antara laki-laki dan perempuan. Banyaknya pengendara sepeda motor yang berjenis kelamin perempuan disebabkan adanya gaya hidup baru di mana perempuan lebih mandiri dalam hal berkendara. Perempuan yang biasanya hanya

menjadi penumpang, kini dapat mengendarai kendaraan bermotor sendiri, misal sepeda motor. Sebagian besar responden berusia 15 tahun, disusul usia 14 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa siswa SMP yang menjadi pengendara saat usia 14-15 tahun. Padahal UU No 22 Tahun 2009 telah melarang anak usia < 17 tahun untuk mengemudi

sepeda motor. Data tabel 1 juga menunjukkan bahwa separo lebih dari total responden pernah mengalami kecelakaan dengan peran saat kecelakaan sebagai pengemudi sebanyak. Saat

terjadi kecelakaan sebanyak 35% mengendarai sepeda motor dengan kecepatan ≥ 40 Km/Jam.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Jumlah Siswa Yang Menggunakan APD

APD Yang Digunakan	f			
	Ya	%	Tidak	%
Helm	20	64,5	11	35,5
Masker	3	9,7	28	90,3
Jaket	25	80,6	6	19,4
Sarung Tangan	1	3,2	30	96,8
Celana Panjang	20	64,5	11	35,5
Sepatu	21	67,7	10	32,3

Penggunaan APD siswa paling banyak yaitu menggunakan helm sebanyak 20 siswa, dan paling jarang dipakai yaitu jenis APD sarung tangan hanya sejumlah 1 siswa. Keselamatan Berkendara merupakan prioritas utama dalam perjalanan sehingga menggunakan APD bukan hanya suatu hal yang wajib, namun juga hal yang sangat penting untuk menjaga keselamatan dalam berkendara. APD yang dimaksud seperti helm SNI, masker, jaket, sarung tangan dan celana panjang dapat melindungi paparan yang berpotensi membahayakan pengendara di jalan. Sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Selpia (2023) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara kepatuhan penggunaan APD dengan keselamatan berkendara pada pengendara ojek *online* di kota kotamobagu dengan *p-value* = 0,000 (12). Namun hal ini tidak

sejalan dengan hasil penelitian Lumente et al., (2021) yang menyatakan bahwa ketersediaan APD hanya merupakan bagian wajib dalam berkendara agar terhindar dari razia polisi bukan untuk keselamatan (13). Sementara itu ketidapatuhan penggunaan APD dalam berkendara akan berpengaruh terhadap keselamatan berkendara, seperti meningkatkan risiko cedera apabila terjadi kecelakaan.

Dalam penelitian ini skor sikap terhadap *safety riding* yang didapat dikelompokkan ke dalam dua kategori, yaitu sikap mendukung ($< mean$) dan sikap kurang mendukung ($\geq mean$). Nilai mean dari skor sikap sebelum edukasi (*pretest*) sebesar 45,48 dan sesudah diberikan edukasi (*posttest*) sebesar 48,03.

Tabel 3. Distribusi frekuensi responden berdasarkan sikap sebelum dan sesudah diberikan edukasi tentang *safety riding* pada siswa SMPN 1 Bergas

Sikap	Sebelum (<i>Pretest</i>)		Sesudah (<i>Posttest</i>)	
	f	%	f	%
Kurang Mendukung	17	54,8	12	38,7
Mendukung	14	45,2	19	61,3
Total	31	100,0	31	100,0

Berdasarkan tabel di atas diperoleh hasil bahwa sebelum edukasi (*pretest*) terdapat sebanyak 17 responden (54,8%) termasuk kelompok kurang mendukung pada variabel sikap dan sisanya sebanyak 14 responden (45,2%) termasuk kelompok sikap mendukung. Sedangkan hasil pengisian *posttest* 12 responden (38,7%) termasuk kelompok sikap kurang mendukung dan 19 responden (61,3%) termasuk kelompok sikap mendukung.

