



Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Siswa SMA X Kota Bontang

Farah Dwinanda Oktavianti^{1*}, Ida Wahyuni¹, Siswi Jayanti¹

¹ Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

*Corresponding author : faraaoktav@gmail.com

Info Artikel : Diterima 1 Februari 2023 ; Disetujui 6 Maret 2023 ; Publikasi 1 April 2023

ABSTRAK

Latar belakang: Remaja merupakan kelompok umur yang sering mengalami kecelakaan lalu lintas. Menurut Data Kementerian Perhubungan tahun 2020, angka kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada tingkat pendidikan SMA. Menurut data yang diterbitkan oleh Satuan Lalu Lintas Polres Kota Bontang, 30% kecelakaan lalu lintas melibatkan pelajar. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis beberapa faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA X Kota Bontang.

Metode: Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan jenis penelitian observasional analitik dengan pendekatan studi cross sectional. Populasi pada penelitian ini yaitu sebanyak 216 siswa. Sampel yang digunakan sebanyak 67 siswa kelas XII dengan instrumen penelitian berupa angket dan diisi melalui Google Form. Pengambilan sampel ditentukan berdasarkan siswa kelas XII yang memberikan respon. Analisis data penelitian ini dengan univariat dan bivariat menggunakan uji *chi-square*.

Hasil: Hasil penelitian menunjukkan sebanyak 59,7% dari total responden memiliki perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang tidak aman. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara sikap ($p=0,017$), perlengkapan berkendara ($p=0,006$) dan dukungan lingkungan sosial ($p=0,001$) terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA X Kota Bontang. Namun, tidak ada hubungan antara pengetahuan ($p=0,570$) dan kondisi kendaraan ($p=0,142$) terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA X Kota Bontang.

Simpulan: Dari keseluruhan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA X Kota Bontang adalah sikap, perlengkapan berkendara dan dukungan lingkungan sosial.

Kata kunci: perilaku; keselamatan berkendara; siswa; kecelakaan lalu lintas

ABSTRACT

Title: *Factors Related to Safety Riding Behaviour in High School X Bontang*

Background: Teenagers are the age group that often experience traffic accidents. According to data from the Ministry of Transportation for 2020, the number of traffic accidents occurs at the high school education level. According to data published by the Bontang City Police Traffic Unit, 30% of traffic accidents involve students. The purpose of this study was to analyze several factors related to safety driving behavior in students of SMA X Bontang City.

Method: This research is a quantitative research with the type of analytic observational research with a cross sectional study approach. The population in this study were 216 students. The sample used was 67 class XII students with a research instrument in the form of a questionnaire and filled in via the Google Form. Sampling was determined based on class XII students who gave a response. Analysis of the research data with univariate and bivariate using the *chi-square* test.

Result: The results showed that 59.7% of the total respondents had unsafe safety driving behavior. The results showed that there was a relationship between attitude ($p=0.017$), riding equipment ($p=0.006$) and social environmental support ($p=0.001$) on safety driving behavior in students of SMA X Bontang City. However, there

is no relationship between knowledge ($p=0.570$) and vehicle condition ($p=0.142$) on safety driving behavior in students of SMA X Bontang City.

Conclusion: From the overall results of the study it can be concluded that the factors related to safety driving behavior (safety riding) in SMA X students in Bontang City are attitude, driving equipment and social environmental support.

Keywords: behavior; safety riding; students; traffic accidents

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu insiden yang tidak terduga dan tidak disengaja yang terjadi di jalan raya, dan melibatkan kendaraan, baik dengan atau tanpa kehadiran pengguna jalan lainnya. Kecelakaan ini dapat menyebabkan kerusakan pada harta benda, cedera, dan bahkan kematian pada manusia.¹ Pada tahun 2018, terdapat lebih dari 1,35 juta kematian akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahun. Selain itu, kecelakaan ini juga menjadi penyebab utama kematian pada individu yang berusia 5-29 tahun.²

