



Research Article

Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pelajar SMA Negeri 2 Indramayu Tahun 2023

Linda Iryani, Riyanto, Ade Rahmawati, Tating Nuraeni, Aman Evendi

Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Wiralodra;
Correspondance Author: E-mail: lindairyani19@gmail.com

Copyright © 2025 by Authors, Published by **Cleanliness: Journal of Health Sciences and Medical Research**. This is an open access article under the CC BY License <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Received : January 11, 2025
Accepted : March 12, 2025

Revised : February 25, 2025
Available online : April 27, 2025

How to Cite: Linda Iryani, Riyanto, Ade Rahmawati, Tating Nuraeni, & Aman Evendi. (2025). Factors Related to Safety Riding Behavior Among Students of SMA Negeri 2 Indramayu in 2023. *Cleanliness: Journal of Health Sciences and Medical Research*, 2(1), 34–45. <https://doi.org/10.61166/clean.v2i1.10>

Factors Related to Safety Riding Behavior Among Students of SMA Negeri 2 Indramayu in 2023

Abstract. Data from the Central Statistics Agency (BPS) 2023 shows an increase in traffic accidents in Indonesia with 155 thousand cases, and 66 thousand came from students, with motorbikes dominating (74.35%). Data from the Indramayu Police Traffic Unit in 2023 noted that 34 cases of traffic accidents involved high school students. Efforts to reduce traffic accidents include implementing safety riding behavior. SMA Negeri 2 Indramayu still has students who drive at high speed, despite the socialization by the Indramayu police regarding safety riding. This study aims to determine the factors associated with safety riding behavior in high school students of SMA Negeri 2 Indramayu in 2023. The results showed that there was a relationship between knowledge and safety riding behavior with a p-value of 0.021, there was a relationship between attitude and safety riding behavior with a p-value of 0.044, there was no relationship between helmet availability and safety riding behavior with a p-value of 0.130, and there was a relationship between social environmental support and safety riding behavior with a p-value of 0.018. Thus there are factors related to safety riding behavior, namely knowledge, attitudes and social environmental support.

Keywords: Students, safety riding, knowledge, attitude, behavior, helmet availability, social environmental support

Abstrak. Data Badan Pusat Statistik (BPS) 2023 menunjukkan peningkatan kecelakaan lalu lintas di Indonesia dengan jumlah 155 ribu kasus, dan 66 ribu berasal dari kalangan pelajar, dengan didominasi sepeda motor (74,35%). Data Satlantas Polres Indramayu 2023 mencatat, sebanyak 34 kasus kecelakaan lalu lintas melibatkan pelajar menengah atas. Upaya menekan kecelakaan lalu lintas salah satunya menerapkan perilaku safety riding. SMA Negeri 2 Indramayu masih terdapat pelajar yang berkendara dengan kecepatan tinggi, selain telah dilakukan sosialisasi oleh Polres Indramayu terkait safety riding. Penelitian ini bertujuan mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar SMA Negeri 2 Indramayu tahun 2023. Penelitian ini menggunakan desain kuantitatif cross-sectional dengan metode Total Sampling, mengambil sampel 62 pelajar kelas XII MIPA 3 dan 6. Hasil menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding dengan p-value 0,021, terdapat hubungan sikap dengan perilaku safety riding dengan p-value 0,044, tidak ada hubungan antara ketersediaan helm dengan perilaku safety riding dengan p-value 0,130, dan ada hubungan antara dukungan lingkungan sosial dengan perilaku safety riding dengan p-value 0,018. Dengan demikian terdapat faktor yang berhubungan perilaku safety riding yaitu pengetahuan, sikap dan dukungan lingkungan sosial.