Karakteristik sikap *safety riding* responden berdasarkan analisis hasil pengisian kuesioner diketahui bahwa rata-rata jawaban mengenai perlu atau tidaknya melakukan pemeriksaan kendaraan masih banyak siswa yang belum menyadari pentingnya hal tersebut, meskipun jarak perjalanan

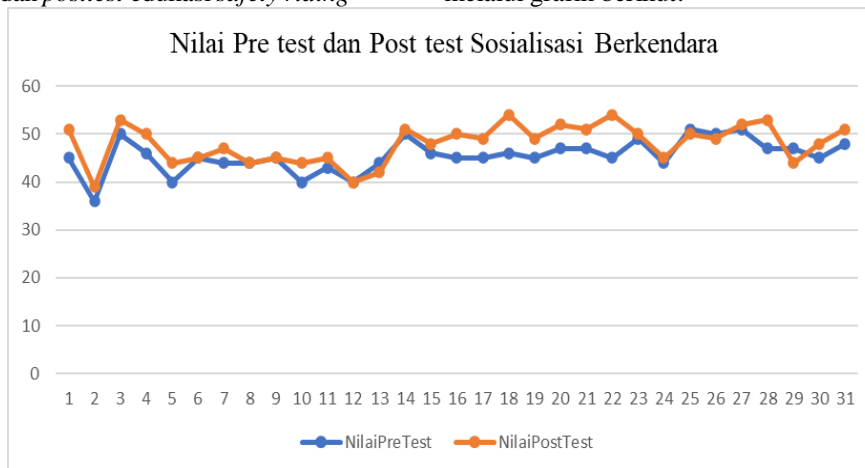
yang ditempuh dekat. Padahal potensi kecelakaan dapat terjadi karena kondisi kendaraan yang tidak dilakukan pemeriksaan secara berkala. Pentingnya pengecekan kendaraan belum disadari oleh para siswa karena faktor usia dimana pada usia remaja, pemeriksaan kendaraan belum menjadi prioritas utama dan menganggap orang tua yang bertanggung jawab akan hal tersebut. Selain faktor pemeriksaan kendaraan, sikap terhadap *safety riding* yang masih menjadi perhatian yaitu mengenai kecepatan laju kendaraan ketika berada di persimpangan. Jawaban siswa kebanyakan setuju bahwa ketika berada di persimpangan, laju kendaraan tidak perlu diperlambat.

Tabel 4. Perbedaan Rata-Rata Kedua Kelompok *Pretest* dan *Posttest* Edukasi *Safety Riding*

Sikap	Mean	Min-Max	Perbedaan Sikap	f	p
Sebelum Edukasi	45.48	36-51	Menurun	4	0,000
Setelah Edukasi	48.03	39-54	Tetap	4	
			Meningkat	23	

Berdasarkan uji *paired samples t-test* pada tabel di atas diperoleh nilai $p = 0,000 < 0,05$ maka H_0 ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan rata-rata sikap antara hasil *pretest* dan *posttest* edukasi *safety riding*

atau terdapat pengaruh pemberian edukasi dengan media video dan penjelasan tentang keselamatan berkendara terhadap sikap siswa SMP Negeri 1 Bergas. Secara keseluruhan, dapat digambarkan melalui grafik berikut:



Gambar 1. Grafik nilai *pretest* dan *posttest*, nilai *pretest* siswa sebelum menerima materi edukasi tentang *safety riding*, masih ada beberapa siswa yang nilainya rendah. Setelah dilakukan edukasi lalu diadakan *posttest* dan hasilnya menunjukkan adanya perbedaan rata-rata, meskipun ada beberapa siswa dengan nilai *pretest* ke *posttest* sama atau bahkan menurun.

Edukasi berfungsi meningkatkan pengetahuan yang sebelumnya tidak tahu menjadi tahu. Melalui kegiatan pendidikan seperti edukasi dapat merubah sikap seseorang sehingga tidak hanya tahu dan mengerti, tetapi juga mau dan bisa menerapkannya. Teori Lawrance Green menyebutkan bahwa faktor predisposisi seperti sikap dan pengetahuan merupakan domain yang sangat penting bagi terbentuknya tindakan seseorang. Dalam Rizqi (2023) menjelaskan bahwa pengetahuan merupakan bentuk hasil tau dan terjadi setelah seseorang melakukan penginderaan terhadap sesuatu melalui panca indra (14). Edukasi mampu mempengaruhi tingkat sikap dan menerima sehingga mau memperhatikan stimulus dengan merespon. Ketika ditanya dan memberikan jawaban, meskipun belum sampai tahap mendiskusikan suatu objek dan bertanggung jawab atas sesuatu yang dipilih dengan berbagai resiko merupakan tingkatan sikap tertinggi. Sehingga sikap dan pengetahuan seseorang akan mempengaruhi perilaku.

