



Homepage Journal: <https://jurnal.unismuhpalu.ac.id/index.php/JKS>

## Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Sepeda Motor Siswa/I MAN 2 Langsa

*Analysis of Factors Related to Motorcycle Safety Riding Behavior of Students at MAN 2 Langsa*

<sup>1</sup> Daffa Dhiba Oesraini <sup>2</sup> Fatma Indriani

<sup>1,2</sup>Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan, Indonesia

\*Corresponding Author: E-mail: [dibaoesraini@gmail.com](mailto:dibaoesraini@gmail.com)

### Artikel Penelitian

#### Article History:

Received: 06 Dec, 2025

Revised: 07 Jan, 2026

Accepted: 21 Jan, 2026

#### Kata Kunci:

Safety Riding,  
Lalu lintas,  
Transportasi,  
SIM

### ABSTRAK

Perilaku Safety Riding menjadi faktor utama Kecelakaan lalu lintas yang membahayakan keselamatan para pengguna jalan, sehingga perilaku Safety Riding yang melibatkan transportasi darat belakangan ini menjadi perhatian yang serius. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding sepeda motor siswa/i MAN 2 Langsa. Metode penelitian yang digunakan kuantitatif dengan pendekatan cross-sectional. Besar sampel dalam penelitian ini 96 responden. Analisa data yang digunakan analisis univariat dan bivariat dengan menggunakan uji chi-square. Hasil penelitian menunjukkan terdapat hubungan jenis kelamin ( $p\text{-value} = 0,024 < 0,05$ ), hubungan tingkat stress ( $p\text{-value} = 0,001 < 0,05$ ), hubungan kepemilikan SIM ( $p\text{-value} = 0,004 < 0,05$ ), hubungan peran teman sebaya ( $p\text{-value} = 0,000 < 0,05$ ). Disarankan disarankan agar siswa laki-laki dan perempuan lebih meningkatkan sikap kehati-hatian saat berkendara, siswa/i mengelola stres dengan baik sebelum mengendarai kendaraan, siswa yang sudah cukup usia sebaiknya segera mengurus SIM secara resmi, siswa hendaknya lebih selektif dalam bergaul dan tidak mudah terpengaruh ajakan negative.

### ABSTRACT

*Safety Riding behavior is a major factor in traffic accidents that endanger the safety of road users, so that Safety Riding behavior involving land transportation has recently become a serious concern. The purpose of this study was to determine the factors related to the Safety Riding behavior of motorcycle students at MAN 2 Langsa. The research method used was quantitative with a cross-sectional approach. The sample size in this study was 96 respondents. Data analysis used univariate and bivariate analysis using the chi-square test. The results showed a relationship between gender ( $p\text{-value} = 0.024 < 0.05$ ), stress level ( $p\text{-value} = 0.001 < 0.05$ ), driving license ownership ( $p\text{-value} = 0.004 < 0.05$ ), and peer role ( $p\text{-value} = 0.000 < 0.05$ ). It is recommended that male and female students increase their caution when driving, students manage stress well before driving a vehicle, students who are old enough should immediately take care of their driving license officially, students should be more selective in socializing and not be easily influenced by negative invitations.*

#### Keywords:

Safety Riding,  
Traffic,  
Transportation,  
Driver License

DOI: [10.56338/jks.v9i1.10065](https://doi.org/10.56338/jks.v9i1.10065)

### PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah kesehatan masyarakat global yang serius. World Health Organization (WHO) melaporkan sekitar 1,35 juta kematian setiap tahun akibat kecelakaan di jalan raya, dengan pengendara sepeda motor menyumbang 43% korban jiwa di Asia Tenggara (Ahmed

et al. 2023). Selain menyebabkan kematian, kecelakaan lalu lintas juga menimbulkan beban ekonomi yang besar, terutama bagi negara berkembang. Di Indonesia, 92% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia, sementara sisanya dipengaruhi oleh kondisi kendaraan dan lingkungan jalan. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling sering terlibat kecelakaan, mencapai 74,54% pada periode 2016–2020, dan pada tahun 2024 kendaraan roda dua kembali mendominasi kasus kecelakaan lalu lintas nasional (Z. Siregar 2020).