Kata Kunci: Pelajar, safety riding, pengetahuan, sikap, perilaku, ketersediaan helm dukungan lingkungan sosial

PENDAHULUAN

Menurut World Health Organization (WHO) dalam laporan global status Report on Road Safety, menyatakan bahwa setiap tahun terdapat lebih dari 1,35 juta korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dengan penyebab tertinggi yakni sepeda motor (WHO, 2018). Negara Indonesia merupakan negara yang masuk dalam kategori 10 besar negara dengan kasus kecelakaan lalu lintas terbanyak, yakni urutan keenam dari 185 negara (WHO, 2013 dalam Kubillawati, 2021).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2023, Indonesia mengalami peningkatan kecelakaan lalu lintas dengan jumlah kecelakaan sebanyak 155 ribu kasus, dan sebanyak 66 ribu kasus berasal dari kalangan pelajar, kecelakaan didominasi oleh sepeda motor dengan persentase sebesar 74,35%.

Berdasarkan data data Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jawa Barat, pada tahun 2022 terdapat kasus kecelakaan lalu lintas di Jawa Barat mencapai 132 ribu kasus. Kemudian dari data Satlantas Polres Indramayu, sepanjang tahun 2023 terjadi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar menengah atas sebanyak 34 kasus.

Menurut WHO tahun 2013, kelompok usia remaja rentang 16-30 tahun, cenderung sering mengalami kecelakaan lalu lintas, terutama di Indonesia (WHO, 2013). Menurut Kementerian Kesehatan RI tahun 2018, menyebutkan bahwa proporsi penyebab cedera akibat kecelakaan lalu lintas ketika sedang mengendarai sepeda motor yaitu sebesar 72,7% dengan prevalensi umur terbanyak adalah pada rentang umur 15- 24 tahun yaitu sebesar 49% (Kemenkes RI, 2018).

Satlantas Polres Indramayu melakukan program Operasi Patuh Lodaya 2023 dan gencar melakukan sosialisasi kepada pelajar terkait safety riding. Salah satu yang menjadi pusat perhatian kapolres Indramayu di tahun 2023 yaitu SMAN 2 Indramayu,

dimana Kapolres telah melakukan sosialisasi terkait safety riding pada pelajar termasuk pelajar SMAN 2 Indramayu.

SMAN 2 Indramayu merupakan sekolah menengah atas yang telah terakreditasi dengan nilai “A”, dimana sekolah ini termasuk kedalam 5 sekolah dengan proporsi pelajar terbanyak yang terletak di kecamatan Indramayu.

Berdasarkan posisi sekolah SMAN 2 Indramayu ini berada ditikungan seberang jalan jika dilihat dari pusat kota dan berdekatan dengan komplek sekitar yang memiliki gang sempit, dan masih terdapat pengendara yang berkendara dengan kecepatan tinggi dan ugal-ugalan. Hal ini menyebabkan sering terjadi insiden srempeitan motor, baik sesama pelajar maupun dengan warga sekitar.

Berdasarkan informasi yang diperoleh, pada bulan Oktober tahun 2022 terdapat insiden kecelakaan di tikungan jalan yang melibatkan pelajar SMA 2 Indramayu dengan warga sekitar. Hal ini disebabkan karena pelajar terburu-buru menyebrang jalan tanpa berhati-hati.

Dari uraian diatas, peneliti tertarik untuk meneliti perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar tersebut, maka peneliti melakukan penelitian tentang “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pelajar SMA Negeri 2 Indramayu Tahun 2023”.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dengan desain cross-sectional. Tempat dan waktu penelitian di SMA Negeri 2 Indramayu pada bulan Januari 2024. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pelajar kelas XII MIPA 3 dan 6. Teknik pengambilan sampel yaitu total sampling dimana peneliti mengambil keseluruhan populasi, dan diperoleh jumlah sampel yaitu sebanyak 62 pelajar. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan instrumen berupa kuesioner dan dokumentasi. Data yang telah diolah kemudian dianalisis dengan menggunakan analisis univariat dan bivariat, untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas dan terikat.

