

Meningkatkan Pemahaman Berkendara Sepeda Motor Siswa-Siswi Kelas 12 SMA Negeri 9 Balikpapan Terhadap Tingkat Kecelakaan Di Balikpapan

Athaya Nur Khayyirah¹, Alvianus Tristan Dolly², Dzaky Almer Syarifullah³, Naufal Rifki Anugrah⁴, Reginal Octavianus Joshua Bagy⁵, Novita Lizza Anggraini⁶, Anis Rohmana Malik⁷, Mayati Isabellah⁸

^{1,2,3,4,5,6,7,8} Program Studi Rekayasa Keselamatan, Jurusan Teknologi Industri dan Proses, Institut Teknologi Kalimantan, Indonesia

Corresponding Author

Nama Penulis: Novita Lizza Anggraini

E-mail: novita.anggraini@lecturer.itk.ac.id

Abstrak

Terkait dengan tingginya tingkat kecelakaan di jalan raya yang melibatkan kendaraan roda dua, yang mana sering terjadi adalah dari kalangan pelajar atau usia remaja, maka diperlukan sebuah analisis terhadap pemahaman berkendara sepeda motor, khususnya untuk siswa yang berada di kelas 12 Sekolah Menengah Atas atau direntang usia 16-17 tahun. Tujuan dari pengabdian kepada masyarakat ini antara lain untuk analisis tingkat pemahaman berkendara sepeda motor, tingkat terjadinya kecelakaan terhadap tingkat pemahaman berkendara sepeda motor, dan dampak pembelajaran berkendara dasar terhadap urgensi umur pada siswa kelas 12 SMA Negeri 9 Balikpapan. Kegiatan ini menggunakan metode sosialisasi atau memaparkan materi, diberikan pre test sebelum materi dan post test setelah materi selesai. Sumber data diperoleh dari kuesioner yang diberikan kepada siswa kelas 12 SMA Negeri 9 Balikpapan. Dari hasil analisis yang dilakukan, setelah melakukan penyuluhan terkait safety riding, didapatkan kesimpulan bahwa pengetahuan siswa meningkat saat dilakukannya penyuluhan pada siswa-siswi SMA Negeri 9 Balikpapan, hal ini dapat dilihat dengan adanya urgensi yang ada, dari pemilihan aspek penilaian yang melibatkan adanya pengaruh antara pemahaman berkendara dengan tingkat kecelakaan dan adanya dampak positif yang diberikan dengan pembuktian melalui hasil kuesioner saat siswa setelah mendengarkan materi dari peneliti.

Kata kunci – kecelakaan di jalan raya, sepeda motor, usia remaja, safety riding

Abstract

Due to the high rate of accidents on the highway involving motorcycle, which often occur among students or teenagers, an analysis of the understanding of motorbike riding is needed, especially for students who are in class 12 of high school or in the age range 16-17 years old. The aim of this community service activity is, among other things, to analyze the level of understanding of motorbike riding, the rate of accidents on the level of understanding of motorbike riding, and the impact of basic driving learning on age urgency in class 12 students at SMA Negeri 9 Balikpapan. This activity uses the socialization method or presenting the material, a pre-test is given before the material and a post-test after the material is finished. The data source was obtained from a questionnaire given to class 12 students at SMA Negeri 9 Balikpapan. From the results of the analysis carried out, after conducting counseling related to safety riding, it was concluded that student knowledge increased when providing counseling to students at SMA Negeri 9 Balikpapan, this can be seen by the urgency that exists, this is shown from the selection of assessment aspects that involve There is an influence between driving understanding and accident rates and there is a positive impact provided by proof through the results of questionnaires when students receive counseling.