Kelompok usia pelajar, khususnya siswa SMA, merupakan salah satu kelompok paling rentan terhadap kecelakaan lalu lintas. Data Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa pada tahun 2020, korban kecelakaan lalu lintas terbanyak berdasarkan tingkat pendidikan adalah pelajar SMA, dengan lebih dari 80.000 korban. Remaja berusia 14–19 tahun berada pada fase perkembangan psikologis yang ditandai dengan emosi yang belum stabil, kecenderungan mengambil risiko, dan perilaku mencari sensasi, sehingga berpotensi mengabaikan keselamatan berkendara seperti melanggar rambu lalu lintas, berkendara dengan kecepatan tinggi, serta tidak menggunakan perlengkapan keselamatan (Tri et al. 2024).

Berbagai penelitian menunjukkan bahwa perilaku safety riding dipengaruhi oleh faktor individu dan lingkungan. Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa jenis kelamin tidak memiliki hubungan signifikan dengan perilaku keselamatan berkendara, sedangkan faktor stres terbukti berhubungan dengan kelelahan saat berkendara yang dapat menurunkan konsentrasi dan meningkatkan risiko kecelakaan. Faktor lain yang berperan penting adalah kepemilikan SIM, di mana pengendara tanpa SIM memiliki risiko hingga 11 kali lebih besar untuk berperilaku tidak aman dibandingkan pengendara yang memiliki SIM. Hal ini menunjukkan bahwa SIM tidak hanya berfungsi sebagai legalitas, tetapi juga sebagai indikator pengetahuan dan keterampilan berkendara yang aman.

Selain faktor individu, peran teman sebaya juga berpengaruh terhadap perilaku safety riding. Penelitian sebelumnya menunjukkan adanya hubungan signifikan antara pengaruh teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara, di mana individu cenderung menyesuaikan perilakunya dengan norma dan kebiasaan kelompok pertemanannya. Lingkungan sosial yang tidak menerapkan perilaku berkendara aman dapat mendorong remaja untuk meniru perilaku berisiko di jalan raya (Kaisun F 2020).

Data kecelakaan lalu lintas di tingkat lokal juga menunjukkan kondisi yang mengkhawatirkan. Di wilayah Kota Langsa, jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas meningkat dari 31 jiwa pada tahun 2023 menjadi 35 jiwa pada tahun 2024. Hasil survei awal pada siswa SMA menunjukkan rendahnya penerapan safety riding, ditandai dengan banyaknya siswa yang belum memiliki SIM, tidak menggunakan helm, membawa penumpang melebihi kapasitas, serta berkendara dalam kondisi mengantuk atau tidak fokus, yang berujung pada kejadian kecelakaan.

Berdasarkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas di kalangan pelajar, rendahnya penerapan safety riding, serta adanya bukti dari penelitian terdahulu mengenai faktor-faktor yang memengaruhi perilaku keselamatan berkendara, maka penelitian mengenai perilaku safety riding pada siswa SMA dan kejadian kecelakaan lalu lintas menjadi sangat penting. Penelitian ini diharapkan dapat mengidentifikasi faktor-faktor yang berperan dalam perilaku keselamatan berkendara sebagai dasar perencanaan intervensi edukatif dan preventif untuk menurunkan risiko kecelakaan lalu lintas di kalangan pelajar.

## METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan jenis survei analitik dan menggunakan desain cross sectional, yaitu pengukuran variabel independen dan dependen dilakukan pada waktu yang sama. Desain ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara faktor-faktor yang diduga berpengaruh, yaitu jenis kelamin, tingkat stres, kepemilikan SIM, dan peran teman sebaya, dengan perilaku safety riding sepeda motor sebagai variabel dependen pada siswa/i MAN 2 Langsa.

