

KAJIAN PERILAKU PENGEMUDI KENDARAAN SEPEDA MOTOR (STUDI KASUS PELAJAR SLTA DI YAYASAN DARUT TAQWA KABUPATEN PASURUAN)

Dian Kusumaningsih¹, Agus Setiobudi²

¹ Dosen Teknik Sipil Universitas Yudharta Pasuruan; Email:dian@yudharta.ac.id

² Alumni Teknik Sipil Universitas Yudharta Pasuruan

Abstrak

Dalam penelitian ini mempunyai tujuan yaitu untuk mengetahui dan mengkaji perilaku pengemudi sepeda motor pada pelajar tingkat SLTA di Yayasan Darut Taqwa dan mengetahui penanganan perilaku beresiko dari pengemudi sepeda motor tersebut. Metode penelitian ini menggunakan metode kualitatif yaitu metode yang menggunakan pendekatan langsung dengan responden untuk memenuhi data primer penelitian dengan melalui wawancara, penyebaran kuesioner dan observasi atau pengamatan lapangan kepada responden. Metode yang di gunakan mengelola data yaitu Analisis Deskriptif dari data yang telah didapatkan, kemudian ditampilkan dalam bentuk tabel frekuensi. Dan di akhiri metode Reducty date yang mana mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang sesuai dengan fokus penelitian. Berdasarkan kuesioner yang telah dilakukan terdapat kelompok umur pengemudi di tingkat SLTA di yayasan Darut Taqwa didapatkan bahwa pengemudi sepeda motor 8% berusia 15 tahun, 29% berusia 16 tahun, 36 % berusia 17 tahun dan 29 % berusia 18 tahun. Hal ini disebabkan oleh mayoritas pelajar yang duduk di tingkat SLTA berusia -18 tahun. Jenis kelamin pengemudi kendaraan sepeda motor pelajar tingkat SLTA mayoritas berjenis kelamin laki-laki berjumlah 70% sedangkan pengemudi perempuan 30% hal ini di sebabkan perempuan lebih memilih naik angkutan ataupun di antar oleh keluarganya. Dari hasil penelitian kuesioner sebanyak 88% responden tidak memiliki SIM dan sebanyak 12% responden sudah memiliki SIM. Responden yang sudah memiliki SIM adalah siswa yang sudah berusia 17 tahun ke atas di tinjau dari syarat pembuatan SIM yang minimal harus berusia 17 tahun. Penanganan perilaku pengemudi beresiko dilakukan dengan cara bimbingan orang tua dan diadakan sosialisasi tentang pemahaman berkendara dari sekolah.

Keywords: perilaku pengemudi, siswa SLTA, perilaku beresiko

I. PENDAHULUAN

a. Latar Belakang

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang sering digunakan oleh berbagai kalangan untuk berpergian menuju suatu tujuan tempat, baik berada di dalam dan luar kota ataupun ke tempat lain.

Yayasan Darut Taqwa adalah yayasan yang menaungi beberapa lembaga yang terdiri dari beberapa jenjang pendidikan. Banyaknya jenjang pendidikan ini juga memberitahu kepada kita akan banyaknya orang yang berada di dalam sebuah yayasan tersebut. banyaknya manusia di yayasan ini juga mempengaruhi semua kegiatan di area yayasan ini. Yayasan Darut Taqwa memiliki lembaga pendidikan di jenjang

SLTA yang masing masing memiliki murid yang tidak sedikit. Tidak bisa di pungkiri akan terjadinya kesamaan waktu keluar masuk area yayasan Darut Taqwa ini. Entah itu di pagi hari ataupun siang hari.

