



KECELAKAAN SEPEDA MOTOR PADA PELAJAR SEKOLAH MENENGAH ATAS: ANALISIS KARAKTERISTIK, PERILAKU, DAN KESEHATAN PSIKOLOGIS

MOTORCYCLE ACCIDENTS IN HIGH SCHOOL STUDENTS: ANALYSIS OF PSYCHOLOGICAL, BEHAVIORAL AND HEALTH CHARACTERISTICS

Eggy Prananda Putri, Shafa Ainunnissa Suratno*, Arief Hargono

Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Airlangga, Jl. DR.
Ir. H. Soekarno, Surabaya, 60115, Jawa Timur, Indonesia

*e-mail: shafasuratno19@gmail.com

Abstract

A traffic accident is an unexpected and unintentional event that occurs on the road. Traffic accidents can result in losses to people or property. Teenagers are the most frequently involved and victimized in accidents. This study aims to analyze the relationship between individual characteristics, safety riding behavior, and psychological health with the incidence of motorcycle accidents in high school students. This research is a type of analytic observational research with a cross sectional study design. Samples in this study were taken by 70 students of Khadijah Surabaya High School using random sampling techniques. Data were collected through questionnaires and analyzed using the chi-square test. The result showed that gender ($p = 0.853$), possession of a C driver's license ($p = 0.141$), and carrying a C driver's license ($p = 0.141$) had no relationship with the incidence of motorcycle accidents among high school students. Meanwhile, safety riding behavior ($p = 0.013$) and psychological health measurements ($p = 0.042$) have a relationship with the incidence of motorcycle accidents among high school students. The conclusion of this study is that there is a relationship between safety riding behavior and psychological health measurements and the incidence of motorcycle accidents in high school students.

Keywords: accidents, safety riding, students

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak terduga dan tidak disengaja yang terjadi di jalan. Kecelakaan lalu lintas dapat mengakibatkan kerugian kepada manusia atau harta benda. Kalangan remaja menjadi yang paling sering terlibat dan menjadi korban kecelakaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara karakteristik individu, perilaku *safety riding*, dan kesehatan psikologis dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar SMA. Penelitian ini merupakan jenis penelitian observasional analitik dengan desain studi *cross sectional*. Sampel dalam penelitian ini sebanyak 70 siswa SMA Khadijah Surabaya dengan menggunakan teknik random sampling. Data dikumpulkan melalui kuesioner dan dianalisis menggunakan uji chi-square. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jenis kelamin (nilai $p = 0,853$), kepemilikan SIM C (nilai $p = 0,141$), dan membawa SIM C (nilai $p = 0,141$) tidak berhubungan dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar SMA. Sedangkan perilaku *safety riding* (nilai $p = 0,013$) dan pengukuran kesehatan psikologis (nilai $p = 0,042$) memiliki hubungan dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar SMA. Kesimpulan dari penelitian ini adalah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* dan pengukuran kesehatan psikologis dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar SMA.

Kata Kunci: kecelakaan, *safety riding*, pelajar

This is an open access article under the CC BY-SA license



PENDAHULUAN

Salah satu penyebab kematian terbanyak di dunia adalah kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas merupakan sebuah kejadian yang tidak terduga dan tidak dikehendaki yang terjadi di jalan dengan atau tanpa melibatkan pengemudi lain dan menyebabkan kerugian harta benda atau korban jiwa (Badan Pusat Statistik, 2023). Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian tertinggi ke delapan di dunia. Setiap tahunnya, kecelakaan lalu lintas merenggut lebih dari 1,35 juta jiwa dan 50 juta orang mengalami cedera dengan prevalensi kematian sebesar 90% terjadi di negara berpenghasilan menengah kebawah (World Health Organization, 2018).

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah utama di Indonesia yang meningkat setiap tahunnya. Menurut laporan Kepolisian Republik Indonesia, jumlah kasus kecelakaan pada tahun 2021 tercatat 103.645 kasus, jumlah tersebut meningkat 3,62 persen dari tahun 2020. Provinsi Jawa Timur menempati urutan tertinggi kedua kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Kota Surabaya menjadi salah satu kota yang mengalami peningkatan jumlah kecelakaan setiap tahunnya dari tahun 2014 hingga 2017 (Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, 2019).