Perubahan perbedaan rata-rata sikap *safety riding* dipengaruhi oleh metode yang digunakan dalam pelaksanaan edukasi. Metode edukasi yang digunakan berupa media poster dan menayangkan video interaktif. Menggunakan kombinasi dari

kedua media ini sangat efektif karena dapat memvisualisasikan informasi secara lebih menarik dan jelas kepada audiens. Poster dapat memberikan informasi secara singkat dengan gambar dan poin-poin penting terkait *safety riding* lalu video interaktif dapat meningkatkan pemahaman terhadap materi yang disampaikan. Hal ini sejalan dengan penelitian oleh Azmi et al., (2023) yang menyatakan bahwa video edukasi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap peningkatan pengetahuan *safety riding* pada pekerja bagian *finishing* PT X Tangerang (15).

Hasil ini sejalan dengan penelitian dari Galih (2023) bahwa terdapat pengaruh yang bermakna pada kegiatan sosialisasi yaitu peningkatan pemahaman dan membangkitkan kesadaran keselamatan di jalan pada Generasi Z (16). Sehingga diharapkan dapat meminimalisir kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Menurut (17) pelatihan secara signifikan dapat meningkatkan keselamatan berkendara, salah satu metode pelatihan yang berguna adalah harus menyadarkan pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas.

Usia remaja merupakan usia dimana periode penting dalam pembentukan nilai-nilai, keterampilan dan pengetahuan yang kemudian akan

membentuk sikap dan perilaku. Sikap seseorang tergantung dari pengetahuan yang dimiliki. Teori kognitif sosial menekankan bahwa pengetahuan individu terhadap suatu hal dapat mempengaruhi sikap dan perilaku individu terhadap hal tersebut. Misalnya, apabila pengetahuan seseorang tentang pentingnya keamanan dalam berlalu lintas dan memahami risiko adanya kecelakaan saat berkendara maka mereka akan memiliki sikap yang positif terhadap keselamatan berkendara dan cenderung akan mengikuti aturan lalu lintas dengan lebih disiplin. Oleh karena itu penting untuk menanamkan edukasi *safety riding* sejak dini yaitu di usia remaja dimana hal ini dapat meningkatkan pengetahuan mereka dalam keselamatan dan aturan berkendara, sehingga sikap kepatuhan berkendara akan terbentuk. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Puspoprodjo & Laila (2021) dengan judul Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa yang menyatakan bahwa antara pengetahuan dan keselamatan berkendara memiliki hubungan yang signifikan. Responden yang memiliki pengetahuan kurang dalam keselamatan berkendara memiliki peluang 2,59 kali lebih besar dalam hal perilaku berkendara yang kurang baik. Hasil ini kemudian diperkuat kembali oleh pemahaman bahwa pengetahuan merupakan faktor penting dalam proses pengambilan keputusan dan tindakan seseorang. Apabila seseorang semakin baik dalam pengambilan keputusan, maka pengetahuan yang dimilikipun semakin luas. Bertambahnya pengetahuan, kesadaran untuk berperilaku sesuai dengan pengetahuan yang dimilikipun dapat meningkat (18).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian di atas dapat diambil kesimpulan terdapat perbedaan yang signifikan sikap sebelum dan sesudah diberi edukasi akan pentingnya kesadaran aman berkendara ($p = 0,000$).