Penelitian dilaksanakan di MAN 2 Langsa yang berlokasi di Jalan Islamic Center No. 07 Kecamatan Langsa Barat, Kota Langsa, Aceh, pada bulan Juli 2025. Populasi penelitian adalah seluruh siswa/i kelas XI MAN 2 Langsa yang telah berusia 17 tahun, dengan jumlah sebanyak 156 orang. Penentuan sampel dilakukan menggunakan rumus Lemeshow dengan tingkat kepercayaan 95% dan proporsi kesalahan 5%, sehingga diperoleh jumlah sampel sebanyak 96 responden. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah cluster random sampling, di mana sampel diambil secara acak dari masing-masing kelas sebagai kelompok (cluster).

Pengumpulan data dilakukan menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi, wawancara, dan penyebaran kuesioner yang telah memiliki validitas berdasarkan penelitian sebelumnya. Data sekunder diperoleh dari berbagai sumber literatur seperti jurnal ilmiah, skripsi, buku referensi, dan artikel ilmiah yang relevan dengan topik penelitian. Instrumen penelitian yang digunakan adalah kuesioner, dengan alat bantu berupa buku catatan, pulpen, dan laptop. Pengolahan data dilakukan melalui beberapa tahap, yaitu editing, coding, entry data, cleaning, dan tabulasi, sebelum dianalisis menggunakan program SPSS. Analisis data meliputi analisis univariat untuk menggambarkan distribusi frekuensi dan persentase karakteristik responden serta variabel penelitian, dan analisis bivariat menggunakan uji chi-square untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dan perilaku safety riding. Pengambilan keputusan didasarkan pada nilai signifikansi  $\alpha = 0,05$ , di mana nilai p-value  $< 0,05$  menunjukkan adanya hubungan yang signifikan.

## HASIL

### 1. Analisis Univariat

**Tabel 1. Analisis Univariat**

Variabel	Frekuensi (f)	Percentase (%)
<b>Jenis Kelamin</b>		
Laki – laki	29	30,2
Perempuan	67	69,8
<b>Kepemilikan SIM</b>		
Tidak Ada	61	63,5
Ada	35	36,5
<b>Stress</b>		
Stress Berat	39	40,6
Stress Ringan	57	59,4
<b>Pengaruh Teman Sebaya</b>		
Tidak Mendukung	67	69,8
Mendukung	29	30,2
<b>Perilaku Safety Riding</b>		
Tidak Aman	58	60,4
Aman	38	39,6
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>100,0</b>

Berdasarkan hasil analisis responden, mayoritas responden berjenis kelamin perempuan, yaitu sebanyak 67 orang (69,8%), sedangkan responden laki-laki berjumlah 29 orang (30,2%). Dari aspek kepemilikan SIM, sebagian besar responden tidak memiliki SIM, yaitu sebanyak 61 orang (63,5%), sementara yang memiliki SIM hanya 35 orang (36,5%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar siswa yang mengendarai sepeda motor belum memenuhi persyaratan administratif berkendara. Ditinjau dari tingkat stres, lebih dari separuh responden mengalami stres ringan, yaitu sebanyak 57 orang (59,4%), sedangkan 39 orang (40,6%) mengalami stres berat. Pada variabel pengaruh teman sebaya, sebagian besar responden menyatakan tidak mendapatkan dukungan teman sebaya dalam perilaku

berkendara aman, yaitu sebanyak 67 orang (69,8%), sementara yang mendapatkan dukungan hanya 29 orang (30,2%).

Berdasarkan perilaku safety riding, mayoritas responden menunjukkan perilaku berkendara tidak aman, yaitu sebanyak 58 orang (60,4%), sedangkan responden dengan perilaku berkendara aman sebanyak 38 orang (39,6%). Temuan ini mengindikasikan bahwa praktik keselamatan berkendara di kalangan siswa/i MAN 2 Langsa masih tergolong rendah dan memerlukan perhatian melalui upaya edukasi serta intervensi yang lebih intensif.