Menurut data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, seperti yang terlihat dalam Profil Korban Kecelakaan di Indonesia tahun 2020, korban kecelakaan lalu lintas terbesar yaitu pada pelajar SMA sebanyak 80.641 orang. Kelompok usia 15 hingga 29 tahun merupakan kelompok usia yang paling sering terlibat dan mengalami cedera akibat kecelakaan lalu lintas, sedangkan di Indonesia sering terjadi pada kelompok usia 16 hingga 20 tahun (World Health Organization, 2018).

Masyarakat lebih sering menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi karena lebih ekonomis dan efisien. Hal ini terlihat peningkatan jumlah sepeda motor yang cukup tinggi sebesar 4,11 persen per tahun, diikuti oleh mobil penumpang sebesar 3,73 persen per tahun. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2022, terdapat 125.305.332 unit kendaraan sepeda motor di Indonesia dan Provinsi Jawa Timur sebanyak 20.750.505 unit. Menurut data Sistem Manajemen Kesehatan Jalan Terpadu (IRSMS), kejadian kecelakaan selama tahun 2020 sebesar 81% didominasi oleh kendaraan jenis sepeda motor.

Remaja sebagai kelompok terbesar yang mengalami kecelakaan lalu lintas, juga sering kali menjadi pihak yang melanggar hukum lalu lintas. Masa remaja awal merupakan masa di mana orang tertarik untuk mengemudi kendaraan bermotor, meskipun pengetahuan mereka masih terbatas tentang berkendara. Remaja cenderung mengabaikan aturan lalu lintas dan keselamatan dalam mengendarai kendaraan bermotor (Puspoprodo & Laila, 2021). Diperlukan upaya yang dapat digunakan untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas melalui *safety riding*. *Safety riding* adalah tindakan untuk mengurangi potensi bahaya dan meningkatkan keamanan selama berkendara dengan tujuan agar tidak membahayakan pengguna jalan lainnya, memantau potensi bahaya disekitar, dan memahami cara mengantisipasi risiko terjadinya kecelakaan (Junior et al., 2022).

Setiap pengguna jalan wajib bersikap taat, aman, dan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan lalu lintas sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tujuan dari *safety riding* adalah untuk meningkatkan keamanan dan menurunkan angka kecelakaan lalu lintas. Menurut Departemen Perhubungan (2009), *safety riding* melibatkan beberapa aspek seperti memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang masih berlaku, memeriksa kendaraan sebelum mengoperasikan kendaraan, memakai alat pelindung atau helm, mematuhi rambu lalu lintas, menggunakan lampu *sein*, berada di lajur yang benar, mengatur jarak antar kendaraan, mengoperasikan kendaraan dengan penuh konsentrasi, mengontrol kecepatan, dan membawa penumpang tidak lebih dari satu orang dalam kendaraan roda dua.

Selain perilaku *safety riding*, kesehatan psikologis menjadi faktor lain yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas. Kesehatan psikologis menentukan bagaimana etika berkendara, sopan santun kepada pengguna jalan lainnya, moralitas, dan kepatuhan terhadap hukum. Kondisi mental remaja yang tidak menentu dapat membuat mereka sulit mengendalikan diri saat mengemudi. Remaja didorong oleh keinginan untuk diperhatikan dan diakui sehingga mereka bangga mengemudi di jalan dan memodifikasi kendaraan yang tidak sesuai standar. Ketika remaja merasa sedih, mereka seringkali melampiaskan rasa frustrasi mereka dengan mengemudi secara ugal-ugalan

di jalan agar merasa puas dengan diri mereka sendiri (Agung et al., 2022).

Terdapat beberapa lokasi jalan di Kota Surabaya yang memiliki tingkat keparahan jumlah korban kecelakaan yaitu urutan pertama berada di Jalan Ahmad Yani, Jalan Kalianak di urutan kedua, dan Jalan Mastrip di urutan ketiga (Supriyanto, 2020). Jalan Ahmad Yani merupakan jalur utama yang menghubungkan Kota Surabaya, sehingga kemacetan lalu lintas hampir selalu terjadi dan dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan terutama pada jam-jam sibuk (Zanuardi et al., 2018). Salah satu sekolah yang berada di Jalan Ahmad Yani adalah Sekolah Khadijah, dimana sekolah tersebut berada di lokasi yang memiliki arus lalu lintas yang padat.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak SMA Khadijah Surabaya, sekitar 40% dari total siswa membawa kendaraan sepeda motor namun tidak semua siswa memiliki Surat Izin Mengemudi dikarenakan masih terdapat beberapa siswa yang usianya < 17 tahun. Hal tersebut yang menjadi acuan peneliti untuk memilih pelajar kelas XII sebagai populasi karena rata-rata berusia 17 tahun dan SMA Khadijah Surabaya sebagai lokasi penelitian.

Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan antara karakteristik individu, perilaku *safety riding* dan kesehatan psikologis yang berkaitan dengan kejadian kecelakaan sepeda motor di kalangan pelajar SMA.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan studi observasional analitik dengan metode kuantitatif. Desain penelitian yang digunakan adalah *cross sectional study*. Populasi dalam penelitian ini adalah siswa kelas XII di SMA Khadijah Surabaya sebanyak 207 siswa. Sampel dalam penelitian ini adalah Sebagian dari siswa SMA Khadijah Surabaya baik perempuan maupun laki-laki kelas XII yang berusia ≥ 17 tahun dan membawa sepeda motor sebanyak 70 siswa dengan teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *probability sampling*. Kriteria eksklusi adalah siswa kelas X dan XI, berusia < 17 tahun, dan tidak membawa kendaraan bermotor. Variabel bebas meliputi karakteristik individu (jenis kelamin, kepemilikan Surat Izin Mengemudi C dan membawa SIM), perilaku *safety riding*, dan pengukuran kesehatan psikologis. Variabel terikat yaitu kecelakaan lalu lintas sepeda motor

pada pelajar SMA. Lokasi penelitian dilakukan di SMA Khadijah Surabaya dengan waktu penelitian dimulai Desember 2022 – Maret 2023.

Pengumpulan data menggunakan kuesioner yang berisi lembar *informed consent* dan pertanyaan terkait variabel yang diteliti. Kuesioner karakteristik individu meliputi nama responden, kelas, jenis kelamin, kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) C, membawa SIM saat berkendara, serta riwayat kecelakaan sepeda motor. Kuesioner perilaku *safety riding* yang terdiri dari 19 butir pertanyaan dengan skoring menggunakan skala *likert* dengan nilai terendah 1 dan nilai tertinggi 4 serta telah dilakukan uji validitas dengan hasil r sebesar 0,361 dan reliabilitas dengan r sebesar 0,574. Untuk pengkategorian instrumen perilaku *safety riding* dibagi menjadi dua kategori yaitu aman jika skor ≥ 38 dan tidak aman jika skor < 38. Kuesioner pengukuran kesehatan psikologis *General Health Questionnaire-12* yang dibagi menjadi 3 kategori permasalahan psikologis yaitu berat (>22), sedang (10-22), dan ringan (<10). Analisis data bivariat dilakukan menggunakan uji *chi-square*. Komite Etik Penelitian Fakultas Kedokteran Gigi Universitas Airlangga telah memberikan persetujuan etik untuk penelitian ini dengan nomor sertifikat yaitu 066/HRECC.FODM/I/2023.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Karakteristik responden dalam penelitian ini terdiri dari jenis kelamin, kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) C, membawa SIM saat berkendara, riwayat kecelakaan sepeda motor, perilaku *safety riding*, dan kesehatan psikologis dapat dilihat pada Tabel 1. Berdasarkan tabel 1 diketahui gambaran karakteristik siswa kelas XII SMA Khadijah Surabaya yang berjumlah 70 siswa didapatkan 33 responden (47,1%) berjenis kelamin laki-laki dan 37 responden (52,9%) berjenis kelamin perempuan. Dalam penelitian ini jumlah responden perempuan lebih banyak dibandingkan responden laki-laki. Temuan penelitian ini relevan dengan penelitian terdahulu oleh Srisantyorini et al., (2021) yang menyebutkan bahwa karakteristik responden mayoritas berjenis kelamin perempuan. Mayoritas kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh faktor *gender*, dimana laki-laki seringkali mengalami cedera yang serius dan fatal, sedangkan perempuan seringkali mengalami cedera ringan (Pal et al., 2019)

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden, Perilaku *Safety Riding* dan Kesehatan Psikologis Pengendara Sepeda Motor Siswa Kelas XII SMA Khadijah Surabaya

Variabel	Jumlah (n=70)	Persentase (%)
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	33	47,1
Perempuan	37	52,9
Kepemilikan SIM C		
Tidak	25	35,7
Ya	45	64,3
Membawa SIM saat Berkendara		
Tidak	25	35,7
Ya	45	64,3
Riwayat Kecelakaan Sepeda Motor		
Pernah	31	44,3
Tidak Pernah	39	55,7
Perilaku <i>Safety Riding</i>		
Aman (≥ 38)	51	72,9
Tidak Aman (< 38)	19	27,1
Kesehatan Psikologis		
Berat (> 22)	11	15,7
Sedang (10-22)	41	58,6
Rendah (< 10)	28	25,7