Banyaknya pelajar yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dipertanyakan apakah sudah berusia 17 tahun, mengingat syarat berkendara di jalan raya sesuai UU No.22 Th.2009 dan Peraturan Kapolri No. 9 Th. 2013 tentang Surat Izin Mengemudi adalah memiliki surat izin mengemudi dan salah syarat untuk memiliki surat izin mengemudi minimal berusia 17 tahun. Penyebab kecelakaan tertinggi diakibatkan oleh perilaku pengemudi kendaraan sepeda motor ,selain itu penyebab lainnya adalah kendaraan, kondisi geometric jalan dan faktor cuaca.

b. Rumusan Masalah

Setelah menjeaskan latar belakang masalah dalam penelitian, adapun fokus yang dapat di uraikan dalam penelitian ini, yakni :

1. Bagaimana perilaku pengemudi sepeda motor pada pelajar tingkat SLTA di Yayasan Darut Taqwa?
2. Bagaimana penanganan perilaku beresiko pengemudi sepeda motor pada pelajar tingkat SLTA di Yayasan Darut Taqwa?

c. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisis perilaku pengemudi sepeda motor pada pelajar tingkat SLTA di Yayasan Darut Taqwa.

2. Mengetahui penanganan perilaku beresiko pengemudi sepeda motor pada pelajar tingkat SLTA di Yayasan Darut Taqwa.

d. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis
 - a. Hasil dari penelitian ini bisa di gunakan acuan ilmiah tentang fenomena berkendara remaja
 - b. Hasil dari penelitian ini bisa digunakan untuk perkembangan ilmu keteknik sipilan khususnya di bidang transportasi
 - c. Hasil dari penelitian ini bisa digunakan untuk *refrensi* penelitian selanjutnya
2. Manfaat Praktis
 - a. Bagi pihak sekolah hasil dari penelitian ini bisa di gunakan untuk acuan saat akan memberikan kebijakan aturan sepeda motor pada saat berangkat ke sekolah
 - b. Bagi pihak siswa sekolah hasil dari penelitian ini bisa menjadi himbauan agar para siswa lebih hati hati dalam mengemudikan kendaraannya
 - c. Bagi para orangtua hasil dari penelitian ini bisa menghimbau agar lebih mengontrol putra-putrinya saat hendak berkendara

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian yang Relevan

Adapun beberapa penelitian sebelumnya yang dapat dijadikan referensi mengenai konsep perilaku pengemudi sepeda motor yaitu pada Tabel 1. penelitian terdahulu.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

Judul	Penulis	Metode yang digunakan	Hasil penelitian
Analisis konsep perilaku pengendara sepeda motor di bawah umur di kota Palembang	Dwi Azhim Anugrah (2019)	Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif kuantitatif.	Hasil menunjukkan bahwa terdapat 68 pengendara sepeda motor di bawah umur pada pagi hari dan 174 pengendara sepeda motor di bawah umur pada sore hari. Responden memiliki pengetahuan yang sangat baik mengenai pengetahuan berkendara dan lalu lintas.
Model Perilaku pengendara Berisiko Pada Remaja	Ivan Muhamad Agung (2014)	Metode yang digunakan adalah korelasi dan regresi dengan bantuan SPSS. Teknik pengumpulan data menggunakan kuisioner	Hasil menunjukkan bahwa variabel kepribadian, sikap dan persepsi berpengaruh terhadap perilaku berisiko pengendara pada remaja
Hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi berisiko pada mahasiswa	Ibnu Alfazi (2018)	Metode penelitian yang dipakai yaitu Validitas Alat Ukur Reliabilitas Alat Ukur	Hasil dari penelitian ini menunjukkan ada hubungan positif yang signifikan antar sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi berisiko pada mahasiswa Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta. Semakin tinggi sikap pengambilan resiko maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi berisiko. Begitu pula dan sebaliknya.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Perilaku Pengemudi Sepeda Motor

Pengemudi merupakan orang yang mengemudikan kendaraan sepeda motor atau disebut juga pengemudi. (Simanjuntak 2016) Menurut undang-undang No.3 tahun 1965 tentang lalulintas dan angkutan jalan raya pasal 1 menyebutkan bahwa pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan atau yang langsung mengawasi orang lain yang mengemudikannya.

2.2.2 Ketentuan Pengemudi

Pengemudi memiliki beberapa ketentuan-ketentuan yang harus di patuhi. Adapun ketentuan pengemudi di atur dalam undang-undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 106 menyebutkan bahwa :

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan sepeda motor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan sepeda motor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. motor di jalan.