Kelompok usia remaja cenderung sering mengalami kecelakaan lalu lintas, terutama di Indonesia dimana kecelakaan tersebut didominasi oleh usia 16-30 tahun.³ Pada tahun 2020, kecelakaan lalu lintas di Indonesia didominasi oleh pelajar SMA. Menurut data kecelakaan lalu lintas tahun 2017, sekitar 30% dari total jumlah kecelakaan melibatkan pelajar.⁴

Beberapa faktor, seperti pengemudi, kendaraan, kondisi jalan dan lingkungan sekitar dapat berperan dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁵ *Safety riding* merupakan praktik berkendara yang aman dan berperan penting dalam mencegah kecelakaan lalu lintas.⁶ Tujuan dari *safety riding* adalah mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dengan meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap kompleksitas aktivitas mengemudi dan pentingnya memperhatikan faktor keselamatan dan keamanan, baik bagi pengemudi sendiri maupun orang sekitar.⁷

SMA X Kota Bontang merupakan salah satu SMA swasta yang telah terakreditasi dengan nilai "A". Lembaga ini bertujuan untuk menawarkan pendidikan tingkat menengah dengan standar yang memuaskan kepada putra-putri karyawan PT. X serta penduduk lokal pada umumnya. SMA X terletak di lokasi yang strategis di tengah kompleks pemukiman karyawan PT. X. Kompleks ini termasuk salah satu kompleks yang bersifat tertutup, di mana tidak sembarangan orang dapat memasuki kompleks tersebut. Apabila ingin memasuki kompleks tersebut, diperlukan kartu khusus untuk *tapping* sehingga tidak ada angkutan umum di sekitar kompleks.

Meskipun sekolah berada di kompleks yang tertutup, potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas tetap ada. Potensi bahaya yang ada tidak hanya berasal dari kendaraan lain, akan tetapi salah satunya dapat berasal dari medan jalan yang berkelok-kelok. Bentuk pengaswasan terhadap kendaraan yang melintas di kompleks tersebut hanya berupa pemasangan rambu-rambu, sehingga masih terdapat pengendara yang berkendara dengan kecepatan tinggi.

Siswa SMA X terpaksa menggunakan sepeda motor sebagai transportasi ke sekolah. Hal ini karena keberadaan sekolah yang berada di tengah-tengah kompleks dengan area yang sangat luas dan tidak ada angkutan umum yang dapat mengantar siswa dari tempat tinggal ke sekolah. Selain itu, sebagian besar orang tua dari siswa adalah karyawan PT. X sehingga mayoritas tidak dapat mengantar jemput putra-putrinya dari sekolah karena sibuk dengan pekerjaan. Oleh karena itu, para siswa lebih memilih untuk menggunakan sepeda motor.

Berdasarkan informasi yang diperoleh peneliti melalui penyebaran *Google Form* kepada 6 siswa kelas XII di SMA X, seluruh responden mulai berkendara sebelum berumur 17 tahun. Pengetahuan mengenai komponen sepeda motor yang wajib diperiksa sebelum berkendara dan perlengkapan pelindung yang harus digunakan masih belum diketahui oleh beberapa responden. Mayoritas responden hanya mengetahui helm untuk pelindung yang harus digunakan. Semua responden mengaku pernah melakukan pelanggaran saat berkendara, seperti melanggar lampu lalu lintas, tidak memakai helm, berkendara dengan kecepatan tinggi dan tidak menyalakan lampu sein saat berbelok. Dengan temuan ini, peneliti ingin mengkaji faktor-faktor yang terkait dengan perilaku *safety riding* di SMA X Kota Bontang.

