



ARTIKEL RISET

URL artikel: <http://jurnal.fkm.umi.ac.id/index.php/woph/article/view/woph3113>

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN  
BERKENDARA PADA PELAJAR SMAN 1 KOTAMOBAGU**

<sup>K</sup>Salsabilah Mokoginta<sup>1</sup>, Ulfa Sulaeman<sup>2</sup>, A. Rizki Amelia<sup>3</sup>

<sup>1,2</sup>Peminatan Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muslim Indonesia

<sup>3</sup>Peminatan Administrasi Kebijakan Kesehatan, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muslim Indonesia

Email Penulis Korespondensi/penulis pertama (<sup>K</sup>): [salsabilah389@yahoo.com](mailto:salsabilah389@yahoo.com)  
[salsabilah389@yahoo.com](mailto:salsabilah389@yahoo.com)<sup>1</sup>, [ulfachen@gmail.com](mailto:ulfachen@gmail.com)<sup>2</sup>, [andirezki.amelia@umi.ac.id](mailto:andirezki.amelia@umi.ac.id)<sup>3</sup>

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah di Indonesia yang membutuhkan perhatian serius dari berbagai pihak terkait. *Safety riding* merupakan salah satu program untuk mencegah angka kecelakaan lalu lintas dengan cara memberikan pemahaman pada pengendara bahwasannya berlalu lintas adalah kegiatan yang melibatkan banyak aspek sehingga harus memperhatikan faktor keselamatan dan keamanan individu ataupun orang lain. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar SMAN 1 Kotamobagu. Jenis penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan pendekatan *Cross Sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh siswa SMAN 1 Kotamobagu yang mampu mengendarai sepeda motor, yakni berjumlah 218 siswa. Teknik pengambilan sampel yaitu menggunakan *Simple Random Sampling* dengan jumlah sampel sebanyak 98 Responden. Metode analisis data menggunakan Univariat dan Bivariat dengan uji *Chi-Square* pada tingkat kepercayaan 95% ( $\alpha=0,05$ ). Hasil penelitian diperoleh bahwa variabel yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) adalah sikap ( $p=0,000$ ), persepsi ( $p=0,000$ ) dan peran teman sebaya ( $p=0,017$ ). Diharapkan siswa dapat mengikuti penyuluhan atau pelatihan mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*) yang diselenggarakan oleh pihak sekolah, ataupun dari pihak kepolisian dan lembaga terkait.

Kata kunci : Keselamatan Berkendara, Sikap, Persepsi, Peran Teman Sebaya

**PUBLISHED BY :**

Pusat Kajian dan Pengelola Jurnal  
Fakultas Kesehatan Masyarakat UMI

**Address :**

Jl. Urip Sumoharjo Km. 5 (Kampus II UMI)  
Makassar, Sulawesi Selatan.

**Email :**

[jurnal.woph@umi.ac.id](mailto:jurnal.woph@umi.ac.id)

**Article history :**

Received : 13 Januari 2022

Received in revised form : 25 Januari 2022

Accepted : 18 Juni 2022

Available online : 30 Juni 2022

licensed by [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).



---

**ABSTRACT**

*Traffic accidents are one of the problems in Indonesia that require serious attention from various related parties<sup>1</sup>. Safety riding is a program to prevent the number of traffic accidents by providing an understanding to motorists that traffic is an activity that involves many aspects so that the safety and security of individuals and others must be considered. This study aims to determine the factors associated with driving safety behavior in students of SMAN 1 Kotamobagu. This type of research is a quantitative research using a cross sectional approach. The population in this study were all students of SMAN 1 Kotamobagu who were able to ride a motorcycle, which amounted to 218 students. The sampling technique used is Simple Random Sampling with a total sample of 98 respondents. Data analysis method used Univariate and Bivariate with Chi-Square test at 95% confidence level ( $\alpha=0.05$ ). The results showed that the variables related to safety riding behavior were attitude ( $p=0.000$ ), perception ( $p=0.000$ ) and the role of peers ( $p=0.017$ ). It is hoped that further researchers will analyze other variables regarding safety riding (safety riding).*

*Keywords : Safety Riding, Attitude, Perception, Role of Peers*

---

**PENDAHULUAN**

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah global sampai saat ini. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Dampak akibat kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban manusia dapat berupa luka ringan, luka berat bahkan hingga kematian.