Daftar Pustaka

1. Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia. Peraturan Menteri Tenaga Kerja No. 03 Tahun 1998. Tatacara Pelaporan dan Pemeriksaan Kecelakaan Kerja [Internet]. 1998;03:33–73. Available from: https://jdih.kemnaker.go.id/data_wirata/1998-2-4.pdf
2. Pemerintah. UU No.22 tahun 2009.pdf. 2009. p. 203.
3. Larasatie A, Fauziah M, Dihartawan D, Herdiansyah D, Ernyasih E. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tindakan Tidak Aman (Unsafe Action) Pada Pekerja Produksi Pt. X. Environ Occup Heal Saf J. 2022;2(2):133.
4. Thibenda M, Wedagama DMP, Dissanayake D. Drivers' attitudes to road safety in the South East Asian cities of Jakarta and Hanoi: Socio-economic and demographic characterisation by Multiple Correspondence Analysis. Saf Sci [Internet]. 2022;155(September 2021):105869. Available from: <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2022.105869>
5. Kairupan FA, Doda DV, Kairupan BHR. HUBUNGAN ANTARA UNSAFE ACTION DAN UNSAFE CONDITION DENGAN KECELAKAAN KERJA PADA PENGENDARA OJEK ONLINE DAN OJEK PANGKALAN DI KOTA MANADO PENDAHULUAN Kecelakaan kerja merupakan hal yang sering kali terjadi di dunia kerja . Salah satu pekerjaan yang berpote. 2019;8(6):89–98.
6. Pusiknas Polri. Remaja dan Kecelakaan Lalu Lintas. Pusiknas Bareskrim Polri [Internet]. 2023; Available from: https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/remaja_dan_kecelakaan_lalu_lintas
7. Statistika BP. Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Semarang 2020-2022 [Internet]. Badan Pusat Statistika Kabupaten Semarang. 2022. Available from: <https://semarangkab.bps.go.id/indicator/34/356/1/banyaknya-kecelakaan-lalu-lintas-di-wilayah-hukum-polres-semarang.html>
8. Indriani AM, Utomo G, Sari P. Sosialisasi Safety Riding Menurut UU Lalu Lintas pada Siswa SMPN 2 Desa Tengin Baru Penajam Paser Utara. 2023;5(2):350–7.
9. Indonesia BPS. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (unit), 2023 [Online]. Online. 2024.
10. HANIF A. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman Pengemudi Ojek Daring pada Masa Pandemi Covid-19 di Kota Bekasi Tahun 2021 [Internet]. Repository.Uinjkt.Ac.Id. 2022. Available from: [https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/67315%0Ahttps://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/67315/1/Annisa Hanif - FIKES.pdf](https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/67315%0Ahttps://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/67315/1/Annisa%20Hanif%20-%20FIKES.pdf)
11. Philip FJ, Permanasari E, Anjani AD. Edukasi Perilaku Berkendara Aman Kepada Generasi Z SMP Seruni Putih Tangerang Selatan. J Pengabd Pada Masy. 2023;8(2):506-515Philip, F. J., Permanasari, E., Anjani, A.
12. SelpiaPobela1*, Moh. Rizki Fauzan2, Darmin3, ChristienGloria Tutu4. Hubungan Kepatuhan Penggunaan Alat Pelindung Diri dan Kondisi Fisik Kendaraan dengan Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online di Kota Kotamobagu. Graha Med Public Heal J [Internet]. 2023;2(1):41–7. Available from: <http://www.journal.iktgm.ac.id/index.php/publichealth/article/view/125/90>
13. Lumente DI, Telew A, Bawiling NS, Program), Ilmu S, Masyarakat K. Faktor-faktor yang

- Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Kota Manado. *Epidemia* [Internet]. 2021;2(2):7–13. Available from: <https://www.neliti.com/publications/348834/>
14. Rizki MA, Setiawan R, Herdhinanta D. BERKENDARA MELALUI MEDIA VIDEO DI WILAYAH KERJA. 2023;2(2):264–8.
 15. Azmi Naranti Putri A, Paskanita Widjanarti M, Budi Cahyanto E, dan Kesehatan Kerja K, Vokasi S, Sebelas Maret U. Pengaruh Video Edukasi Terhadap Pengetahuan Safety Riding Pekerja Finishing Pt X Tangerang. 2023;11(3):284–9. Available from: <http://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm>
 16. Arbaningrum R. Pengaruh Sosialisasi Kesadaran Berkeselamatan Di Jalan Dalam Membangkitkan Sikap Safety Riding Pada Generasi Z. *J Proy Tek Sipil*. 2023;6(2):43–8.
 17. Zhao X, Xu W, Ma J, Li H, Chen Y. An analysis of the relationship between driver characteristics and driving safety using structural equation models. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav*. 2019;62:529–45.
 18. Puspoprodjo WU, Laila NN. Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *J Ilm Kesehat*. 2021;20(3):118–26.