3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan sepeda motor wajib menunjukkan:
 - Surat tanda nomor kendaraan sepeda motor atau surat tanda coba kendaraan sepeda motor;
 - Surati izin mengemudi;
 - Bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - Tanda bukti lain yang sah.
4. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan sepeda motor beroda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
5. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan sepeda motor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standard nasional Indonesia.
6. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standard nasional Indonesia.
7. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang. Keselamatan pengemudi, serta mampu mengendalikan kecepatan dan keseimbangan dalam mengendarai kendaraan sepeda motor.

2.2.3 Batas Kecepatan

Menurut peraturan menteri perhubungan RI No. 111 tahun 2015 menyebutkan "Setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional". Batas kecepatan sebagaimana dimaksud ditetapkan sebagai berikut:

- a. Paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus)

kilometer perjam untuk jalan bebas hambatan;

- b. Paling tinggi 80 (delapan puluh) kilometer perjam untuk jalan antar kota;
- c. Paling tinggi 50 (lima puluh) kilometer perjam untuk kawasan perkotaan;
- d. Paling tinggi 30 (tiga puluh) kilometer perjam untuk kawasan permukiman.

2.2.4 Perilaku Mengemudi Beresiko

Perilaku mengemudi beresiko adalah kecenderungan perilaku pengemudi yang dapat beresiko menimbulkan kecelakaan dan cedera serius pada penumpang maupun pengguna jalan lainnya (Watson Dkk., dalam Kusumadi 2012). Willemsen (dalam Rahman, 2014) menjelaskan bahwa perilaku mengemudi beresiko merupakan perilaku berkendara yang membahayakan akan tetapi tidak ditujukan secara sengaja untuk menyakiti diri sendiri dan pengendara lain.

Iversen (2004) menjelaskan ada beberapa aspek-aspek perilaku mengemudi beresiko, adapun aspek-aspek yang dimaksud adalah :

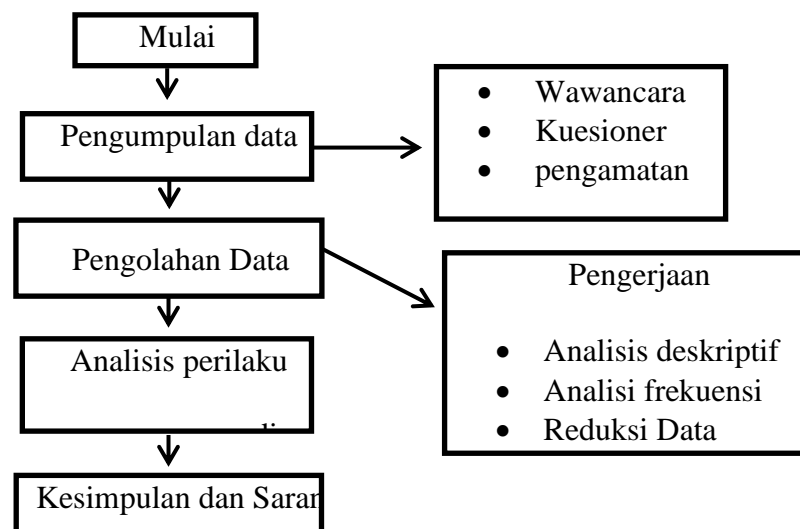
- a. Pelanggaran aturan lalu lintas dan kebut-kebutan Mengemudi dengan melakukan pelanggaran lalu lintas dan perilaku kebut-kebutan di jalan raya. Pelanggaran aturan lalu lintas dan kebut-kebutan digabungkan kedalam satu aspek karena berdasarkan analisis yang dilakukan Iversen (2004) aspek tersebut saling berhubungan kuat dan sangat sering dilakukan oleh pengemudi.
- b. Mengemudi yang sembrono atau nekat Pengemudi yang nekat saat sedang mengemudikan kendaraannya dan cenderung berperilaku sembrono. Mengemudi nekat

dan mengemudi sembrono dijadikan satu aspek karena menurut Iversen (2004) perilaku mengemudi tersebut saling berhubungan dan sering dilakukan karena sama-sama mengarah pada perilaku mengemudi tertentu yang mengesampingkan keselamatan individu.