*Global Status Report on Road Safety* disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan mengakibatkan korban jiwa sekitar 1,35 juta orang di seluruh dunia setiap tahun dan menyebabkan 20 hingga 50 juta cedera non fatal. Tingkat kematian antar wilayah dan negara sesuai dengan perbedaan jenis pengguna jalan. Pada pejalan kaki dan pengendara sepeda mewakili 26% dari semua kematian, pengguna roda dua dan tiga sebanyak 28%. Sementara pengguna mobil sebanyak 29% dan kendaraan lain termasuk bus sebanyak 17%.<sup>1</sup>

Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) mencatat angka kecelakaan lalu lintas periode 24 desember 2021 – 2 januari 2022 naik. Kenaikan jumlah kecelakaan terjadi hingga 31% jika dibandingkan dengan satu tahun sebelumnya, ada 722 kecelakaan lalu lintas pada 2021 sedangkan pada 2020 hanya 529 kasus. Angka kecelakaan meningkat namun angka kematian karena kecelakaan mengalami penurunan sebesar 19%. Pada tahun 2020 angka meninggal dunia tercatat sebanyak 88 orang sedangkan pada tahun 2021 angka meninggal dunia ada 74 orang.<sup>2</sup>

Sulawesi Utara selama tahun 2021, Polda Sulut mencatat ada kenaikan kecelakaan lalu lintas sebesar 207 kasus atau 13% dari tahun sebelumnya. Tahun 2020, kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.376 kasus. Sementara itu di tahun 2021, jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.583 kasus.<sup>3</sup>

Angka kecelakaan lalu lintas di Kota Kotamobagu pada tahun 2019 sebanyak 394 kasus dan tahun 2018 sebanyak 583 kasus. Jumlah yang meninggal dunia sebanyak 76 orang, luka berat sebanyak 58 orang dan luka ringan sebanyak 355 kasus.<sup>4</sup> Satlantas Polres Kotamobagu mengatakan korban anak dalam kasus kecelakaan berkendara di Kota Kotamobagu masih tergolong tinggi. Kasus kecelakaan yang terjadi hingga akhir Oktober 2019, korbannya adalah anak. Dari angka kasus kecelakaan tersebut, kebanyakan terjadi karena kelalaian pribadi atau kecelakaan tunggal.<sup>5</sup>

SMAN 1 Kotamobagu memiliki 218 siswa yang dapat mengendarai sepeda motor. Banyak siswa memilih mengendarai sepeda motor untuk efisiensi waktu dalam menempuh perjalanan. Kasus kecelakaan lalu lintas pada siswa SMAN 1 Kotamobagu dalam 2 tahun terakhir ada sebanyak 98 kasus, dengan angka meninggal dunia tercatat sebanyak 7 orang, hal ini terjadi karena banyak siswa yang belum menerapkan perilaku keselamatan berkendara.

## METODE

Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan pendekatan *Cross Sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh siswa SMAN 1 Kotamobagu yang mampu mengendarai sepeda motor, yakni berjumlah 218 siswa. Cara pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah Simple Random Sampling. Metode analisis yang digunakan menggunakan analisis univariat dan bivariat dengan menggunakan *chi square*.

## HASIL

### Karakteristik Responden

**Tabel 1.** Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Jenis Kelamin	n	%
Laki-laki	51	52
Perempuan	47	48
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 1 menunjukkan bahwa dari 98 siswa yang diteliti, persentasi responden yang tertinggi adalah pada jenis kelamin laki-laki sebesar 52% sedangkan terendah berjenis kelamin perempuan sebesar 48%.

**Tabel 2.** Distribusi Reponden Berdasarkan Usia Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Usia	n	%
< 17 Tahun	56	57.1
≥ 17 Tahun	42	42.9
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 2 menunjukkan bahwa dari 98 siswa yang diteliti, persentasi responden yang tertinggi berusia <17 tahun sebesar 57.1% dan sedangkan yang terendah berusia ≥17 tahun sebesar 42.9%.