MATERI DAN METODE

Penelitian ini adalah penelitian observasional analitik dengan pendekatan studi *cross sectional*. Populasi adalah seluruh siswa kelas XII SMA X Kota Bontang sebanyak 216 siswa. Sampel yang digunakan sebanyak 67 siswa kelas XII dengan instrumen penelitian berupa angket melalui *Google Form*. Teknik sampling yang digunakan adalah metode *accidental sampling* dimana pendataan sampel dilaksanakan pada responden yang berada di dalam grup angkatan kelas XII SMA X Kota Bontang dan memberikan respon saat angket diberikan. Variabel independen (variabel bebas) dalam penelitian ini adalah pengetahuan, sikap, kondisi kendaraan, perlengkapan berkendara, dan dukungan lingkungan sosial. Sedangkan variabel dependen (terikat) adalah perilaku *safety riding*. Data penelitian dianalisis secara univariat dan bivariat menggunakan uji *chi-square*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Hasil Analisa Statistik Hubungan Variabel Bebas dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) di SMA X Kota Bontang Tahun 2023

No.	Variabel	Perilaku <i>Safety Riding</i>				p-value
		Aman		Tidak Aman		
		n	%	n	%	
1.	Pengetahuan					
	Baik	15	37,5	25	62,5	0,570
	Cukup	12	44,4	15	55,6	
2.	Sikap					
	Positif	16	57,1	12	42,9	0,017
	Negatif	11	28,2	28	71,8	
3.	Kondisi Kendaraan					
	Baik	22	45,8	26	54,2	0,142
	Kurang Baik	5	26,3	14	73,7	
4.	Perlengkapan Berkendara					
	Lengkap	14	63,6	8	36,4	0,006
	Tidak Lengkap	13	28,9	32	71,7	
5.	Dukungan Lingkungan Sosial					
	Mendukung	21	60	14	40	0,001
	Tidak Mendukung	6	18,8	26	81,3	

Tabel 1 menunjukkan bahwa mayoritas siswa dengan perilaku *safety riding* yang aman memiliki pengetahuan baik yaitu sebanyak 37,5% dari total responden. Ditemukan pula mayoritas siswa yang memiliki perilaku *safety riding* tidak aman memiliki pengetahuan baik, mencapai 62,5% dari total responden.

Kemudian mayoritas siswa dengan perilaku *safety riding* yang aman memiliki sikap yang positif yaitu sebanyak 57,1% dari total responden. Ditemukan pula mayoritas siswa yang memiliki perilaku *safety riding* tidak aman memiliki sikap negatif, mencapai 71,8% dari total responden.

Setelah itu, ditemukan bahwa mayoritas siswa yang memiliki perilaku *safety riding* aman memiliki kondisi kendaraan yang baik, yaitu sebesar 45,8% dari total responden. Ditemukan pula mayoritas siswa yang memiliki perilaku *safety riding* tidak aman memiliki kondisi kendaraan baik, mencapai 54,2% dari total responden.

Diperoleh pula bahwa mayoritas siswa yang memiliki perilaku *safety riding* aman menggunakan perlengkapan berkendara lengkap, yaitu sebesar 63,6% dari total responden. Ditemukan pula mayoritas siswa yang memiliki perilaku *safety riding* tidak aman menggunakan perlengkapan berkendara tidak lengkap, mencapai 71,1% dari total responden.

Kemudian mayoritas siswa dengan perilaku *safety riding* yang aman memiliki lingkungan sosial yang mendukung sebanyak 60% dari total responden. Ditemukan pula mayoritas siswa yang memiliki perilaku *safety riding* tidak aman memiliki lingkungan sosial yang tidak mendukung sebanyak 81,3% dari total responden.

Hasil uji dengan *Pearson's Chi-Square* yang terdapat pada Tabel 1, ditemukan bahwa ada 3 variabel bebas yang memiliki hubungan terhadap

perilaku *safety riding* yaitu sikap ($p=0,017$), perlengkapan berkendara ($p=0,006$) dan dukungan lingkungan sosial ($p=0,001$). Sedangkan, 2 variabel bebas lainnya tidak memiliki korelasi terhadap perilaku *safety riding* yaitu pengetahuan ($p=0,570$) dan kondisi kendaraan ($p=0,142$).