- c. Tidak menggunakan pengaman, yaitu tidak mengenakan helm pada pengendara motor sebagai pengaman selama mengemudi di jalan raya.
- d. Mengemudi dengan hati-hati dan waspada Pengemudi yang mengemudikan kendaraannya dengan hati-hati dan waspada dan pengemudi sering menurunkan kecepatannya untuk menghindari sesuatu di jalan raya.

- e. Mengemudi dan meminum minuman keras Mengemudikan kendaraan dengan efek samping dari minuman keras, yang berarti mengemudikan kendaraan dengan keadaan mabuk dan dapat kehilangan kesadaran.
- f. Perhatian dengan anak-anak di jalan, yaitu pengemudi yang memperhatikan keberadaan anak-anak di sekitar lalu lintas.
- g. Mengemudi di bawah kecepatan Pengemudi yang mengemudi dengan kecepatan yang rendah di bawah 30 km/jam di jalan raya dan di bawah 50 km/jam di jalan bebas hambatan.,(Monica 2018).

2.3 Kerangka Pemikiran



Gambar 1. Diagram alir kerangka pemikiran

III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yaitu metode yang menggunakan pendekatan langsung dengan responden untuk memenuhi data primer penelitian. Jumlah responden ada

2 kategori yaitu narasumber yang bertugas mewawancarai responden dan pemberian kuesioner kepada responden pula. Semua responden adalah siswa SLTA di lembaga Yayasan Darut Taqwa. sesuai jumlah responden yang sudah ditentukan.

Seperti yang dijelaskan diatas pengambilan data dilakukan dengan wawancara, penyebaran kuesioner dan observasi atau pengamatan lapangan. Metode yang di gunakan mengelola data yaitu *Analisis Deskriptif* dari data yang telah didapatkan, kemudian ditampilkan

dalam bentuk tabel frekuensi. Dan di akhiri metode *Reducty date* yang mana mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang sesuai dengan fokus penelitian.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Perilaku Pengemudi Pelajar SLTA di Yayasan Darut Taqwa

4.1.1 Hasil Kuesioner

1. Umur Pengemudi

Berdasarkan kuesioner yang telah dilakukan terdapat kelompok umur pengemudi di tingkat SLTA di yayasan Darut Taqwa. Pada Tabel 4.1 menunjukkan persentase umur pengemudi sepeda motor di tingkat SLTA di yayasan Darut Taqwa.

Tabel 4.1 Kelompok umur pengemudi sepeda motor di tingkat SLTA di Yayasan Darut Taqwa

No	Jenis kelamin	Jumlah	Persentase
1	15 TAHUN	8	8%
2	16 TAHUN	29	29%
3	17 TAHUN	36	36%
4	18 TAHUN	29	29%
	TOTAL	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2022

Berdasarkan Tabel 4.1 didapatkan bahwa pengemudi sepeda motor di tingkat SLTA di yayasan Darut Taqwa dengan, 8% berusia 15 tahun, 29% berusia 16 tahun, 36 % berusia 17 tahun dan 29 % berusia 18 tahun. Hal ini disebabkan oleh mayoritas pelajar yang duduk di tingkat SLTA berusia -18 tahun.

2. Jenis Kelamin

Berdasarkan kegiatan penyebaran kuesioner yang telah dilakukan ada perbedaan frekuensi jenis kelamin antara laki-laki dan perempuan pengemudi sepeda motor di tingkat SLTA di yayasan Darut Taqwa.

Tabel 4.2 Jenis kelamin pengemudi sepeda motor di tingkat SLTA di Yayasan Darut Taqwa

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1	Laki-laki	70	70 %
2	Perempuan	30	30 %
	Total	100	100 %

Sumber: Hasil analisis, 2022

Jenis kelamin pengemudi kendaraan sepeda motor pelajar tingkat

SLTA lebih banyak yaitu berjumlah 70% sedangkan untuk pengemudi perempuan

30% hal ini di sebabkan perempuan lebih memilih naik angkutan ataupun di antar oleh keluarganya.