Berdasarkan kepemilikan Surat Izin Mengemudi sebagian besar siswa telah memiliki SIM C yaitu sebanyak 45 siswa (64,3%), sedangkan siswa yang belum memiliki SIM C sebanyak 25 siswa (35,7%). Hasil dari penelitian didapatkan jumlah responden yang mengendarai sepeda motor sebagian besar telah memiliki SIM C dibandingkan responden yang tidak memiliki SIM C. Hasil penelitian ini relevan dengan penelitian terdahulu oleh Nugroho et al., (2021) bahwa sebagian besar responden telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Ketika seseorang telah mendapatkan Surat Izin Mengemudi, mereka secara langsung memiliki kemampuan dan tanggung jawab dalam mengendarai kendaraan bermotor. Surat Izin Mengemudi (SIM) merupakan bukti administratif yang menyatakan bahwa patuh terhadap hukum, khususnya hukum dalam berkendara (Wakhyuni et al., 2020).

Berdasarkan variabel membawa SIM saat berkendara, siswa yang membawa SIM saat berkendara yaitu sebanyak 45 responden (64,3%) dan siswa yang tidak membawa SIM saat berkendara sebanyak 25 responden (35,7%). Hasil dari penelitian didapatkan jumlah

responden yang mengendarai sepeda motor sebagian besar telah membawa Surat Izin Mengemudi saat mengendarai sepeda motor. Remaja awal merupakan pelaku pelanggaran lalu lintas terbanyak. Pelanggaran yang dilakukan antara lain tidak membawa surat-surat kendaraan seperti Surat Izin Mengemudi, tidak memiliki SIM, tidak memakai helm, dan lain sebagainya (Prabulingga et al., 2020). Berdasarkan riwayat kecelakaan sepeda motor pada tabel 1 sebanyak 39 responden (55,7%) tidak pernah mengalami kecelakaan dan 31 responden (44,3%) pernah mengalami kecelakaan sepeda motor.

Berdasarkan tabel 1 didapatkan bahwa sebagian besar siswa Kelas XII SMA Khadijah Surabaya telah berperilaku *safety riding* secara aman yaitu sebanyak 51 siswa (72,9%), sedangkan siswa yang berperilaku *safety riding* secara tidak aman sebanyak 19 siswa (27,1%). Temuan ini relevan dengan penelitian terdahulu oleh Puspoprodo & Laila (2021) bahwa secara keseluruhan responden yang terdiri dari remaja usia produktif di Pulau Jawa sudah menerapkan perilaku *safety riding* dengan baik.

Dalam variabel kesehatan psikologis sebagian besar siswa Kelas XII SMA Khadijah Surabaya mengalami gangguan psikologis sedang yaitu sebanyak 41 siswa (58,6%), sedangkan kondisi gangguan psikologis rendah yaitu sebanyak 18 siswa (25,7%) dan paling sedikit kondisi gangguan psikologis berat yaitu sebanyak 11 siswa (15,7%). Remaja SMA mungkin mengalami ketidakstabilan emosi karena lingkungan, diri sendiri dan stresor lainnya yang membuat mereka tidak dapat mengontrol emosi mereka (Ramadhani & Hendrati, 2019).

Hubungan antara Jenis Kelamin Dengan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor

Saat ini tidak hanya remaja laki-laki yang mengemudi di jalan raya. Banyak perempuan yang memilih untuk hidup mandiri dengan menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi utama mereka (Geli et al., 2021). Siswa laki-laki tidak selalu memiliki kemampuan mengemudi yang lebih baik, dan siswa dengan jenis kelamin perempuan juga tidak selalu memiliki kecenderungan yang lebih buruk dalam mengemudi (Qamara & Widowati, 2022). Baik pelajar laki-laki maupun perempuan saat berkendara di jalan raya pernah melanggar aturan lalu lintas sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.