Keywords - road accidents, motorbikes, teenagers, safety riding

This work is licensed under Creative Commons Attribution License 4.0 CC-BY International license

PENDAHULUAN

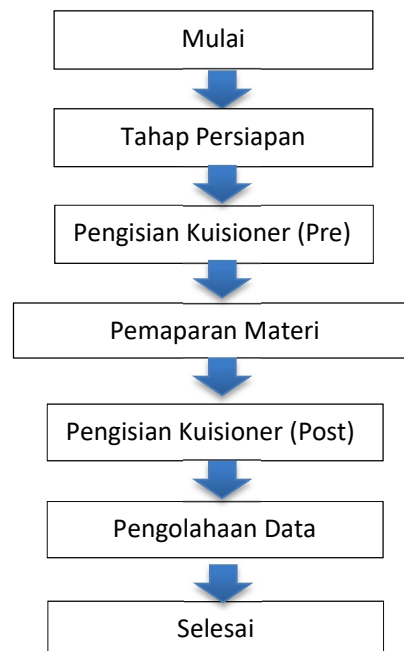
Berkendara yang aman adalah cara berkendara yang tidak membahayakan diri sendiri maupun pengguna jalan yang lain (Ghozali dkk., 2019). Berkendara yang aman merupakan perilaku berkendara yang ideal yang harus mempunyai tingkat keselamatan yang cukup. Praktik keselamatan berkendara diatur dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, salah satu penerapan keselamatan berkendara adalah menjaga kesehatan pada saat mengendarai sepeda motor karena hal ini akan mempengaruhi tingkat kewaspadaan, kognisi, dan perilaku berkendara. Penerapan keselamatan berkendara lainnya sebagaimana tertuang dalam UU No. 22 Tahun 2009 adalah penggunaan perlengkapan keselamatan berkendara sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI). Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian di seluruh dunia. Pada tahun 2015, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) telah menerbitkan laporan, khususnya Laporan Keselamatan Jalan Global yang menyatakan bahwa sekitar 1,25 juta orang di seluruh dunia meninggal pada tahun 2013 akibat kecelakaan lalu lintas. Laporan ini menunjukkan bahwa 90% kematian lalu lintas jalan global terjadi di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, yang juga mencakup 54% populasi kendaraan secara global (Nastiti, 2017). WHO (Organisasi Kesehatan Dunia) memperkirakan pada tahun 2020, kecelakaan akan menjadi penyebab utama ketiga kematian di jalan raya di seluruh dunia. Menurut data WHO (Organisasi Kesehatan Dunia) bertajuk "*Youth and traffic safety*", diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas jalan raya merupakan penyebab utama kematian yang mayoritas terjadi pada masyarakat berusia 10 hingga 24 tahun (Wina, 2020).

Di Indonesia, kematian akibat kecelakaan lalu lintas masih terkait dengan peningkatan jumlah kendaraan roda dua di jalan raya. Berdasarkan statistik Pusat Informasi Kriminal Nasional (PUSIKNAS), kecelakaan lalu lintas yang terjadi sepanjang tahun 2022, sejak 1 Januari hingga 31 Desember, menewaskan 25.138 orang. Jenis kecelakaan yang paling banyak terjadi adalah tabrakan langsung, maka jumlah korban jiwa mencapai 3.503 orang. Korban kecelakaan lalu lintas ada tiga jenis, yaitu luka ringan, luka berat, dan meninggal dunia. Jumlah korban terbanyak adalah luka ringan yaitu sebanyak 29.519 korban jiwa atau setara dengan sekitar 76,44%. Jumlah kematian menduduki peringkat kedua dengan total 3.706 korban. Sisanya 3.706 korban luka berat. Di seluruh dunia, baik di negara maju terlebih lagi di negara berkembang, kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang serius (Dewa, 2017). Kecelakaan lalu lintas jalan adalah suatu kejadian di jalan yang terjadi secara tiba-tiba dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain dan mengakibatkan timbulnya korban jiwa dan/atau harta benda (Mahawati & Jaka, 2013). Lalu, sebagian besar kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh kecerobohan pengemudi seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, kondisi sepeda motor di bawah standar, melawan arus lalu lintas, berbalik tanpa menyalakan lampu peringatan, dan membawa banyak orang dalam satu motor. Berdasarkan perbandingan antara kecelakaan perorangan dengan kecelakaan yang melibatkan orang lain ialah 3:1. Oleh karena itu, kita dapat berasumsi bahwa penyebab sebagian besar kecelakaan adalah perilaku mengemudi (Rodes et al., 2015).