HASIL PENELITIAN

Analisis Univariat

a. Pengetahuan

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat pengetahuan, dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Pengetahuan Pelajar Tentang Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di SMAN 2 Indramayu

| Pengetahuan | Jumlah | Persentase(%) |
|-------------|--------|---------------|
| Kurang | 8 | 12,9 |
| Cukup | 16 | 25,8 |
| Baik | 38 | 61,3 |
| Jumlah | 62 | 100 |

Berdasarkan tabel 1 diatas, dapat diketahui bahwa sebanyak 8 responden (12,9%) memiliki pengetahuan kurang terkait keselamatan berkendara (safety riding), sebanyak 16 responden (25,8%) memiliki pengetahuan cukup terkait keselamatan berkendara (safety riding), dan sebanyak 38 responden (61,3%) memiliki pengetahuan yang baik terkait keselamatan berkendara (safety riding).

b. Sikap

Distribusi frekuensi responden menurut sikap, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Sikap Pelajar Mengenai Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di SMAN 2 Indramayu

| Sikap | Jumlah | Persentase(%) |
|---------|--------|---------------|
| Negatif | 18 | 29,0 |
| Positif | 44 | 71,0 |
| Jumlah | 62 | 100 |

Berdasarkan tabel 2 diatas, dapat diketahui bahwa sebanyak 18 responden (29,0%) memiliki sikap negatif terkait keselamatan berkendara (safety riding), dan sebanyak 44 responden (71,0%) memiliki sikap positif terkait keselamatan berkendara (safety riding).

c. Ketersediaan Helm SNI

Distribusi frekuensi responden berdasarkan ketersediaan helm SNI saat berkendara, dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Ketersediaan Helm SNI dalam Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di SMAN 2 Indramayu

| Ketersediaan helm SNI | Jumlah | Persentase(%) |
|-----------------------|--------|---------------|
| Tidak tersedia | 15 | 24,2 |
| Tersedia | 47 | 75,8 |
| Jumlah | 62 | 100 |

Berdasarkan tabel 3 diatas, dapat diketahui bahwa sebanyak 15 responden (24,2%) tidak tersedia helm SNI pada saat berkendara, dan sebanyak 47 responden (75,8%) tersedia helm SNI pada saat berkendara.

d. Dukungan Lingkungan Sosial

Distribusi frekuensi responden berdasarkan dukungan lingkungan sosial dalam keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar, dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Dukungan Lingkungan Sosial dalam Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di SMAN 2 Indramayu

| Dukungan lingkungan sosial | Jumlah | Persentase(%) |
|----------------------------|--------|---------------|
| Tidak mendukung | 19 | 30,6 |
| Mendukung | 43 | 69,4 |
| Jumlah | 62 | 100 |

Berdasarkan tabel 4 diatas, dapat diketahui bahwa sebanyak 19 responden (30,6%) tidak memiliki dukungan dari lingkungan sosial terkait keselamatan berkendara (safety riding), dan sebanyak 43 responden (69,4%) memiliki dukungan dari lingkungan sosial terkait keselamatan berkendara (safety riding).

e. Perilaku

Distribusi frekuensi responden menurut perilaku mengenai keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar, dapat dilihat pada tabel berikut :

| Perilaku | Jumlah | Persentase(%) |
|------------|--------|---------------|
| Tidak aman | 21 | 33,9 |
| Aman | 41 | 66,1 |
| | 62 | 100 |

Berdasarkan tabel 5 diatas, dapat diketahui bahwa sebanyak 21 responden (33,9%) memiliki perilaku tidak aman terkait keselamatan berkendara (safety riding), dan sebanyak 41 responden (66,1%) memiliki perilaku aman terkait keselamatan berkendara (safety riding).

Analisis Bivariat

a. Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

Berdasarkan pengujian hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar menggunakan uji chi-square diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 6. Hasil Uji Chi-Square Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

| Penge tahuan | Perilaku <i>Safety</i> <i>Riding</i> | | | | Jml | <i>p</i> <i>Value</i> |
|-----------------|---|------|------|------|-----|--------------------------|
| | Tidak aman | | Aman | | | |
| | n | % | n | % | N | % |
| Kurang | 6 | 75,0 | 2 | 25,0 | 8 | 100 |
| Cukup | 3 | 18,8 | 13 | 81,3 | 16 | 100 |
| Baik | 12 | 31,6 | 26 | 68,4 | 38 | 100 |
| Total | 21 | 33,9 | 41 | 66,1 | 62 | 100 |