Tabel 2. Analisis Hubungan Jenis Kelamin, Kepemilikan SIM C, Membawa SIM, Perilaku *Safety Riding*, dan Kesehatan Psikologis dengan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor

Analisis Bivariat	Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor				Total	P-value	PR	CI			
	Pernah		Tidak Pernah					n	%	Lower	Upper
	n	%	n	%							
Jenis Kelamin											
Laki-Laki	15	45,5	18	54,5	33	100	0,853	1,051	0,622	1,777	
Perempuan	16	43,2	21	56,8	37	100					
Kepemilikan SIM											
Tidak	14	56	11	44	25	100	0,141	1,482	0,889	2,472	
Ya	17	37,8	28	62,2	45	100					
Membawa SIM											
Tidak	14	56	11	44	25	100	0,141	1,482	0,889	2,472	
Ya	17	37,8	28	62,2	45	100					
Perilaku <i>Safety Riding</i>											
Aman	18	35,3	33	64,7	51	100	0,013	0,516	0,319	0,835	
Tidak Aman	13	68,4	6	31,6	19	100					
Kesehatan Psikologis											
Berat	7	63,6	4	36,4	11	100	0,042	1,041	0,585	1,858	
Rendah	11	61,6	7	38,9	18	100					
Sedang	13	31,7	28	68,3	41	100					

Hasil uji statistik menggunakan uji *Chi-Square* pada tabel 2 antara variabel jenis kelamin dan kejadian kecelakaan sepeda motor menunjukkan nilai $p = 0,853$ ($p > 0,05$) sehingga dapat disimpulkan tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar kelas XII SMA Khadijah Surabaya. Nilai *Prevalence Ratio* pada variabel jenis kelamin dengan kejadian kecelakaan sepeda motor adalah 1,051 ($PR > 1$) yang artinya bersifat risiko, sehingga siswa laki-laki memiliki risiko 1,051 kali lebih besar untuk mengalami kecelakaan sepeda motor dibandingkan dengan siswa perempuan, dengan nilai CI 95% yaitu 0,622-1,777 menunjukkan bahwa nilai tersebut tidak bermakna. Temuan ini relevan dengan penelitian terdahulu oleh Ratnasari & Hendrati (2023) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara *gender* pelajar SMA dengan kejadian kecelakaan sepeda motor di Jalan Raya. Penelitian ini juga relevan dengan Srisantyorini et al., (2021) yang menyebutkan bahwa tidak terdapat hubungan antara jenis kelamin terhadap kecelakaan lalu lintas pada siswa - siswi SMK.

Hubungan antara Kepemilikan SIM dengan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor

Kepemilikan SIM C merupakan salah satu persyaratan penting bagi pengendara sepeda motor. Seseorang yang memiliki SIM dianggap memiliki kompetensi mengemudi yang baik dan dapat mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan ketika berkendara. Berdasarkan hasil uji statistik pada tabel 2 yang dilakukan menggunakan uji *Chi-Square* antara variabel kepemilikan SIM dan kejadian kecelakaan sepeda motor menunjukkan nilai $p = 0,141$ ($p > 0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara kepemilikan SIM terhadap kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar kelas XII SMA Khadijah Surabaya.

kepemilikan SIM dengan kejadian dengan kejadian kecelakaan sepeda motor adalah 1,482 ($PR > 1$) yang artinya bersifat risiko, sehingga siswa yang tidak memiliki SIM mempunyai risiko 1,482 kali lebih besar untuk mengalami kecelakaan sepeda motor dibandingkan dengan siswa yang memiliki SIM, dengan nilai CI 95% yaitu 0,889 - 2,472 yang menunjukkan bahwa

nilai tersebut tidak bermakna. Namun kondisi ini dapat meningkatkan risiko kecelakaan sepeda motor pada pelajar karena mereka tidak memiliki keterampilan berkendara yang aman.

Temuan ini relevan dengan penelitian terdahulu oleh Qamara & Widowati (2022) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara kepemilikan SIM C dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa di SMA Negeri 1 Blora. Namun, hasil ini tidak sejalan dengan Ratnasari & Hendrati (2023) yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara kepemilikan SIM C dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo Kota Surabaya. Hal ini dikarenakan pengendara motor yang memiliki SIM C umumnya berkendara dengan lebih aman dibandingkan dengan pengendara yang tidak memiliki SIM C.

Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor

Setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki dan membawa surat izin mengemudi sebagai bukti bahwa mereka diizinkan mengemudikan kendaraan setelah lulus uji berkendara dari pihak kepolisian. Memiliki SIM juga merupakan salah satu aspek penting dalam menjaga keselamatan dalam berkendara (Muryatma, 2017).

Mengemudikan kendaraan tanpa Surat Izin Mengemudi (SIM) atau tidak dapat menunjukkan SIM / Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), atau dokumen lain yang sah sesuai dengan peraturan yang berlaku merupakan pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh para pelajar. Pelanggaran lainnya adalah ketika mereka memiliki dokumen yang sah namun masa berlakunya telah berakhir (Nurfauziah & Krisnani, 2021).