Perilaku *Safety Riding*

Hasil analisis data menunjukkan bahwa perilaku keselamatan berkendara siswa SMA X Kota Bontang mayoritas termasuk dalam kategori tidak aman (59,7%) dibandingkan dengan kategori aman (40,3%). Temuan ini mengindikasikan bahwa sebagian besar siswa kelas XII SMA X belum mengadopsi perilaku keselamatan berkendara dengan optimal.

Banyaknya siswa yang belum menerapkan perilaku *safety riding* ini didukung dengan hasil penelitian bahwa masih terdapat siswa yang tetap berkendara walaupun kondisi tubuh sedang tidak fit. Hal ini tentunya akan membahayakan pengendara karena kondisi tubuh yang tidak fit dapat menyebabkan tidak fokus saat berkendara. Selain itu, masih terdapat pula siswa yang mengemudi dengan kecepatan tinggi (>60 km/jam) dan tidak melakukan *service* secara rutin sesuai jadwal yang ditentukan. Perilaku mengemudi dengan kecepatan tinggi merupakan hal yang dapat membahayakan pengendara maupun pengguna jalan lain.

Service kendaraan juga seharusnya dilakukan secara rutin untuk memastikan bahwa kendaraan benar-benar dalam kondisi optimal. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII SMA X dengan pemberian edukasi mengenai keselamatan dalam berkendara utamanya terkait pengendalian kecepatan ketika berkendara dan pentingnya *service* kendaraan secara rutin.

Namun berdasarkan hasil angket diperoleh bahwa hampir seluruh responden telah memiliki SIM C. Hal ini merupakan salah satu bentuk usaha siswa untuk mematuhi peraturan dalam keselamatan berkendara.

Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding*

Dari hasil tabulasi silang dapat disimpulkan bahwa perilaku *safety riding* yang tidak aman mayoritas dimiliki oleh siswa dengan kategori pengetahuan baik yaitu sebanyak 62,5% dari total responden. Berdasarkan hasil penelitian, tidak ada korelasi antara pengetahuan siswa SMA X Kota Bontang dengan perilaku *safety riding*.

Pada penelitian ini, siswa mengetahui bahwa sebelum mengemudi, mereka harus memeriksa rem depan dan belakang untuk keselamatan berkendara. Meski demikian, masih banyak siswa yang tidak memeriksa rem sebelum memulai berkendara. Meskipun mereka mengetahui bahwa mengemudi dengan aman dapat mencegah kecelakaan lalu lintas, masih ada siswa yang berkendara dengan kecepatan tinggi. Oleh karena itu, disimpulkan bahwa faktor-faktor lain juga berperan dalam perilaku keselamatan berkendara siswa. Diperlukan adanya kegiatan penyuluhan yang bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan siswa terkait keselamatan berkendara utamanya terkait batas kecepatan maksimum saat berkendara dan pentingnya *service* rutin pada sepeda motor. Penyuluhan dapat membantu seseorang untuk memperoleh pengetahuan baru dan informasi yang lebih lengkap mengenai topik tertentu.⁸

Temuan penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian yang dilakukan pada pengemudi ojek *online* dengan besar nilai signifikan 0,420 ($p > 0,05$). Penelitian tersebut menunjukkan bahwa siswa memiliki pengetahuan mengenai perilaku *safety riding*, namun belum sepenuhnya diterapkan saat berkendara sepeda motor sehari-hari. Faktor-faktor lain seperti usia, pengalaman dan berbagai faktor lain dapat memengaruhi bagaimana seseorang bertindak, sehingga hal ini dapat terjadi.⁹

Hasil penelitian yang dilakukan pada Komunitas Motor Honda CBR Manado menunjukkan hasil yang berbeda dengan menemukan hubungan yang signifikan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding* dengan nilai signifikansi sebesar 0,002 ($p < 0,05$) dijelaskan bahwa apabila seseorang memiliki pengetahuan yang memadai mengenai *safety riding*, maka perilaku *safety riding* mereka cenderung baik.¹⁰

Hubungan Sikap dengan Perilaku *Safety Riding*

Tabulasi silang menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* yang tidak aman mayoritas dimiliki oleh siswa yang memiliki sikap negatif, yaitu sebanyak 71,8% dari total responden. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa ada korelasi antara sikap siswa SMA X Kota Bontang terhadap perilaku *safety riding*.