### Analisis Univariat

**Tabel 3.** Distribusi Responden Berdasarkan Pernyataan Hasil Pengetahuan Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Pengetahuan	n	%
Redah	89	90.8
Tinggi	9	9.2
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 3 menunjukkan bahwa pernyataan responden dari 98 orang yang diteliti, persentasi responden yang memiliki pengetahuan rendah sebesar 9,2% sedangkan yang memiliki pengetahuan tinggi sebesar 90,8%.

**Tabel 4.** Distribusi Responden Berdasarkan Pernyataan Hasil Sikap Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

<b>Sikap</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Kurang Baik	65	66.3
Baik	33	33.7
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 4 menunjukkan bahwa dari 98 orang yang diteliti, persentasi responden yang memiliki sikap kurang baik sebesar 66.3% sedangkan yang memiliki sikap baik sebesar 33.7%.

**Tabel 5.** Distribusi Responden Berdasarkan Pernyataan Hasil Persepsi Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

<b>Persepsi</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Negatif	73	74.5
Positif	25	25.5
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 5 menunjukkan bahwa dari 98 orang yang diteliti, memiliki persepsi negatif sebesar 74.5% sedangkan yang memiliki persepsi positif sebesar 25.5%.

**Tabel 6.** Distribusi Responden Berdasarkan Pengalaman Berkendara Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

<b>Pengalaman Berkendara</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
1-3 Tahun	60	61.2
4-6 Tahun	38	38.8
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 6 menunjukkan bahwa dari 98 orang yang diteliti, memiliki pengalaman berkendara 1-3 tahun sebesar 61.2% dan yang memiliki pengalaman berkendara 4-6 tahun sebesar 38.8%.

**Tabel 7.** Distribusi Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

<b>Kepemilikan SIM</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Tidak Memiliki	86	87.8
Memiliki	12	12.2
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 7 menunjukkan bahwa dari 98 orang yang diteliti, tidak memiliki SIM sebesar 87.8% sedangkan yang memiliki SIM sebesar 12.2%.

**Tabel 8.** Distribusi Responden Berdasarkan Pernyataan Hasil Peran Teman Sebaya Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

<b>Peran Teman</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Tidak Mendukung	33	33.7
Mendukung	65	66.3
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan table 8 menunjukkan bahwa dari 98 orang, peran temannya tidak mendukung sebesar

33.7% sedangkan peran temannya mendukung sebesar 66.3%.

**Tabel 9.** Distribusi Responden Berdasarkan Pernyataan Hasil Perilaku Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Perilaku	n	%
Tidak Aman	61	62.2
Aman	37	37.8
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 9 menunjukkan bahwa dari 98 orang, memiliki perilaku tidak aman sebesar 62.2% dan memiliki perilaku aman sebesar 37.8%.

### Analisis Bivariat

**Tabel 10.** Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Pengetahuan	Perilaku						p-value
	Tidak Aman		Aman		Total		
	n	%	n	%	N	%	
Rendah	4	4.4	5	55.6	9	100	0.292
Tinggi	57	4.0	32	36.0	89	100	
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>2.2</b>	<b>37</b>	<b>37.8</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	

Berdasarkan tabel 10 menunjukkan bahwa dari 98 orang, memiliki pengetahuan rendah dengan kategori perilaku tidak aman sebesar 44.4% dan yang memiliki pengetahuan rendah dengan kategori aman sebesar 55.6%. kemudian yang memiliki pengetahuan tinggi dengan kategori tidak aman sebesar 64% sedangkan pada pengetahuan tinggi dengan kategori perilaku aman sebesar 36%.