Berdasarkan tabel 6 diatas, dapat diketahui bahwa terdapat responden yang memiliki pengetahuan kurang dan berperilaku tidak aman sebanyak 6 responden (75,0%), sedangkan responden yang memiliki pengetahuan kurang dan berperilaku aman sebanyak 2 responden (25,0%). Untuk responden yang memiliki pengetahuan cukup dan berperilaku tidak aman sebanyak 3 responden (18,8%), sedangkan responden yang memiliki pengetahuan cukup dan berperilaku aman sebanyak 13 responden (81,3%). Kemudian terdapat responden yang memiliki pengetahuan baik dan berperilaku tidak aman sebanyak 12 responden (31,6%), sedangkan 50 responden yang memiliki pengetahuan baik dan berperilaku aman sebanyak 26 responden (68,4%).

Hasil analisis dengan menggunakan uji chi-square diperoleh nilai p value 0,021 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_o ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.

b. Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Berdasarkan pengujian hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar menggunakan uji chi-square diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 7. Hasil Uji Chi-Square Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

| Sikap | Perilaku <i>Safety</i> <i>Riding</i> | | | | Jumlah | | <i>p</i> <i>Value</i> |
|---------|---|------|------|------|--------|-----|--------------------------|
| | Tidak aman | | Aman | | | | |
| | n | % | n | % | N | % | |
| Negatif | 10 | 55,6 | 8 | 44,4 | 18 | 100 | |
| Positif | 11 | 25,0 | 33 | 75,0 | 44 | 100 | |
| Total | 21 | 33,9 | 41 | 66,1 | 62 | 100 | |

Berdasarkan tabel 7 diatas, dapat diketahui bahwa dari 18 responden yang memiliki sikap negatif terkait keselamatan berkendara (safety riding), terdapat sebanyak 10 responden berperilaku tidak aman (55,6%), dan sebanyak 8 responden berperilaku aman (44,4%). Sedangkan dari 44 responden yang memiliki sikap positif, terdapat sebanyak 11 responden berperilaku tidak aman (25%), dan sebanyak 33 responden berperilaku aman (75%).

Hasil analisis dengan menggunakan uji chi-square diperoleh nilai p value 0,044 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_o ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.

c. Hubungan antara Ketersediaan Helm SNI dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

Berdasarkan pengujian hubungan antara ketersediaan helm SNI pada saat berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar menggunakan uji chi-square diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 8. Hasil Uji Chi-Square Hubungan antara Ketersediaan Helm SNI dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

| Keter sediaan Helm SNI | Perilaku <i>Safety Riding</i> | | | | Jumlah | | <i>p Value</i> |
|---------------------------------|-------------------------------|------|------|------|--------|-----|----------------|
| | Tidak aman | | Aman | | | | |
| | n | % | n | % | N | % | |
| Tidak tersedia | 8 | 53,3 | 7 | 46,6 | 15 | 100 | 0,130 |
| Tersedia | 13 | 27,7 | 34 | 72,3 | 47 | 100 | |
| Total | 21 | 33,9 | 41 | 66,1 | 62 | 100 | |

Berdasarkan tabel 8 diatas, dapat diketahui bahwa dari 15 responden yang tidak tersedia helm SNI pada saat berkendara, terdapat sebanyak 8 responden berperilaku tidak aman (53,3%), dan sebanyak 7 responden berperilaku aman (46,6%). Sedangkan dari 47 responden yang tersedia helm SNI saat berkendara, terdapat sebanyak 13 responden berperilaku tidak aman (27,7%), dan sebanyak 34 responden berperilaku aman (72,3%).