Contohnya, pada siswa yang setuju bahwa *service* harus dilakukan secara berkala untuk memeriksa kendaraan agar tetap optimal, mereka cenderung rutin dalam menjalankan jadwal perawatan pada sepeda motor. Meskipun begitu, hasil penelitian menunjukkan masih banyak siswa yang memiliki sikap negatif dalam berkendara, sehingga diperlukan upaya untuk mengembangkan sikap positif terhadap budaya keselamatan dalam berkendara.

Hasil studi ini memiliki kesesuaian dengan penelitian yang dilakukan pada siswa SMA di Kota Surakarta, di mana nilai signifikansi ditemukan sebesar 0,03 ($p < 0,05$). Dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa korelasi antara *safety riding* dan sikap sangat erat, karena sikap adalah salah satu elemen yang menciptakan kecenderungan perilaku seseorang dalam berkendara.¹¹

Hasil penelitian yang dilakukan pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako menunjukkan hasil yang berbeda, dengan tidak terdapatnya korelasi antara sikap dan perilaku *safety riding* dengan nilai signifikansi sebesar 1,000 ($p > 0,05$). Menurut hasil penelitian tersebut, siswa yang memiliki sikap positif atau negatif terhadap keselamatan saat berkendara cenderung memiliki perilaku *safety riding* yang baik.¹²

Hubungan Kondisi Kendaraan dengan Perilaku *Safety Riding*

Menurut hasil tabulasi silang, mayoritas siswa dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman memiliki kendaraan yang berada dalam kondisi baik, yaitu sebanyak 54,2% dari total responden. Namun, setelah dilakukan analisis, penelitian menunjukkan bahwa tidak ada korelasi antara kondisi kendaraan siswa SMA X Kota Bontang dengan perilaku *safety riding*.

Pada penelitian ini, mayoritas siswa memiliki kondisi kendaraan yang baik dan sesuai standar. Meskipun demikian, dalam praktiknya masih banyak siswa yang berperilaku tidak aman dalam berkendara walaupun memiliki kondisi kendaraan yang baik. Dalam penelitian ini, tidak dilakukan pengamatan langsung untuk mengetahui kondisi kendaraan siswa. Oleh karena itu, diharapkan peneliti selanjutnya dapat melakukan observasi langsung sehingga data yang diperoleh lebih akurat. Metode pengamatan langsung dapat memberikan hasil yang lebih andal karena informasi diperoleh dari pengamatan langsung terhadap situasi yang terjadi, bukan dari laporan atau interpretasi orang lain.¹³

Penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya pada mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro yang menyatakan tidak ada korelasi antara kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding* dengan nilai signifikansi 0,368 ($p > 0,05$). Dalam penelitian tersebut, meskipun mayoritas responden memiliki kondisi sepeda motor yang tidak sesuai

dengan standar, mereka tetap menunjukkan perilaku *safety riding* yang aman.¹⁴

Tidak seperti temuan dalam penelitian ini, sebuah penelitian pada pengemudi ojek online di Kota Manado menunjukkan bahwa ada korelasi antara kondisi kendaraan dengan perilaku berkendara aman, dengan nilai signifikansi 0,003 ($p < 0,05$). Studi tersebut mengemukakan bahwa setiap alat pada kendaraan memiliki fungsi dan tujuan tertentu untuk membantu mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, jika ada alat yang tidak lengkap atau tidak berfungsi dengan baik, dapat berpotensi menyebabkan kecelakaan bagi pengemudi maupun pengguna jalan lain.¹⁵

Hubungan Perlengkapan Berkendara dengan Perilaku *Safety Riding*

Tabulasi silang menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* yang tidak aman mayoritas dimiliki oleh siswa yang tidak menggunakan perlengkapan berkendara dengan lengkap, yaitu sebanyak 71,1% dari total responden. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa ada korelasi antara perlengkapan berkendara siswa SMA X Kota Bontang terhadap perilaku *safety riding*.