## 2. Analisis Bivariat

**Tabel 2. Analisis Bivariat**

Variabel	Perilaku Safety Riding				Total	P-Value		
	Tidak Aman		Aman					
	n	%	n	%				
<b>Jenis Kelamin</b>								
Laki – laki	23	79,3	6	20,7	29	100,0		
Perempuan	35	52,2	32	47,8	67	100,0		
<b>Kepemilikan SIM</b>								
Tidak Ada	44	72,1	17	27,9	61	100,0		
Ada	14	40,0	21	60,0	35	100,0		
<b>Stress</b>								
Berat	32	82,1	7	17,9	39	100,0		
Ringan	26	45,6	31	54,4	57	100,0		
<b>Pengaruh Teman</b>								
Sebaya	49	73,1	18	26,9	67	100,0		
Tidak Mendukung	9	31,0	20	69,0	57	100,0		
Mendukung								

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji Chi-Square, terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dan perilaku safety riding pada siswa/i MAN 2 Langsa dengan nilai p-value = 0,024 ( $p < 0,05$ ). Responden laki-laki lebih banyak menunjukkan perilaku berkendara tidak aman yaitu 79,3%, dibandingkan responden perempuan sebesar 52,2%. Hal ini menunjukkan bahwa siswa laki-laki cenderung memiliki risiko lebih tinggi dalam melakukan perilaku berkendara yang tidak aman.

Hasil analisis juga menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kepemilikan SIM dan perilaku safety riding dengan nilai p-value = 0,004. Responden yang tidak memiliki SIM sebagian besar berperilaku tidak aman (72,1%), sedangkan responden yang memiliki SIM lebih banyak menunjukkan perilaku aman (60,0%). Temuan ini mengindikasikan bahwa kepemilikan SIM berperan penting dalam membentuk perilaku berkendara yang lebih aman.

Pada variabel tingkat stres, diperoleh nilai p-value = 0,001, yang menunjukkan adanya hubungan signifikan antara stres dan perilaku safety riding. Responden dengan stres berat cenderung berperilaku tidak aman sebesar 82,1%, sedangkan responden dengan stres ringan lebih banyak menunjukkan perilaku berkendara aman (54,4%). Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat stres yang tinggi dapat memengaruhi konsentrasi dan pengambilan keputusan saat berkendara.

Selanjutnya, variabel pengaruh teman sebaya juga menunjukkan hubungan yang sangat signifikan dengan perilaku safety riding, dengan nilai p-value = 0,000. Responden yang tidak mendapatkan dukungan teman sebaya sebagian besar berperilaku tidak aman (73,1%), sedangkan responden yang mendapatkan dukungan teman sebaya lebih dominan menunjukkan perilaku aman

(69,0%). Temuan ini menegaskan bahwa peran teman sebaya memiliki pengaruh kuat dalam membentuk perilaku keselamatan berkendara pada remaja.

## PEMBAHASAN

### 1. Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Safety Riding

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden laki-laki memperlihatkan perilaku safety riding yang tidak aman, yaitu sebesar 79,3%, sementara pada responden perempuan proporsi perilaku tidak aman tercatat lebih rendah, yaitu 52,2%. Uji statistik menghasilkan nilai p-value sebesar 0,024 ( $p < 0,05$ ), yang mengindikasikan adanya hubungan yang bermakna antara jenis kelamin dan perilaku safety riding.

Temuan ini diperkuat oleh hasil wawancara yang menunjukkan bahwa responden laki-laki cenderung kurang berhati-hati saat mengendarai sepeda motor, seperti tidak mematuhi rambu lalu lintas serta tidak konsisten menggunakan alat pelindung diri, khususnya helm. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian Safitri et al. (2025) yang menganalisis berbagai studi periode 2019–2024 mengenai perilaku berkendara di Indonesia. Penelitian tersebut secara konsisten menunjukkan bahwa pengendara laki-laki memiliki kecenderungan lebih tinggi dalam melakukan perilaku berkendara berisiko dibandingkan perempuan, yang dipengaruhi oleh norma sosial dan budaya yang menekankan maskulinitas serta keberanian mengambil risiko (Safitri 2025).