Hasil analisis dengan menggunakan uji chi-square diperoleh nilai p value 0,130 ($p > 0,05$) yang berarti H_a ditolak dan H_o diterima. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara ketersediaan helm SNI dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.

d. Hubungan antara Dukungan Lingkungan Sosial dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

Berdasarkan pengujian hubungan antara dukungan lingkungan sosial dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar menggunakan uji chi-square diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 9. Hasil Uji Chi-Square Hubungan antara Dukungan Lingkungan Sosial dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

| Dukungan Lingkungan Sosial | Perilaku <i>Safety Riding</i> | | | | Jumlah | <i>P Value</i> |
|----------------------------|-------------------------------|------|------|------|--------|----------------|
| | Tidak aman | | Aman | | | |
| | n | % | n | % | N | % |
| Tidak mendukung | 11 | 57,9 | 8 | 42,1 | 19 | 100 |
| Mendukung | 10 | 23,3 | 33 | 76,7 | 43 | 100 |
| Total | 21 | 33,9 | 41 | 66,1 | 62 | 100 |

Berdasarkan tabel 9 diatas, dapat diketahui bahwa dari 19 responden yang tidak memiliki dukungan dari lingkungan sosial terkait keselamatan berkendara (safety riding), terdapat sebanyak 11 responden berperilaku tidak aman (57,9%), dan sebanyak 8 responden berperilaku aman (42,1%). Sedangkan dari 43 responden yang memiliki dukungan dari lingkungan sosial, terdapat sebanyak 10 responden berperilaku tidak aman (23,3%), dan sebanyak 33 responden berperilaku aman (76,7%).

Hasil analisis dengan menggunakan uji chi-square nilai *p value* 0,018 ($p > 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara dukungan lingkungan sosial dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.

PEMBAHASAN

a. Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

Berdasarkan hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji chi-square didapat hasil *p value* = 0,021 < 0,05, hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.

Hasil dari penelitian ini, terdapat responden yang memiliki pengetahuan yang kurang dan berperilaku tidak aman, mereka kurang memahami informasi terkait safety riding, peraturan undang-undang seperti kewajiban menggunakan helm SNI dan batas kecepatan dalam berkendara, kurang mengetahui kelengkapan berkendara dan hal-hal yang ahrus diperhatikan saat berkendara yang sesuai dengan anjuran Ditjen Perhubungan, Sedangkan, responden yang memiliki pengetahuan cukup

berperilaku aman dan pengetahuan baik berperilaku aman, sebagian besar dari mereka telah memahami informasi terkait safety riding, peraturan undang-undang tentang safety riding, kelengkapan berkendara, persiapan dalam berkendara dan hal-hal yang harus diperhatikan pada saat berkendara.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Afiansyah (2023), yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara pada siswa SMA NU 2 Gresik dengan nilai signifikan p value 0,009. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa terdapat lebih banyak siswa yang memiliki pemahaman baik dengan perilaku baik yakni sebesar 70%.

Berdasarkan hasil dilapangan, responden yang memiliki pengetahuan kurang, cenderung berperilaku tidak aman. Responden tersebut kurang memahami informasi terkait safety riding, sehingga pada praktiknya masih terdapat responden yang tidak melakukan safety riding seperti pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara yaitu pengecekan kondisi ban, rem, lampu, sein, spion dan lainnya. Kemudian masih terdapat responden yang berkendara dengan kecepatan tinggi, dan seringkali melakukan pengereman secara mendadak. Kemudian perlengkapan safety riding seperti pentingnya pakai helm, pelindung mata dan wajah (kacamata dan masker), jaket pelindung, celana panjang dan sepatu, mereka belum mengetahui secara penuh manfaat dan fungsinya. Responden juga tidak mengetahui bahwa harus menyalakan lampu utama pada siang hari, Hal ini menyebabkan banyak dari sejumlah pelajar tidak melaksanakan tindakan tersebut saat mereka berkendara.

b. Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

Nilai chi-square yang didapat dari hasil analisis statistik terhadap hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) menghasilkan nilai p value sebesar 0,044, hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.