Pada penelitian ini, mayoritas siswa menggunakan helm SNI (Standar Nasional Indonesia) saat berkendara. Meskipun demikian, masih perlu adanya peningkatan terhadap praktik penggunaan perlengkapan pelindung ketika berkendara. Hal tersebut dapat dilakukan dengan pengawasan dari pihak orang tua maupun sekolah. Hal ini dapat dilakukan salah satunya dengan pembinaan kepada orang tua siswa untuk tidak memberikan izin kepada siswa yang membawa kendaraan pribadi apabila tidak mengenakan perlengkapan berkendara yang lengkap.

Penelitian terbaru ini didukung oleh penelitian pada pengemudi ojek *online* di Kota Jambi dengan besar nilai signifikan 0,000 ($p < 0,05$). Dalam penelitian tersebut dikatakan bahwa memiliki pengetahuan dan sikap yang baik saja tidak memadai untuk menghasilkan perubahan perilaku yang signifikan. Dalam hal ini, perlengkapan berkendara dianggap sebagai opsi terakhir bagi pengendara untuk meminimalkan risiko kecelakaan ketika berada di jalan raya.¹⁶

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan terhadap komunitas ojek online di Kota Bekasi bahwa tidak adanya korelasi antara kelengkapan penggunaan APD terhadap perilaku *safety riding* dengan besar nilai signifikan 1,000 ($p > 0,05$). Dalam penelitian tersebut menjelaskan bahwa tidak adanya hubungan kelengkapan APD dengan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh fakta bahwa meskipun kelengkapan APD sangat penting untuk berkendara aman, terkadang penggunaannya lebih ditujukan untuk menghindari razia polisi dari pada untuk alasan keselamatan berkendara.¹⁷

Hubungan Dukungan Lingkungan Sosial dengan Perilaku *Safety Riding*

Tabulasi silang menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* yang tidak aman mayoritas dimiliki oleh siswa dengan lingkungan sosial yang tidak mendukung, yaitu sebanyak 81,3% dari total responden. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa ada korelasi antara dukungan lingkungan sosial siswa SMA X Kota Bontang terhadap perilaku *safety riding*.

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa siswa dengan lingkungan sosial yang tidak mendukung cenderung akan berperilaku tidak aman dalam berkendara. Beberapa siswa memiliki dukungan dari teman dan guru yang minim seperti tidak mengingatkan dalam hal pengendalian kecepatan ketika berkendara, *service* motor sesuai jadwal yang ditentukan dan mengecek kondisi kendaraan sebelum berkendara. Oleh karena itu, diperlukan adanya dukungan bagi siswa SMA X Kota Bontang terkait perilaku *safety riding* berupa nasihat maupun teguran baik dari pihak sekolah maupun teman sebaya mengenai pengendalian kecepatan ketika berkendara, pentingnya *service* secara rutin dan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara.

Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian pada mahasiswa Akademi Kebidanan Aisyiyah Banten dengan besar nilai signifikan 0,001 ($p < 0,05$) yang artinya ada keterkaitan antara dukungan keluarga dan perilaku keselamatan berkendara. Orang tua memainkan peran penting dalam memastikan keselamatan berkendara anak, termasuk menyediakan kendaraan yang sesuai dan memadai serta memberi pengawasan dan pengingat terkait keselamatan berkendara. Hal ini sangat berperan penting dalam membentuk perilaku yang baik dan aman saat berkendara bagi anak-anak. Dalam penelitian tersebut juga diperoleh hasil bahwa ada korelasi antara dukungan teman sebaya terhadap perilaku keselamatan berkendara dengan jumlah nilai signifikan 0,005 ($p < 0,05$). Penelitian tersebut menjelaskan bahwa bagi remaja, teman-teman dekat sangat penting keberadaannya karena menjadi tempat untuk bercerita. Berdasarkan hal tersebut, dukungan teman memiliki pengaruh yang besar terhadap tindakan keselamatan berkendara remaja.¹⁸