**Tabel 11.** Hubungan Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Sikap	Perilaku						p-value
	Tidak Aman		Aman		Total		
	n	%	n	%	N	%	
Kurang Baik	52	80.0	13	20.0	65	100	0.000
Baik	9	27.3	24	72.7	33	100	
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>62.2</b>	<b>37</b>	<b>37.8</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	

Berdasarkan tabel 11 menunjukkan bahwa dari 98 orang yang diteliti, yang memiliki sikap kurang baik dengan kategori perilaku tidak aman sebesar 80% dan memiliki sikap kurang baik dengan kategori perilaku aman sebesar 20% kemudian memiliki sikap baik dengan kategori perilaku tidak aman sebesar 27.3% sedangkan yang memiliki sikap baik dengan kategori perilaku aman sebesar 72.7%.

**Tabel 12.** Hubungan Persepsi dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Persepsi	Perilaku						p-value
	Tidak Aman		Aman		Total		
	n	%	n	%	N	%	
Negatif	56	76.7	17	23.3	73	100	0.000
Positif	5	20.0	20	80.0	25	100	
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>62.2</b>	<b>37</b>	<b>37.8</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	

Berdasarkan tabel 12 menunjukkan bahwa dari 98 orang yang memiliki persepsi negatif dengan perilaku tidak aman sebesar 76.7% dan yang memiliki persepsi negatif dengan kategori perilaku aman sebesar 23.3% kemudian yang memiliki persepsi positif dengan kategori perilaku tidak aman sebesar 20% dan yang memiliki persepsi positif dengan kategori perilaku aman sebesar 80%.

**Tabel 13.** Hubungan Peran Teman Sebaya dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Peran Teman	Perilaku						p-value
	Tidak Aman		Aman		Total		
	n	%	n	%	N	%	
Tidak Mendukung	15	45.5	18	54.5	33	100	0.017
Mendukung	46	70.0	19	29.2	65	100	
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>62.2</b>	<b>37</b>	<b>37.8</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	

Berdasarkan tabel 13 menunjukkan bahwa dari 98 orang yang peran temannya tidak mendukung dengan kategori tidak aman sebesar 45.5% dan peran temannya tidakmendukung dengan kategori aman sebesar 54.5% kemudian peran temannya mendukung dengan kategori tidak aman sebesar 70.8% sedangkan yang peran temannya mendukung dengan kategori perilaku aman sebesar 29.2%.

**Tabel 14.** Hubungan Kepemilikan SIM dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Kepemilikan SIM	Perilaku						p-value
	Tidak Aman		Aman		Total		
	n	%	n	%	N	%	
Tidak Memiliki	55	64.0	31	36.0	86	100	0.361
Memiliki	46	50.0	6	50.0	12	100	
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>62.2</b>	<b>37</b>	<b>37.8</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	

Berdasarkan tabel 14 menunjukkan bahwa dari 98 orang yang tidak memiliki SIM dengan kategori tidak aman sebesar 64% sedangkan yang tidak memiliki SIM dengan kategori perilaku aman sebesar 36% kemudian memiliki SIM dengan perilaku tidak aman sebesar 50% sedangkan orang yang mempunyai SIM dengan perilaku aman sebesar 50%.

Tabel 15. Hubungan Pengalaman Berkendara dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pelajar SMAN 1 Kotamobagu

Pengalaman Berkendara	Perilaku						p-value
	Aman		Tidak Aman		Total		
	n	%	n	%	N	%	
1-3 Tahun	21	35.0	39	65.0	60	100	0.525
4-6 Tahun	16	42.1	22	57.9	38	100	
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>37.8</b>	<b>61</b>	<b>62.2</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	

Berdasarkan tabel 15 menunjukkan bahwa dari 98 orang yang pengalamannya berkendara 1-3 tahun dengan kategori perilaku aman sebesar 35.0%, sedangkan pengalamannya 1-3 tahun dengan kategori tidak aman sebesar 65.0%, kemudian pengalamannya 4-6 tahun dengan kategori aman sebesar 42.1% dan yang pengalamannya 4-6 tahun dengan kategori tidak aman sebesar 57.9%.