Hasil dari penelitian dilapangan, didapat sebagian besar dari responden yang menunjukkan sikap positif dan berperilaku aman, mereka beranggapan positif bahwa safety riding dilakukan kapanpun walau tidak ada bahaya yang mengancam, safety riding dianggap penting dilakukan baik pada saat berkendara jarak dekat maupun jarak jauh, pentingnya memakai helm, dan tidak lupa untuk selalu menyalakan lampu sein ketika hendak berbelok, sehingga mereka cenderung sadar dan berhati-hati dalam berkendara.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Astuti (2020) yang menyatakan terdapat hubungan antara sikap terhadap perilaku safety riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu dengan nilai p value 0,00 ($p < 0,05$). Adanya hubungan antara sikap dan perilaku safety riding dikarenakan sikap merupakan salah satu komponen yang membentuk tindakan, dengan mengubah sikap maka cenderung lebih mudah pula untuk mengubah perilaku seseorang dalam menerapkan perilaku Safety Riding (Astuti, 2020).

Menurut penelitian dilapangan, responden yang memiliki sikap negatif cenderung menunjukkan perilaku tidak aman, mereka masih beranggapan bahwa

boleh membawa penumpang lebih dari satu, diperbolehkan memegang handphone ketika berkendara baik menerima panggilan maupun menerima pesan, tidak melakukan pemeriksaan saat berkendara dalam jarak dekat, jarang menggunakan helm ketika berkendara jarak dekat, kurang menjaga kebugaran yakni masih sering mengonsumsi makanan berlemak, tidak menggunakan jaket atau pakaian pelindung, serta hanya melakukan servis sepeda motor pada saat terjadi kerusakan, karena dianggap tidak berisiko. Menurut Nurtanti (2002) dalam Noor (2018) perilaku pengendara dalam berlalu lintas dapat berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas.

c. Hubungan antara Ketersediaan Helm SNI dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

Hasil uji analisis bivariat menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara ketersediaan helm SNI dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMA Negeri 2 Indramayu tahun 2023, dengan nilai p-value sebesar 0,130. Baik responden yang tersedia helm SNI dan tidak tersedia helm SNI, masih banyak diantara mereka yang berperilaku tidak aman.

Menurut penelitian dilapangan, terdapat responden yang tersedia helm SNI masih berperilaku tidak aman, yakni mereka yang memakai helm SNI namun berkendara dengan kecepatan tinggi, kurang memperhatikan pengendara lain yaitu tidak menjaga jarak aman dengan pengendara lain, dibuktikan dengan adanya insiden srempeitan motor yang masih sering terjadi di wilayah SMAN 2 Indramayu, hal tersebut menunjukkan terdapat responden yang kurang berhati-hati dalam berkendara. Artinya, tidak hanya responden yang tidak tersedia helm SNI yang dapat berisiko menghadapi kecelakaan lalu lintas. Namun diantara responden yang sudah tersedia helm SNI, masih terdapat individu yang menunjukkan perilaku tidak aman.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nusa (2021), yang menyatakan bahwa tidak adanya hubungan perlengkapan berkendara dengan perilaku safety riding pada komunitas ojek online di Kota Bekasi dengan besar nilai signifikan 1,000 ($p > 0,05$). Dalam penelitiannya menjelaskan meskipun kelengkapan helm sangat penting untuk berkendara aman, namun penggunaannya melainkan lebih ditujukan hanya untuk menghindari razia polisi dari pada untuk keselamatan berkendara.

Hasil penelitian dilapangan terdapat juga responden yang tidak tersedia helm SNI yang berperilaku tidak aman, yaitu mereka yang jarang menggunakan helm ketika berkendara karena alasan jarak dekat dan dianggap kurang berisiko. Oleh karena itu, perlu meningkatkan pemahaman akan kesadaran terhadap potensi bahaya dapat memberikan dorongan yang lebih kuat untuk memakai helm, terutama bagi mereka yang belum memiliki helm SNI. Hal ini dapat menjadi pemicu untuk berupaya memastikan ketersediaan helm setiap kali hendak berkendara.

d. Hubungan antara Dukungan Lingkungan Sosial dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