Pelanggaran sepeda motor yang dilakukan oleh pelajar, terutama remaja. Hal ini tentu saja dapat mengakibatkan kecelakaan yang merugikan diri sendiri dan orang lain. Padahal, menurut Chrussiawanti (Rusti et al., n.d.), remaja merupakan salah satu penyumbang terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Berdasarkan hasil penelitian Safitri dan Rahman (Prasada & Herdiana, 2015), jenis pelanggaran yang umum terjadi di kalangan remaja antara lain tidak memiliki Surat Izin Mengemudi, pelanggaran marka jalan, dan pelanggaran rambu lalu lintas. Hal ini sesuai dengan data di lapangan bahwa pelanggaran yang paling banyak terjadi adalah pelanggaran rambu lalu lintas dan pelanggaran marka jalan. Dikutip dari hasil penelitian (Ridho et al., 2016), sebagian besar pengemudi berkendara dengan hati-hati untuk menjamin keselamatan dan menghormati lalu lintas. Selain itu, sebagian besar responden pada penelitian Ridho (2016) mengatakan bahwa mereka selalu waspada saat berkendara dengan keinginan untuk aman.

Adanya fenomena pelanggaran yang dilakukan oleh remaja, penelitian dilakukan untuk kelas 12 SMA Negeri 9 Balikpapan dikarenakan urgensi terkait seberapa jauh pemahaman remaja kelas 12 yang berumur 16 - 17 tahun terkait berkendara. Dalam hal ini, didukung dengan adanya pemberitaan dari Tribun Kaltim yang menjelaskan adanya dua remaja berinisial RU (15) dan RE (11) terlibat kecelakaan tunggal akibat pengendara yang melakukan *Freestyle* pada Rabu (4 Juni 2022) di Balikpapan, tepatnya di kawasan Jalan Pandan Barat, Desa Marga Sari, Balikpapan Barat, Kota Balikpapan sekitar pukul 13.00 WITA. Hal ini dapat dijadikan sebagai salah satu contoh pelanggaran berkendara yang dilakukan remaja yang menjadikan adanya urgensi pembelajaran terkait pemahaman dasar berkendara yang baik untuk remaja. Pengabdian masyarakat dilakukan dengan memilih siswa-siswi kelas 12 SMA Negeri 9 Balikpapan. Sekolah berada di pinggir jalan raya dengan daerah yang sering dilewati mobil besar/ mobil proyek, sehingga pembelajaran terkait pemahaman *Safety Riding* ini perlu diadakan demi mengurangi bahkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan terhadap remaja di Balikpapan.

METODE



Gambar 1.
Tahapan Kegiatan

a. Persiapan

Persiapan pengabdian kepada masyarakat yaitu diawali dengan terjadinya kecelakaan SMA Negeri 9 Balikpapan. Berdasarkan kejadian kecelakaan yang terjadi, kemudian kami melakukan observasi secara langsung dengan mewawancarai guru dan beberapa siswa-siswi terhadap pengetahuan *Safety Riding*, kemudian mengurus perizinan terlebih dahulu untuk dapat melaksanakan penyuluhan terkait *Safety Riding* untuk mengetahui tingkat pemahaman siswa-siswi terhadap *Safety Riding*, sehingga dapat mengurangi bahkan dapat mencegah tingginya angka kecelakaan di kalangan pelajar.

b. Pengisian Kuisisioner (Pre Pemaparan Materi)

Sebelum berlangsungnya pemaparan materi terkait *Safety Riding* dilakukan pengambilan data awal, siswa-siswi diarahkan untuk mengisi kuisisioner untuk mengetahui

pengetahuan siswa-siswi mengenai *Safety Riding*. Pengisian kuisioner dilakukan sebelum pemaparan bertujuan untuk mengetahui tingkat pengetahuan awal dari siswa-siswi SMA Negeri 9 Balikpapan.

c. Pemaparan Materi

Pemaparan materi dilakukan setelah pengisian kuisioner. Materi dijelaskan oleh mahasiswa Program Studi Rekayasa Keselamatan angkatan 2023 yang sebelumnya telah mendapatkan materi mata kuliah Pengantar Rekayasa Keselamatan.