3. Kepemilikan SIM
SIM atau Surat Izin Mengemudi menjadi

salah satu hal yang dinilai dapat mempengaruhi perilaku berkendara . Pada Tabel 4.3 menunjukkan persentase kepemilikan SIM pengemudi sepeda motor di tingkat SLTA di yayasan Darut Taqwa

Tabel 4.3 Kepemilikan SIM pengemudisepeda motor di tingkat SLTA di yayasan Darut Taqwa

No	Kepemilikan SIM	Frekuensi	Persentase
1	Ada	12	12 %
2	Tidak Ada	88	88 %
Total		100	100 %

Sumber: Hasil analisis, 2022

Dari hasil penelitian kuesioner sebanyak 88% responden tidak memiliki SIM dan sebanyak 12% responden sudah memiliki SIM. Responden yang sudah

memiliki SIM adalah siswa yang sudah berusia 17 tahun ke atas di tinjau dari syarat pembuatan SIM yang minimal harus berusia 17 tahun.

Tabel 4.4 Jumlah Pengemudi berdasarkan aspek perilaku

Aspek Perilaku	Jumlah Responden				
	STS	TS	RG	S	SS
Perilaku berpindah-pindah jalur saat Berkendara	16	31	26	13	14
Perilaku mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum	15	21	29	25	10
Perilaku berkendara terlalu dekat dengan Kendaraan	9	27	24	34	6
Perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti.	24	15	18	40	3
Perilaku menambah kecepatan secara mendadak	5	14	29	26	26
Perilaku tidak menghidupkan lampu utamasaat berkendara	42	18	26	3	11
Perilaku memakai helm saat berkendara	10	4	17	31	38
Perilaku menggunakan <i>handphone</i> saat berkendara	40	17	23	17	3
Perilaku berkendara dengan lebih dari 2 orang	9	30	37	7	17

Sumber: Hasil survei, 2022

Dari tabel diatas dapat diketahui beberapa perilaku pengemudi sepeda motor pada pelajar tingkat SLTA di Yayasan Darut Taqwa bahwa sebanyak 14 orang selalu berpindah jalur saat berkendara, sebanyak 13 orang berpindah kalau lalu lintas sedang sepi saja, 26 orang kadang kadang berpindah jalur, 31 orang sesekali berpindah jalur dan sebanyak 16 orang tidak pernah berpindah pindah jalur.

Pada perilaku mengemudi 5-15 km/jam diatas kecepatan maximum keramaian 10 orang selalu mengemudi diatas batas maximum, 25 orang kalau sedang sepi saja, 29 orang kadang kadang mengemudi lebih dari batas maximum, 21 orang sesekali mengemudi diatas batas maximum dan 15 orang tidak pernah mengemudi diatas batas maximum.

Perilaku berkendara terlalu dekat dengan kendaraan lainnya di dapat 6 orang gselalu berkendara berdekatan, 34 orang kalau keadaan macet saja, 24 orang kadang kadang berdekatan dengan kendaraan lainnya, 27 orang sesekali berdekatan saat ingin menyalip saja dan 9 orang tidak pernah mengemudi berdekatan.

Pada perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti didapat 3 orang selalu tidak memberikan tanda, 40 orang tidak memberikan tanda karena lupa, 18 orang kadang-kadang tidak memberikan tanda saat berbelok/berhenti 15 orang sesekali tidak memberikan tanda saat berbelok dikarenakan sepi, dan 24 orang selalu memberikan tanda (lampu sen) ketika

berbelok/berhenti. mendadak, 14 orang sesekali saat sepi dan 5 orang tidak pernah menambah kecepatan secara mendadak.

Pada perilaku tidak menghidupkan lampu utama saat berkendara sebanyak 11 orang selalu tidak menghidupkan, 3 orang menghidupkan saat lalulintas sepi saja, 26 orang kadang-kadang tidak menghidupkan lampu utama, 18 orang sesekali tidak menghidupkan saat terdesak dan 42 orang selalu menghidupkan lampu utama saat berkendara

Pada perilaku memakai helm saat berkendara 38 orang selalu memakai helm, 31 orang memakai helm saat keadaan ramai atau perjalanan jauh, 17 orang kadang- kadang memakai helm, 4 orang sesekali menggunakan saat ada polisi saja dan 10 orang selalu tidak memakai helm.