Selain itu, penelitian Pujiyantoro dan Manullang (2025) terhadap 118 pengendara ojek daring berusia 20–30 tahun di Kota Semarang menemukan fenomena paradoks, di mana peningkatan persepsi risiko justru diikuti oleh peningkatan perilaku berisiko. Studi ini menunjukkan bahwa laki-laki usia muda lebih rentan terhadap sistem insentif berbasis kecepatan, yang mendorong terjadinya pelanggaran lalu lintas dan perilaku berkendara tidak aman (Pujiyantoro and Manullang 2025). Temuan tersebut juga didukung oleh studi Helmet Use in Madagascar (BMJ, 2024), yang melalui observasi terhadap 17.230 pengendara menemukan bahwa pengendara perempuan secara signifikan lebih patuh dalam penggunaan helm dibandingkan laki-laki, di mana penggunaan helm merupakan salah satu indikator utama perilaku safety riding.

Secara teoritis, hasil penelitian ini sejalan dengan pendapat Evans (1991) dalam Traffic Safety and the Driver yang menyatakan bahwa pengendara laki-laki cenderung menunjukkan tingkat risiko berkendara yang lebih tinggi dibandingkan perempuan. Hal ini juga didukung oleh laporan NHTSA (2019) yang mengungkapkan bahwa laki-laki lebih sering terlibat dalam pelanggaran lalu lintas, berkendara dengan kecepatan tinggi, serta melakukan manuver yang berbahaya.

Dari sudut pandang psikologis, perbedaan perilaku tersebut dapat dijelaskan melalui Social Role Theory yang dikemukakan oleh Eagly (1987), di mana laki-laki secara sosial dikonstruksikan memiliki karakter maskulin seperti agresivitas, dominasi, dan kecenderungan mengambil risiko. Sebaliknya, perempuan lebih diasosiasikan dengan sikap berhati-hati dan kepatuhan terhadap aturan, yang pada akhirnya memengaruhi pola perilaku mereka dalam berlalu lintas.

### 2. Hubungan Kepemilikan SIM dengan Perilaku Safety Riding

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang tidak memiliki SIM lebih banyak menunjukkan perilaku safety riding yang tidak aman (72,1%) dibandingkan dengan yang berperilaku aman (27,9%). Sebaliknya, responden yang memiliki SIM didominasi oleh perilaku safety riding yang aman (60%). Uji statistik menghasilkan nilai p-value sebesar 0,004 ( $p < 0,05$ ), yang menandakan adanya hubungan signifikan antara kepemilikan SIM dan perilaku safety riding. Temuan ini mengindikasikan bahwa pengendara tanpa SIM cenderung memiliki pengetahuan dan kesadaran berlalu lintas yang lebih rendah, tercermin dari perilaku seperti melanggar aturan lalu lintas dan tidak menggunakan alat pelindung diri.

Hasil penelitian ini sejalan dengan berbagai studi sebelumnya yang menyatakan bahwa kepemilikan SIM tidak hanya berfungsi sebagai syarat administratif, tetapi juga sebagai indikator kesiapan, pengetahuan, dan keterampilan berkendara. Pengendara tanpa SIM umumnya belum melalui proses uji teori dan praktik yang menanamkan pemahaman mengenai peraturan lalu lintas dan risiko berkendara, sehingga lebih rentan melakukan perilaku berisiko (F. G. Siregar and Saefullah 2024). Penelitian nasional dan internasional menunjukkan bahwa pengendara tanpa lisensi lebih sering terlibat dalam kecelakaan, jarang menggunakan helm, serta memiliki tingkat kepatuhan lalu lintas yang lebih rendah dan risiko cedera yang lebih berat.