d. Pengisian Kuisioner (Post Pemaparan Materi)

Penyuluhan terkait *Safety Riding* dan diskusi selesai, sebelum penutupan dilakukan pengisian kuisioner untuk mengetahui pengetahuan yang siswa-siswi dapatkan setelah pemaparan materi, hal ini bertujuan untuk mengetahui tingkat pengetahuan siswa-siswa SMA Negeri 9 Balikpapan apakah setelah pemaparan materi pengetahuan siswa-siswi meningkat.

e. Pengolahan Data

Data diolah menggunakan Microsoft Excel.

f. Penutupan

Penutupan dilakukan dengan menarik kesimpulan dan saran untuk pengabdian kepada masyarakat berikutnya khususnya dalam meingkatkan pemahaman siswa-siswi terkait *Safety Riding*, sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan dan harapannya dapat mencegah terjadinya kecelakaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat pengetahuan dasar *Safety Riding* pada siswa-siswi sebelum dan sesudah pemaparan materi dapat dilihat pada tabel sebagai berikut.

A. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan *Safety Riding* (Sebelum Pemaparan Materi)

Tabel 1.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan *Safety Riding*

No	Pengetahuan	Jumlah	Persentase
1	Kurang	76	53,9%
2	Cukup	54	38,3%
3	Baik	11	7,8%
Total		141	100%

Berdasarkan tabel 1 dapat diketahui bahwa sebanyak 76 responden (53,9%) memiliki pengetahuan kurang untuk dasar *Safety Riding*, sebanyak 54 responden (38,3%) memiliki pengetahuan cukup mengenai pengetahuan dasar *Safety Riding*, dan sebanyak 11 responden (7,8%) memiliki pengetahuan yang baik mengenai pengetahuan dasar *Safety Riding*.

B. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan *Safety Riding* (Sesudah Pemaparan Materi)

Tabel 2.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan *Safety Riding*

No	Pengetahuan	Jumlah	Persentase
1	Kurang	20	14,2%
2	Cukup	88	62,4%
3	Baik	33	23,4%
Total		141	100%

Setelah dilakukan penyuluhan dapat dilihat dari tabel 2 bahwa sebanyak 20 responden (13,8%) memiliki pengetahuan kurang untuk dasar *Safety Riding*, sebanyak 88 responden (60,7%)

memiliki pengetahuan cukup mengenai pengetahuan dasar *Safety Riding*, dan sebanyak 37 responden (25,5%) memiliki pengetahuan yang baik mengenai pengetahuan dasar *Safety Riding*. Berdasarkan tabel 1 dan tabel 2 dapat disimpulkan bahwa terjadi peningkatan terhadap tingkat pengetahuan dasar siswa-siswi terhadap *Safety Riding*.



Gambar 2.
Proses Pengisian Kuisisioner



Gambar 3.
Pemaparan Materi



Gambar 4.
Diskusi

Pengukuran tingkat pengetahuan siswa-siswi SMA Negeri 9 Balikpapan terkait *Safety Riding* terdiri dari pertanyaan sebagai berikut;

1. Sikap dalam Berkendara

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat pengetahuan tentang perilaku saat berkendara pada siswa-siswi dapat dilihat pada tabel sebagai berikut.

Tabel 3.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Sikap dalam Berkendara (Sebelum)

No	Pengetahuan	Jumlah	Persentase
1	Kurang Baik	78	55,3%
2	Baik	63	44,7%
Total		141	100,0%

Berdasarkan tabel 3 dapat diketahui bahwa sebanyak 78 responden (55,3%) memiliki sikap kurang baik mengenai sikap dalam berkendara dan sebanyak 63 responden (44,7%) memiliki sikap baik mengenai sikap dalam berkendara.