Pada perilaku menggunakan *hanphone* saat berkendara sebanyak 3 orang selalu mengangkat saat ada panggilan masuk, 17 orang mengangkat saat keadaan aman dan sepi saja, 23 orang kadang-kadang, 17 orang sesekali mengangkat saat kondisi terdesak, dan 40 orang tidak pernah sama sekali menggunakan *handphone* saat berkendara.

Pada perilaku berkendara dengan lebih dari 2 orang sebanyak 17 orang selalu lebih dari 1 orang penumpang, 7 orang kalau keadaan aman dan sepi saja, 37 orang kadang kadang, 30 orang sesekali saat kondisi terdesak dan 9 orang tiak pernah berkendara leboh dari 2 orang.

handphone untuk dokumentasi data. Terdapat beberapa pengemudi yang melakukan lebih dari 1 perilaku secara bersamaan saat berkendara. Lalu total pengemudi pada tiap perilaku

4.1.2 Hasil Pengamatan

Pada analisis ini pengamatan perilaku berkendara pengemudi sepeda motor di tingkat SLTA di yayasan Darut Taqwa secara langsung dan bantuan

dipersantasekan terhadap total jumlah pengemudi. Jumlah pengemudi

berdasarkan perilaku yang dapat dilihat pada Tabel 4.5.

Tabel 4.5 Jumlah Pengemudi berdasarkan perilaku berkendara

Aspek Perilaku	Jumlah pengemudi	(%)
Perilaku berpindah-pindahjalur saat berkendara	12	6,9
Perilaku mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum	15	8,6
Perilaku berkendara terlalu dekat dengan kendaraanlainnya	58	33,5
Perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti.	66	38,1
Perilaku menambah kecepatansecara mendadak	7	4
Perilaku tidak menghidupkan lampu utama	83	47,1
Perilaku tidak memakai helmsaat berkendara	129	74,5
Perilaku menggunakan <i>handphone</i> saat berkendara	0	0
Perilaku berkendara denganlebih dari 2orang	1	0,5

Sumber: Hasil survei, 2022

4.2 Perbandingan Persentase Perilaku Pengemudi

Pada Tabel 4.6 dapat di ketahui bersama bahwa presentase dari beberapa perilaku di atas memiliki persentase yang berbeda-beda, akan tetapi ada kesamaan persentase terbanyak yaitu perilaku pengemudi sepeda motor yang tidak memakai helm yaitu 62% di sebabkan responden hanya berjumlah 38 dari 100 orang yang selalu memakai helm. Dan dari hasil pengamatan yaitu

74,5 % yaitu berjumlah 129 orang mengemudi tidak memakai helm. Kesamaan ini juga terjadi pada persentase terkecil yaitu perilaku menggunakan *handphone* saat berkendara yaitu 20% dari hasil jawaban responden dan 0,% dari pengamatan di karenakan tidak adanya pengemudi sepeda motor yang membawa *handphone* saat berangkat ke sekolah.

Tabel 4.6 Perbandingan persentase perilaku pengemudi

Aspek Perilaku	Persentase (%)	
	Kuesioner	Pengamatan
Perilaku berpindah-pindah jalur saat berkendara	27	6,9

Perilaku mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum	35	8,6
Perilaku berkendara terlalu dekat dengan kendaraanlainnya	40	33,5
Perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti.	43	38,1
Perilaku menambah kecepatan secara mendadak	52	4
Perilaku tidak menghidupkan lampu utama	14	47,1
Perilaku tidak memakai helmsaat berkendara	62	74,5
Perilaku menggunakan <i>handphone</i> saat berkendara	20	0
Perilaku berkendara dengan lebih dari 2orang	17	0,5

Sumber: Hasil survei, 2022

4.3 Faktor – Faktor Perilaku Beresiko

1. Terburu-buru

Buru-buru menurut kamus besar bahasa indonesia adalah mencari atau mengejar, dalam masalah mengemudikan sepeda motor berarti mengejar titik tujuan ataupun mengejar waktu sampai titik tujuan.