## PEMBAHASAN

### Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati. Pengetahuan pengendara tentang peraturan lalu lintas dapat menghindarkan pengendara untuk berperilaku tidak aman dengan mematuhi peraturan lalu lintas.<sup>6</sup>

Dari hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada pelajar SMAN 1 Kotamobagu. Hal ini terbukti dengan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa yang memiliki frekuensi pengetahuan tertinggi pada kategori tidak aman sebesar 64.0% sedangkan frekuensi pengetahuan terendah dengan kategori tidak aman sebesar 44.4%.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Manurang dkk, 2019) menunjukkan hasil tidak sejalan karena tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada pengendara Ojek Online di Kota Medan.<sup>7</sup>

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian oleh (Prima dkk, 2017) yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan *safety riding* terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).<sup>8</sup>

Berbeda dengan penelitian ini, penelitian (Ridman, 2021) menunjukkan bahwa terdapat hubungan pengetahuan keselamatan berkendara (*safety riding*) dengan sikap keselamatan berkendara (*safety riding*) siswa jurusan teknik otomotif.<sup>9</sup>

Tidak semua pengemudi kendaraan paham dan mengetahui peraturan-peraturan lalu lintas. Arti dari marka dan rambu-rambu lalu lintas belum sepenuhnya dipahami oleh pengemudi di jalan raya. Penyebabnya adalah kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari marka dan rambu-rambu lalu lintas.

Berdasarkan teori pengetahuan memang merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang, namun tidak selalu berpengaruh terhadap tindakan seseorang. Hal ini

sesuai dengan penelitian yang dilakukan di SMAN 1 Kotamobagu dimana tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan tindakan tidak aman dikarenakan pengetahuan siswa terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) sudah termasuk tinggi.

### **Hubungan Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)**

Sikap adalah sesuatu yang dilakukan dalam membawa dirinya menanggapi hal yang terjadi sesuai dengan cara berfikir serta keinginan bertindak. Pengendara yang memiliki sikap yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman dalam berkendara dibandingkan dengan yang memiliki sikap yang kurang baik.<sup>10</sup>

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji chi square menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada pelajar SMAN 1 Kotamobagu. Dimana yang memiliki sikap kurang baik dengan kategori perilaku tidak aman sebesar 80.0%.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian oleh (Kaisun, 2020) terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Hasil uji statistik menggunakan *chi square* diperoleh nilai p-value = 0,003, maka  $H_1$  diterima dan  $H_0$  ditolak, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan.<sup>11</sup>

Hasil penelitian ini sejalan dengan (Hendrawan, 2019), menyatakan bahwa ada hubungan antara variabel sikap responden dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA dikota Surakarta dengan dengan nilai (p-value 0.03) ) sehingga dapat di simpulkan bahwa sikap merupakan komponen penting untuk merubah perilaku *safety riding*.<sup>12</sup>

Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang, belum merupakan suatu tindakan atau aktivitas, akan tetapi merupakan kesiapan untuk bereaksi terhadap objek di lingkungan tertentu sebagai suatu penghayatan terhadap objek.

Seorang siswa tentunya seseorang yang berpendidikan, namun disisi lain sebagian besar siswa tidak bersikap disiplin dalam berlalu lintas. Seperti memegang handphone ketika berkendara, membawa penumpang lebih dari satu orang serta tidak menggunakan helm karena tidak nyaman dan jarak tempuh yang dekat.

### **Hubungan Persepsi dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)**

Persepsi merupakan interpretasi tentang sesuatu yang diinderakan seorang individu. Selain itu persepsi merupakan pengalaman indera sadar dari manusia. Persepsi merupakan kunci berpikir, mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak.<sup>13</sup>

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji *chi square* menunjukkan bahwa ada hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*). Dimana yang memiliki persepsi positif dengan kategori perilaku aman sebesar 80%, sedangkan memiliki persepsi positif dengan kategori perilaku tidak aman sebesar 20%, kemudian memiliki persepsi negatif dengan kategori perilaku aman sebesar 23.3% dan yang memiliki persepsi negatif dengan perilaku tidak aman sebesar 76.7%.