Secara teoritis, temuan ini selaras dengan konsep *Knowledge, Attitude, Practice* (KAP) serta Risk Homeostasis Theory, yang menjelaskan bahwa pengetahuan dan persepsi risiko memengaruhi perilaku berkendara. Kepemilikan SIM mencerminkan adanya proses pembelajaran formal yang dapat meningkatkan kesadaran risiko dan mendorong perilaku berkendara yang lebih aman. Oleh karena itu, kepemilikan SIM berperan penting sebagai upaya preventif dalam menurunkan risiko kecelakaan, khususnya pada pengendara usia muda, sehingga diperlukan pengawasan dan penegakan hukum yang lebih tegas serta penguatan edukasi keselamatan berkendara.

### 3. Hubungan Stress dengan Perilaku *Safety Riding*

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden dengan tingkat stres berat lebih banyak memperlihatkan perilaku safety riding yang tidak aman (82,1%) dibandingkan yang berperilaku aman (17,9%). Sebaliknya, pada responden dengan stres ringan, mayoritas menunjukkan perilaku safety riding yang aman (54,4%). Uji statistik menghasilkan nilai p-value sebesar 0,001 ( $p < 0,05$ ), yang menandakan adanya hubungan signifikan antara tingkat stres dan perilaku safety riding.

Temuan lapangan mengindikasikan bahwa sebagian responden sering merasakan tekanan psikologis seperti mudah kesal, gugup, kewalahan, serta merasa kurang mampu mengendalikan situasi tertentu. Kondisi stres ini berpotensi menurunkan konsentrasi dan kewaspadaan saat berkendara. Secara teoritis, hal tersebut sejalan dengan Human Performance Model, yang menjelaskan bahwa stres dapat menurunkan fungsi kognitif, memperlambat respons, serta memengaruhi pengambilan keputusan, sehingga meningkatkan risiko kesalahan dan perilaku berkendara berbahaya.

Berbagai penelitian mendukung temuan ini, yang menunjukkan bahwa stres berkorelasi positif dengan perilaku berkendara berisiko, agresivitas, serta rendahnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, termasuk penggunaan helm dan kepatuhan kecepatan. Sebaliknya, pengendara dengan tingkat stres rendah cenderung lebih tenang, fokus, mampu memantau bahaya dengan baik, serta menunjukkan tingkat pelanggaran yang lebih rendah (Chen 2023). Hal ini juga sejalan dengan Health Belief Model, di mana persepsi risiko dan kesadaran akan dampak kecelakaan mendorong individu untuk menerapkan perilaku keselamatan. Dengan demikian, tingkat stres merupakan faktor penting yang perlu diperhatikan dalam upaya meningkatkan perilaku safety riding dan pencegahan kecelakaan lalu lintas, khususnya pada pengendara usia muda (Kiwango et al. 2024).

### 4. Hubungan Peran Teman Sebaya dengan Perilaku *Safety Riding*

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang tidak mendapatkan dukungan teman sebaya sebagian besar memiliki perilaku safety riding yang tidak aman (73,1%), sedangkan responden dengan pengaruh teman sebaya yang mendukung mayoritas menunjukkan perilaku berkendara yang aman (69,0%). Uji statistik menghasilkan nilai p-value sebesar 0,000 ( $p < 0,05$ ), yang menandakan adanya hubungan signifikan antara pengaruh teman sebaya dan perilaku safety riding.

Temuan lapangan memperlihatkan bahwa dukungan teman sebaya berperan dalam membentuk perilaku aman, seperti memberi arahan berkendara yang benar, mengingatkan keselamatan, dan mengontrol kecepatan. Namun, pada aspek tertentu seperti pemeriksaan kondisi kendaraan, penggunaan alat pelindung diri, serta perawatan motor, peran teman sebaya masih belum optimal. Hal ini

menunjukkan bahwa meskipun pengaruh teman sebaya cukup membantu, penerapannya belum konsisten pada seluruh perilaku keselamatan berkendara.