Dalam pengamatan,peneliti menemukan pengendara yang berkecepatan 30km/jam pada area pemukiman, yang mana perilaku tersebut seharusnya tidak di perbolehkan. Menurut peneliti pengemudi sepeda motor itu mengendarai kendaraannya dengan kecepatan lebih karena pengemudi tersebut telat saat berangkat sekolah.yaitu sekitar pukul 07:00 Karena jika telat saat masuk sekolah, bisa bisa siswa tidak di perbolehkan masuk.

2. Jarak tempuh dari rumah ke sekolah

Perjalanan berkendara bisa menentukan transportasi apa yang di pakai untuk berkendara seperti contoh ketika kita mau membeli sayur untuk

masak ke tetangga kita hanya berjalan kaki, sedangkan saat mau berpergian jauh biasanya kita memakai transportasi umum atau pribadi. Ketika tujuan di rasa tidak terlalu jauh maka seseorang tidak harus repot repot memakai kesempurnaan atribut berkendara seperti helm, karena di rasa sangat merepotkan jika tujuan hanya dekat dengan tempat semula. Begitupun dengan para siswa yang rumahnya dekat dengan sekolahnya yang tidak jarang enggan menggunakan atribut lengkap karena di rasa merepotkan karena jarak tempuh terlalu dekat.

Peneliti berhasil mewawancarai salah satu siswa SLTA di yayasan Darut Taqwa ini, ia berkata “*Tidak memakai helm karena jarak rumah dan sekolah dekat. Sim tidak punya, sepeda standart bersepiion.*” (hamdan siswa kelas 12 SMA)

Dari hasil wawancara di atas disebutkan bahwa siswa tidak memakai helm saat berkendara karena jarak

sekolah dengan rumahnya itu dekat. Pemahaman sng peneliti, siswa tidak memakai helm karena mengasumsikan dirinya tidak akan terjadi hal hal yang tidak di inginkan seperti kecelakaan

Tanggung jawab memakai pengaman kepala saat berkendara (Helm) sering kali di sepelekan seseorang di kala dia tidak mengemudikan sepeda motor itu sendiri. Dalam pengamatan peneliti melalui kamera *handphone* masih banyak seorang

4.4 Penanganan Perilaku Pengemudi Beresiko.

1. Bimbingan orang tua

Orang tua terdiri dari ayah, ibu serta saudara adik dan kakak. Orang tua atau biasa disebut juga dengan keluarga, atau yang identik dengan orang yang membimbing anak dalam lingkungan keluarga. Meskipun orang tua pada dasarnya dibagi menjadi tiga, yaitu orang tua kandung, orang tua asuh, dan orang tua tiri. Dalam meningkatkan bangsa yang berkualitas, diperlukan pembangunan pendidikan yang didasari dengan tingginya mutu pendidikan. Setiap anak memerlukan pendidikan yang layak untuk meningkatkan taraf hidup sehingga secara nyata memerlukan suatu lembaga yang mampu meningkatkan pendidikan anak dalam pendidikan keluarga. Orang tua tidak boleh menganggap bahwa pendidikan keluarga didalam keluarga itu tidak penting karena dasar yang utama yang harus orang tua berikan kepada anak adalah pendidikan didalam keluarga.

Dalam kasus pengemudi beresikop pengemudi tidak memakai helm saat berkendara peran orang tua sangat penting yaitu mengingatkan putra/putrinya untuk memakai helm saat

terjadi karena jarak tempuh yang dekat dan waktu yang di gunakan berkendara terlalu singkat.

3. Tidak memakai sepeda motor sendiri (dibonceng)

yang di bonceng tidak memakai helm sendiri padahal keselamatan berkendara juga masih harus di terpakan olehnya. Meskipun ia tidak mengemudikan kendaraan sepeda motor itu sendiri.

berkendara terlebih lagi saat mau berangkat sekolah.