Hasil penelitian ini sejalan dengan (Wiranatha dkk, 2020), Hipotesis pertama memprediksi adanya pengaruh persepsi risiko terhadap perilaku keselamatan berkendara. Berdasarkan hasil perhitungan Structural Equation Model (SEM) menunjukkan bahwa persepsi risiko memiliki hubungan yang positif



dengan tingkat signifikansi sehingga hipotesis dapat diterima.<sup>14</sup>

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Salihat dan Kurniawidjaja, 2017), ada hubungan yang signifikan antara persepsi risiko keselamatan berkendara dengan perilaku penggunaan sabuk keselamatan.<sup>15</sup>

Berdasarkan teori Green dalam (Notoadmojo, 2012) persepsi juga mempengaruhi seseorang untuk berperilaku, dimana pada penelitian ini terdapat hubungan antara persepsi dengan tindakan tidak aman.

### **Hubungan Peran Teman Sebaya dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)**

Teman sebaya adalah orang dengan tingkat umur dan kedewasaan yang kira-kira sama. Teman merupakan salah satu orang terdekat khususnya pada remaja, disamping orangtua. Apabila kebanyakan diantara kumpulan pertemanan ini sudah sadar akan resiko keselamatan berkendara, biasanya anggota lain dalam kumpulan yang sama akan terpengaruh untuk ikut sadar akan risiko keselamatan berkendara.

Hasil analisis bivariat menggunakan uji *chi square* menunjukkan bahwa ada hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara. Penelitian tersebut sejalan dengan<sup>8</sup>, menyatakan bahwa ada hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku *safety riding* mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan (Azizah, 2017) yang menunjukkan bahwa ada hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES<sup>10</sup>.

Pada penelitian ini terdapat hubungan antara peran teman sebaya terhadap perilaku keselamatan berkendara, dilihat dari jawaban responden diketahui bahwa mayoritas siswa tidak pernah menanyakan aktifitas berkendara dalam sehari-hari, mengingatkan mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan, membiarkan saja temannya ketika melakukan kesalahan dalam berkendara. Hal ini memberikan gambaran bahwa peran teman sebaya disini belum sepenuhnya berkontribusi pada siswa untuk menerapkan perilaku keselamatan berkendara.

Perilaku dan perasaan seseorang berkaitan erat, selain itu pengaruh kelompok terasa kuat dalam mengubah perilaku individu. Dengan kata lain kelompok atau dalam hal ini adalah peran teman sebaya seseorang sangat berpengaruh untuk mengubah perilaku seseorang. Oleh karena itu, sebaiknya semakin baik perilaku yang ditularkan pada teman sebayanya maka semakin baik pula teman sebaya tersebut menerima masukan sehingga akan terjadi perubahan perilaku yang positif pada seseorang.

### **Hubungan Kepemilikan SIM dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)**

Kepemilikan surat izin mengemudi adalah hal yang sangat penting dan diwajibkan bagi pengendara kendaraan sepeda motor. hal tersebut telah diatur dalam undang-undang bahwa tahun no 22 tahun 2009 mengenai kepemilikan SIM bagi pengendara kendaraan bermotor. Surat izin mengemudi (SIM) merupakan surat yang sangatlah penting bagi pengendara sepeda motor sebagai identitas bahwa pengendara telah diijinkan untuk mengendarai kendaraan bermotor sesuai dengan umur dan telah dinyatakan lulus tes SIM yang diberikan oleh kepolisian.

Hasil penelitian berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh tidak ada hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku. Hasil ini sejalan dengan penelitian<sup>17</sup>, menunjukkan hubungan SIM pada

responden dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara Kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*).

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian (Salmawati dan Puspita, 2020) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu.<sup>6</sup>

Berdasarkan penelitian yang dilakukan bahwa tidak adanya hubungan antara kepemilikan SIM dengan tindakan tidak aman dikarenakan meskipun mayoritas dari responden belum memiliki sim akan tetapi siswa merasa sudah mahir dalam mengendarai sepeda motor tanpa harus melakukan tes kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).