Hasil studi ini memiliki kesamaan dengan studi pada siswa SMA Negeri 1 Kayuagung Ogan Komering Ilir dengan besar nilai signifikan 0,004 ($p < 0,05$) yang artinya ada pengaruh antara dukungan guru terhadap perilaku *safety riding*. Guru memiliki peran penting di sekolah dalam meningkatkan kesadaran siswa terhadap pentingnya perilaku aman saat berkendara. Jika siswa mendapatkan dukungan dari guru, maka mereka akan lebih termotivasi untuk mengikuti aturan keselamatan dalam berkendara.¹⁹

SIMPULAN

Dari hasil penelitian ditemukan bahwa faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA X Kota Bontang yaitu sikap, perlengkapan berkendara dan dukungan lingkungan sosial. Sementara faktor-faktor yang tidak berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) siswa SMA X Kota Bontang adalah pengetahuan dan kondisi kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Departemen Perhubungan, 2009.
2. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety. 2018
3. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a decade of action. 2013.
4. Puspoprodo, W. U. A., & Laila, N. N. Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan* 2021, 20(3): 117-125.
5. Rinto, R. *Tertib Berlalu Lintas*. Yogyakarta: Shafa Media. 2014.
6. Ariwibowo, R. Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik *Safety Riding Awareness* pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* 2013, 2(1).
7. Puspitasari, A. D., & Hendrati, L. Y. Hubungan Antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor. *Jurnal Berkala Epidemiologi* 2013, 1(2): 192-200.
8. Aronson, E., Wilson, T. D., & Akert, R. M. *Social psychology* (9th ed.). Pearson. 2018.
9. Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Journal of Health Science and Physiotherapy* 2019, 1(2): 91-99.
10. Taroreh, Y. V., Pinontoan, O. R., & Suoth, L. F. Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap dengan Tindakan *Safety Riding* Pada Komunitas Motor Honda CBR Manado Community (CMC). *Jurnal KESMAS* 2019, 8(4): 37-42.
11. Hendrawan, R. Hubungan Pengetahuan dan Sikap terhadap Perilaku *Safety Riding* pada Siswa SMA di Kota Surakarta. Skripsi. Universitas Muhammadiyah Surakarta. 2019.
12. Colle, A. B. A., Asfian, P., & Andisiri, W. O. S. N. Z. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* pada Siswa SMA Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Unsyiah* 2016, 1(3): 1-8.
13. Creswell, J. W. *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage publications. 2014.
14. Prima, D. W., Kurniawan, B., & Ekawati. Faktor-Faktor yang Berhubungan terhadap Perilaku *Safety Riding* Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* 2015, 3(3): 370-381.
15. Lumente, D. I., Telew, A., & Bawiling, N. S. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) Pada Pengemudi Ojek Online di Kota Manado. *Jurnal Kesehatan Masyarakat UNIMA* 2021, 2(2): 7-13.
16. Rahmah, A., dkk. Determinan Perilaku *Safety Riding* Pengemudi Ojek Daring di Kota Jambi. *JIK (Jurnal Ilmu Kesehatan)* 2021, 5(1): 103-110.
17. Nusa, S. T., Febriyanty, D., & Rusdy, M. D. R. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Komunitas Ojek Online di Kota Bekasi. *Health Publica* 2021, 2(2): 95-102.
18. Novianus, C., & Setyawan, A. Determinan Tindakan Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pada Mahasiswa Akademi Kebidanan Aisyiyah Banten Tahun 2018. *Prosiding Kolokium Doktor dan Seminar Hasil Penelitian Hibah* 2018, 1: 63-75.
19. Susanti, S., & Listianti, A. N. Analisis Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Siswa SMA Negeri 1 Kayuagung Ogan Komering Ilir Tahun 2018. Skripsi. Universitas Sriwijaya. 2018.