Analisis statistik dengan menggunakan chi-square, didapat hasil dengan nilai p value = 0,018, hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara dukungan

lingkungan sosial dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu. Hasil dari penelitian ini ditemukan bahwa sebagian besar responden yang menunjukkan perilaku aman, mereka mendapatkan dukungan dari lingkungan sosial terkait keselamatan berkendara (safety riding).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Oktavianti (2023), yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara dukungan lingkungan sosial siswa SMA X Kota Bontang terhadap perilaku safety riding. Menurut Oktavianti, siswa dengan lingkungan sosial yang tidak mendukung, cenderung akan berperilaku tidak aman, sebab itu diperlukan adanya dukungan terkait perilaku safety riding berupa nasihat maupun teguran baik dari keluarga, pihak sekolah maupun teman sebaya.

Menurut penelitian dilapangan, responden yang memiliki dukungan lingkungan sosial yaitu mereka yang diingatkan untuk memakai helm, diingatkan untuk menyalakan lampu sein pada saat berbelok, sebagian dari keluarga responden mengingatkan untuk melakukan service secara teratur, dan diingatkan untuk selalu berhati-hati ketika hendak berkendara.

Hal ini menunjukkan bahwa, lingkungan sosial merupakan salah satu faktor yang berperan penting dalam meningkatkan kesadaran akan keselamatan berkendara dan membentuk perilaku aman berkendara para pelajar. Upaya positif dari lingkungan sosial dapat menjadi salah satu strategi dalam meningkatkan keselamatan berkendara di kalangan pelajar.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, dapat diperoleh kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.
2. Ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.
3. Tidak ada hubungan antara ketersediaan helm SNI dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.
4. Ada hubungan antara dukungan lingkungan sosial dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar SMAN 2 Indramayu.

DAFTAR PUSTAKA

- Afiansyah, T. R., & Sestiono, M. (2023). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor (Safety Riding) pada Siswa SMA di SMA NU 2 Gresik. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9 (12), 539-548.
- Astuti, D. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu. (Skripsi, Politeknik Kesehatan Kemenkes Bengkulu).
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2009. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*, Departemen Kementrian Perhubungan Republik Indonesia: Jakarta.

- Kemendes RI. (2018). Hasil Riset Kesehatan Dasar Tahun 2018. Kementerian Kesehatan RI, 53(9), 1689–1699.
- Kubillawati, S., Yulita, N., & Sues, M. (2021). Perbedaan antara Pengetahuan, Sikap dan Ketersediaan Alat Pelindung Berkendara terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor. *Jurnal Kesehatan dan Kebidanan STIKes Mitra RIA Husada*, 10 (1).
- Noor, I. H., & Eko, M. S. (2018). Hubungan Perilaku Keselamatan Berkendara dengan Insiden di Jalan Raya pada Pelajar di SMA Z di Yogyakarta. *Jurnal Publikasi Kesehatan Masyarakat Indonesia*. 5(3), 93-98.
- Nusa, S. T., Febriyanty, D., & Rusdy, M. D. R. (2021). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pada Komunitas Ojek Online di Kota Bekasi. *Health Publica*, 2(2), 95-102.
- Oktavianti, F. D., Ida W., Siswi J., (2023). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Siswa SMA X Kota Bontang. *Media Kesehatan Masyarakat Indonesia*. 22 (2), 114-119.
- Satlantas Polres Indramayu. (2023). Data Kecelakaan Lalu Lintas Kepolisian Resor (Laka Lantas Porles) Kota Indramayu Tahun 2021-2023, Indramayu.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara. Vellayati. D. M. (2023, 25 September). Kecelakaan Lalu Lintas di Jabar Didominasi Sepeda Motor. *DetikJabar*. Diakses pada 25 November 2023, URL : <https://www.detik.com/jabar/berita/d-6948133/hati-hati-kecelakaan-lalu-lintas-di-jabar-didominasi-sepeda-motor>
- World Health Organization, (2013). *Global status report on road safety 2013: time for action*. WHO press Switzerland.
- World Health Organization, (2018). *Global Status Report On Road Safety 2018*. WHO press. New York.