2. Pemahaman berkendara dari sekolah

Sebuah lembaga sekolah pasti mempunyai peraturan peraturan yang harus di lakukan oleh siswanya. Agar semua kegiatan yang bersangkutan bisa berjalan dengan aman dan nyaman. Para pengemudi sepeda motor pelajar tingkat SLTA di yayasan Darut Taqwa banyak yang masih tidak mengetahui detail-detail peraturan saat membawa sepeda motor. Seperti yang di ungkapkan salah satu siswanya : “ *Sudah ada aturan memperbolehkan akan tetapi saya tidak tahu detail aturan itu* “ (hamdan siswa kelas 12 SMA) Adapun yang lain “ *Kalau anak kampung boleh bawa sepeda.keterangan kestandaran sepeda motor tidak ada knalpot brong pun tidak apa apa.* “ (septyo siswa kelas 12)

Dari kedua ungkapan hasil wawancara di atas para siswa masih belum mengetahui detail- detail peraturan sekolah sampai-sampai mereka bilang bahwa ada yang pakai knalpot tidak standart.Peraturan sekolah sangat berpengaruh bagi perilaku pengendara sepeda motor, ketika sekolah memperketat sebuah peraturan atau memantau peraturan terhadap muridnya maka yang di dihasilkan oleh peraturan itu sendiri yaitu ketertiban mengemudi

sepeda motor dengan contoh para murid tidak menggunakan knalpot tidak standart seperti keterangan wawancara di atas.

1. Perilaku pengemudi paling dominan berdasarkan hasil kuesioner responden adalah perilaku tidak menggunakan helm pada saat berkendara yaitu sebesar 62% dan pada hasil dari pengamatan yaitu 74,2%

5.2 Saran

1. Manfaat Teoritis
 - a. Hasil dari penelitian ini bisa di gunakan acuan ilmiah tentang fenomena berkendara remaja.
 - b. Hasil dari penelitian ini bisa digunakan untuk perkembangan ilmu ketekniksipilan khususnya di bidang transportasi.
 - c. Hasil dari penelitian ini bisa digunakan untuk *refrensi* penelitian selanjutnya.
2. Manfaat Praktis

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, Dini. 2013. "Analisis Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda." *Analisis Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda* 1(1):10-19.
- Dewi, Noti Ratna, &, and Deky Saputra ZE. 2021. "Transportasi Tradisional Sado Di Kota Jambi 1980-2010." *Jurnal Istoria* 5(1):65-77.
- Makasudede, Yenny. 2019. "Jurnal Perilaku Safety Riding." 8-45.
- Monica, Dila. 2018. "Program Analisis Psikologi Fakultas Psikologi Dan Ilmu Sosial Budaya."
- Purwati, Dewi. 2014. "Pengawasan Pengemudi Sepeda Motor Di Bawah Umur Oleh Satlantas Polresta Pekanbaru." *Jom FISIP* 1.
- Simanjuntak, Assika Putri. 2016. "Perilaku Berkendara di Kota Medan." 1-8.
- Siregar, Lasdianni. 2021. "Ayat 1 Tentang Aturan Berlalu Lintas Dan Angkutan Ayat 1 Tentang Aturan Berlalu Lintas Dan Angkutan." (22).

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian, analisa dan perhitungan bab diatas yang menggunakan metode analisis deskriptif yang sudah di lakukan peneliti, maka di dapatkan sebuah kesimpulan bahwa:

2. Perilaku pengemudi beresiko dapat diatasi dengan arahan orang tua dan pemahaman berkendara peraturan dari pihak sekolah.
 - a. Bagi pihak sekolah hasil dari penelitian ini bisa di gunakan untuk acuan saat akan memberikan kebijakan aturan sepeda motor pada saat berangkat ke sekolah.
 - b. Bagi pihak siswa sekolah hasil dari penelitian ini bisa menjadi himbauan agar para siswa lebih hati hati dalam mengemudikan kendaraannya.
 - c. Bagi para orangtua hasil dari penelitian ini bisa menghimbau agar lebih mengontrol putra-putrinya saat hendak berkendara.