Hasil penelitian ini sejalan dengan berbagai studi sebelumnya yang menegaskan bahwa peer influence merupakan faktor eksternal utama yang memengaruhi perilaku berkendara remaja. Penelitian di Indonesia dan Thailand menunjukkan bahwa norma subjektif dari teman sebaya berhubungan signifikan dengan kepatuhan keselamatan berkendara, termasuk penggunaan helm (Tri et al. 2024). Secara teoritis, temuan ini dapat dijelaskan melalui Social Learning Theory dari Bandura, yang menyatakan bahwa perilaku individu terbentuk melalui observasi dan imitasi terhadap lingkungan sosial terdekat, khususnya teman sebaya. Dukungan positif dapat mendorong kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, sementara pengaruh negatif berpotensi meningkatkan perilaku berkendara berisiko. Dengan demikian, teman sebaya memiliki peran strategis dalam membentuk perilaku safety riding, baik ke arah yang aman maupun sebaliknya, terutama pada kelompok usia remaja (Putu and Meilani 2023).

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin, tingkat stres, kepemilikan SIM, serta peran teman sebaya dengan perilaku safety riding pada siswa. Temuan ini menunjukkan bahwa perilaku keselamatan berkendara dipengaruhi oleh faktor individu, psikologis, legalitas berkendara, serta lingkungan sosial. Oleh karena itu, disarankan agar pihak sekolah bekerja sama dengan instansi terkait, seperti kepolisian dan dinas perhubungan, untuk meningkatkan edukasi dan sosialisasi keselamatan berkendara, khususnya mengenai pentingnya kepemilikan SIM, pengelolaan stres, serta kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Selain itu, pembentukan budaya berkendara aman melalui peran teman sebaya sebagai agen perubahan positif perlu diperkuat agar siswa saling mengingatkan dan mendukung perilaku safety riding yang aman dan bertanggung jawab.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ahmed, Sirwan K, Mona G Mohammed, Rabab G Abd, El Kader, Nahed A El Shall, Mohammad E Ur Rehman, and Deepak Chandran. 2023. "Road Traffic Accidental Injuries and Deaths : A Neglected Global Health Issue." (December 2022). doi:10.1002/hsr2.1240.
- Chen, Ching-fu. 2023. "Investigating the Effects of Job Stress on the Distraction and Risky Driving Behaviors of Food Delivery Motorcycle Riders." *Safety and Health at Work* 14(2): 207–14. doi:10.1016/j.shaw.2023.03.004.
- Kaisun F. 2020. "Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I Man 1 Medan.; 2020."
- Kiwango, George, Daudi Katopola, Filbert Francis, and Jette Möller. 2024. "A Systematic Review of Risk Factors Associated with Road Traffic Crashes and Injuries among Commercial Motorcycle Drivers." *International Journal of Injury Control and Safety Promotion* 31(2): 332–45. doi:10.1080/17457300.2024.2319628.
- Pujiantoro, Wisnu, and Okto Risdianto Manullang. 2025. "Safety Paradox : Risk Perceptions , Safety Attitudes , and Riding Behaviors of Young Food-Delivery Platform Workers in Indonesia." (101): 1–18.
- Putu, Ni, and Karunia Meilani. 2023. "Dampak Konformitas Teman Sebaya Pada Remaja : Systematic Review." 3: 2544–59.
- Safitri, D. et al. 2025. "Understanding Risky Riding Behavior... Asian J. Social Sci. Manage Tech."
- Siregar, Fuad Gagarin, and Aep Saefullah. 2024. "Sosialisasi Safety Riding Bagi Dosen Dan Mahasiswa STIE Ganesha." 2(1).
- Siregar, Zulkifli. 2020. "Analisis Ruas Jalan Lintas Sumatera Kota Tebing Tinggi Dan Kisaran Sebagai Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas." 1(2): 63–73.

---

Tri, Yudha, Bayu Raharja, Bambang Suhardi, and Irwan Iftadi. 2024. "Analisis Terhadap Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa SMA Di Magelang." 23(1): 28–35.