Tabel 4.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Sikap dalam Berkendara (Sesudah)

No	Pengetahuan	Jumlah	Persentase
1	Kurang Baik	84	46,8%
2	Baik	57	53,2%
Total		141	100,0%

Setelah pemaparan materi dapat dilihat pada tabel 4 diketahui bahwa sebanyak 70 responden (48,3%) memiliki sikap kurang baik mengenai sikap dalam berkendara dan sebanyak 75 responden (51,7%) memiliki sikap baik mengenai sikap dalam berkendara. Berdasarkan tabel 3 dan tabel 4 dapat disimpulkan bahwa terjadi peningkatan terhadap tingkat pengetahuan dasar siswa-siswi terhadap sikap berkendara.

2. Kelengkapan Berkendara

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat kelengkapan berkendara pada siswa dapat dilihat pada tabel sebagai berikut.

Tabel 5.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kelengkapan Berkendara (Sebelum)

No	Kriteria	Jumlah	Persentase
1	Kurang	3	2,1%
2	Cukup	3	2,1%
3	Baik	135	95,7%
Total		141	100,0%

Berdasarkan tabel 5 dapat diketahui bahwa sebanyak 3 responden (2,1%) memiliki pengetahuan terkait kelengkapan berkendara, sebanyak 3 responden (2,1%) memiliki pengetahuan cukup mengenai kelengkapan berkendara, dan sebanyak 135 responden (95,7%) memiliki pengetahuan yang baik mengenai pengetahuan kelengkapan berkendara.

Tabel 6.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kelengkapan Berkendara (Sesudah)

No	Kriteria	Jumlah	Persentase
1	Kurang	1	0,7%
2	Cukup	2	1,4%
3	Baik	138	97,8%
Total		141	100,0%

Setelah pemaparan materi dapat dilihat pada tabel 6 diketahui bahwa sebanyak 1 responden (0,7%) memiliki pengetahuan terkait kelengkapan berkendara, sebanyak 2 responden (1,4%) memiliki pengetahuan cukup mengenai kelengkapan berkendara, dan sebanyak 138 responden (97,8%) memiliki pengetahuan yang baik mengenai pengetahuan kelengkapan berkendara. Berdasarkan tabel 5 dan tabel 6 dapat disimpulkan bahwa terjadi peningkatan terhadap tingkat pengetahuan dasar siswa-siswi terhadap kelengkapan berkendara.

3. Atribut dalam Berkendara

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat pengetahuan atribut dalam berkendara pada siswa dapat dilihat pada tabel sebagai berikut.

Tabel 7.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Atribut dalam Berkendara (Sebelum)

No	Kriteria	Jumlah	Persentase
1	Kurang	23	16,3%
2	Cukup	37	26,2%
3	Baik	81	57,4%
Total		141	100,0%

Berdasarkan tabel 7 dapat diketahui bahwa sebanyak 23 responden (16,3%) memiliki pengetahuan terkait atribut dalam berkendara, sebanyak 37 responden (26,2%) memiliki pengetahuan cukup mengenai atribut dalam berkendara, dan sebanyak 81 responden (57,4%) memiliki pengetahuan yang baik mengenai atribut dalam berkendara.

Tabel 8.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Atribut dalam Berkendara (Sesudah)

No	Kriteria	Jumlah	Persentase
1	Kurang	17	12,0%
2	Cukup	28	19,8%
3	Baik	96	68,0%
Total		141	100,0%

Setelah pemaparan materi dapat dilihat pada tabel 8 diketahui bahwa sebanyak 17 responden (12,0%) memiliki pengetahuan terkait atribut dalam berkendara, sebanyak 28 responden (19,8%) memiliki pengetahuan cukup mengenai atribut dalam berkendara, dan sebanyak 96 responden (68,0%) memiliki pengetahuan yang baik mengenai atribut dalam berkendara. Berdasarkan tabel 7 dan tabel 8 dapat disimpulkan bahwa terjadi peningkatan terhadap tingkat pengetahuan dasar siswa-siswi terhadap atribut berkendara.

4. Peran Teman Sebaya

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat dukungan peran teman sebaya pada siswa-siswi dapat dilihat pada tabel sebagai berikut.