### **Hubungan Pengalaman Berkendara dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)**

Pengalaman secara umum dapat diartikan sesuatu yang pernah dialami (dijalani, dirasakan, ditanggung). Pengalaman yang didapat seseorang di jalana, ketika berkendara ataupun menjadi penumpang dapat mempengaruhi perilaku keselamatannya.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh tidak ada hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku. Hasil penelitian ini sejalan dengan (Kaisun, 2020), menyebutkan bahwasanya tidak ada hubungan yang signifikan antara pengalaman berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan.<sup>11</sup>

Hasil penelitian ini sejalan dengan (Khakim, 2017), di peroleh bahwasanya tidak di temukannya hubungan antara masa berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

Berdasarkan penelitian ini tidak di temukan hubungan dengan variabel ini dikarenakan kala seseorang memiliki pengalaman berkendara yang lama namun masih melakukan tindakan yang tidak aman dikala berkendara, bisa jadi telah terbiasa dengan mengendarai secara tidak aman dan faktor lainnya seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara tidak aman, sehingga walaupun telah mempunyai pengalaman yang baik maupun sudah lama mengendarai sepeda motor, tetapi tetap saja masih melakukan perilaku tidak aman dikala berkendara.

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian mengenai faktor yang berhubungan dengan keselamatanberkendara (*safety riding*) pada pelajar SMAN 1 Kotamobagu Tahun 2022 dapat disimpulkan bahwa variabel yang memiliki hubungan terhadap perilaku keselamatan berkendara adalah sikap, persepsi dan peran teman sebaya. Diharapkan siswa dapat mengikuti penyuluhan atau pelatihan mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*) yang diselenggarakan oleh pihak sekolah, ataupun dari pihak kepolisian dan lembaga terkait. Serta diharapkan siswa dapat mempraktekan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang baik dan benar baik ketika perjalanan dekat maupun jauh untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

**DAFTAR PUSTAKA**

1. WHO. (2018). Global Status Report on Road. World Health Organization, 20. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
2. Nanda, A. M. (2022, Januari 3). Angka Kecelakaan Naik 31 Persen. Retrieved from Kompas: <https://otomotif.kompas.com>
3. Sumirat, C. (2021, Desember 30). Kecelakaan Lalu Lintas di Sulut Naik 13 Persen, 316 Orang Tewas selama 2021. Retrieved from Sulut iNews: <https://sulut.inews.id>
4. Kairupan, C., Pinontoan, R. O., & Sumampouw, O. J. (2020). Perilaku Safety Riding pada Pengendara Becak Motor (Bentor). 1, 7–8
5. Martinus, A. (2019, November 3). 20 Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Terjadi di Kotamobagu . Retrieved from Tribun Kotamobagu: <https://manado.tribunnews.com>
6. Salmawati, L., & Puspita, S. W. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara ( Safety Riding ) Pada Siswa Sma Negeri 5 Palu. 11, 137
7. Manurang, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. (2019). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. stikes sitihajar, 1, 94.
8. Prima, D. W., Kurniawan, B., & Ekawati. (2017). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. Jurnal Kesehatan Masyarakat, 3(3), 370–381.
9. Ridman, R. (2021). Hubungan antara Pengetahuan Safety Riding dengan Sikap Safety Riding Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri di Kota Makassar. unm, 7(2), 11.
10. Azizah, M. H. (2017). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara ( Safety Riding ) Pada Mahasiswa ( Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015 ). kesehatan masyarakat UNNES, 3(2), 23–24.
11. Kaisun, F. (2020). Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I Man 1 Medan. In repository UIN Sumatera Utara (Nomor 9).
12. Hendrawan, R. (2019). Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Di Kota Surakarta. Kesehatan Masyarakat, 1q.
13. Agustian, R. B. (2017). Hubungan persepsi tentang keselamatan berkendara dengan intensitas penggunaan helm pada mahasiswa naskah publikasi. 4.
14. Wiranatha, A., Riani, D., & Salonten. (2020). Hubungan Persepsi Risiko dan Perilaku Keselamatan Berkendara Terhadap Risiko Kecelakaan pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Palangka Raya. 19(September), 106.
15. Salihat, I. K., & Kurniawidjaja, L. M. (2017). Persepsi Risiko Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan di Kampus Universitas Indonesia, Depok. Kesmas: National Public Health Journal, 4(6), 275.