Tabel 9.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Peran Teman Sebaya (Sebelum)

No	Kriteria	Jumlah	Persentase
1	Kurang	33	23,4%
2	Cukup	34	24,1%
3	Baik	74	52,4%
Total		141	100,0%

Berdasarkan tabel 9 dapat diketahui bahwa sebanyak 33 responden (23,4%) memiliki kriteria kurang dukungan dari teman sebaya, sebanyak 34 responden (24,1%) memiliki pengetahuan cukup mengenai peran teman sebaya, dan sebanyak 74 responden (52,4%) memiliki pengetahuan yang baik mengenai peran teman sebaya.

Tabel 10.

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Peran Teman Sebaya (Sesudah)

No	Kriteria	Jumlah	Persentase
1	Kurang	58	23,4%
2	Cukup	23	23,4%
3	Baik	60	53,1%
Total		141	100,0%

Setelah pemaparan materi dapat dilihat pada tabel 10 diketahui bahwa sebanyak 33 responden (23,4%) memiliki kriteria kurang dukungan dari teman sebaya, sebanyak 23 responden (23,4%) memiliki pengetahuan cukup mengenai peran teman sebaya, dan sebanyak 60 responden (53,1%) memiliki pengetahuan yang baik mengenai peran teman sebaya. Berdasarkan tabel 3 sampai tabel 10 dapat disimpulkan bahwa terjadi peningkatan terhadap keterkaitan peran teman sebaya.

KESIMPULAN

Setelah melakukan penyuluhan terkait safety riding, didapatkan kesimpulan bahwa pengetahuan siswa-siswi meningkat saat dilakukannya penyuluhan pada siswa-siswi SMA Negeri 9 Balikpapan, hal ini dapat dilihat dengan adanya urgensi yang ada, hal ini diperlihatkan dari pemilihan aspek penilaian yang melibatkan adanya pengaruh antara pemahaman berkendara dengan tingkat kecelakaan dan adanya dampak positif yang diberikan dengan pembuktian melalui hasil kuisioner saat siswa-siswi setelah mendengarkan materi dari peneliti.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih untuk kepala sekolah dan guru-guru SMA Negeri 9 Balikpapan yang memberikan izin kepada kami dalam pelaksanaan penyuluhan *Safety Riding*. Terima kasih pula kami ucapkan untuk siswa-siswi SMA Negeri 9 Balikpapan untuk kerjasamanya, sehingga pelaksanaan penyuluhan terkait *Safety Riding* berjalan sesuai dengan alur pengabdian kepada masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Dewar RE, Olson PL. 2007. Human Factors in Traffic Safety. Washington DC.
- Ghozali, M. L., Umam, M. H., Iwanebel, F., Sulanam, & Nazal, A. M. 2019. Fiqih Lalu Lintas Tuntunan Islam dalam Berkendara secara Aman. UIN SUNAN AMPEL PRESS. http://digilib.uinsby.ac.id/29755/3/M.LathoifGhozalidkk_Fiqih_Lalu_Lintas.pdf.
- Mahawati, Jaka. 2013. Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara Terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja di Semarang. Semantik 13: 436. <https://publikasi.dinus.ac.id/index.php/semantik/article/view/777>.
- Nastiti, Fadilah Andy. 2017. Hubungan Antara Kepemilikan SIM C dan Keikutsertaan dalam Tes Pembuatan SIM dengan Pengetahuan Berkendara dan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Sidoarjo. Skripsi. Surabaya: Universitas Airlangga.
- Prasada, G., & Herdiana, A. I. 2015. Hubungan Antara Kontrol Diri dengan Kepatuhan Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Surabaya. Jurnal Psikologi Kepribadian dan Sosial, 04 (02). Hal 101-114.
- Rhodes, N., Pivik, K., & Sutton, M. 2015. Risky driving among young male drivers: The effects of mood and passengers. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 28, 65–76.
- Ridho, H. 2016. Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor. Naskah Publikasi. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Rusti, S. dkk. 2016. Praktik Safety Riding Pada Pelajar di Wilayah Kerja Polres Padang Panjang. Jurnal Human Care, Vol. 1, No.3, Hal 1–8.

Wina. 2020. Pengaruh Perbedaan Jenis Kelamin Pada Distraksi dan Perilaku Mengemudi di Indonesia.