Hasil penelitian didapatkan hasil bahwa siswa Kelas XII yang mengendarai sepeda motor sebagian besar sudah membawa SIM saat berkendara. Siswa yang sudah memiliki SIM yaitu sebanyak 64,3% dari total keseluruhan responden. Berdasarkan hasil uji statistik pada tabel 2 yang dilakukan menggunakan uji *Chi-Square* antara variabel membawa SIM dan variabel kejadian kecelakaan sepeda motor diperoleh $p = 0,141$ ($p > 0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara membawa SIM saat berkendara dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar kelas XII SMA Khadijah Surabaya.

Nilai *Prevalence Ratio* pada variabel membawa SIM dengan kejadian kecelakaan sepeda motor adalah 1,482 ($PR > 1$) yang artinya

bersifat risiko, sehingga siswa yang tidak membawa SIM memiliki risiko 1,482 kali lebih besar untuk mengalami kecelakaan sepeda motor dibandingkan dengan siswa membawa SIM, dengan nilai CI 95% yaitu 0,889-2,472 yang menunjukkan bahwa nilai tersebut tidak bermakna.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelian sebelumnya oleh (Agustin et al., 2020) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara membawa surat berkendara (SIM dan STNK) dengan frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas karena dianggap patuh pada aturan berkendara.

Hubungan antara Perilaku *Safety Riding* dengan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor

Safety riding merupakan hal penting yang perlu diperhatikan bagi pengendara kendaraan bermotor. Salah satu cara untuk mengurangi risiko cedera adalah dengan berkendara dengan aman, namun masih banyak penyebab terjadinya kecelakaan akibat berkendara, terutama dengan penambahan volume lalu lintas dan penggunaan moda transportasi (Izmi & Rusmiati, 2022)

Berdasarkan hasil uji statistik pada tabel 2 antara variabel perilaku *safety riding* dan kejadian kecelakaan sepeda motor diperoleh $p = 0,013$ ($p < 0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara perilaku *safety riding* dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar kelas XII SMA Khadijah Surabaya. Bahkan dari analisis menggunakan nilai PR pada variabel perilaku *safety riding* dengan kejadian kecelakaan sepeda motor adalah 0,516 ($PR < 1$) yang artinya bersifat protektif, sehingga siswa yang berperilaku *safety riding* secara aman memiliki risiko 0,516 kali lebih besar dibandingkan dengan siswa yang berperilaku *safety riding* secara tidak aman untuk mengalami kecelakaan sepeda motor, dengan nilai CI 95% yaitu 0,319-0,835 yang menunjukkan bahwa nilai tersebut bermakna.

Temuan ini relevan dengan penelitian terdahulu oleh Noor & Syaputra (2018) di mana terdapat hubungan signifikan antara perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) dengan insiden kecelakaan di jalan raya pada pelajar SMA. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan cedera dan kematian tidak bisa lepas dari perilaku mengemudi. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* sangat efektif dalam mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas. Namun kenyataannya, masih banyak pengendara sepeda motor yang

masih percaya bahwa perilaku *safety riding* hanyalah formalitas dan menganggap bahwa kecelakaan sebagai kejadian yang tidak dapat dihindari (Joddy et al., 2022)

Hubungan antara Kesehatan Psikologis dengan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor

Selain *safety riding*, faktor lain yang dapat menjadi penyebab dalam kecelakaan sepeda motor adalah faktor psikologis. Ketidakseimbangan emosional pada pelajar SMA dapat dipicu oleh faktor lingkungan, kondisi internal, dan tekanan lainnya, sehingga menyulitkan mereka untuk mengontrol dirinya dan berpotensi menimbulkan perilaku agresif (Ramadhani & Hendrati, 2019).

Remaja sering kali melampiaskan emosinya di jalan raya karena tidak mampu mengendalikan emosinya saat mengoperasikan kendaraan bermotor (Marhan et al., 2021). Perilaku mengemudi dengan berbahaya ini cenderung meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan karena didorong oleh emosi negatif atau kondisi emosional seperti kemarahan, ketidaksabaran, kemacetan, dan frustrasi atau merasa terhambat akibat pengguna jalan raya lainnya (Yanuvianti et al., 2019).

Berdasarkan hasil uji statistik *Chi-Square* antara variabel kesehatan psikologis dan variabel kejadian kecelakaan sepeda motor diperoleh $p = 0,042$ ($p < 0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara kesehatan psikologis dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar kelas XII SMA Khadijah Surabaya.

Nilai PR pada variabel kesehatan psikologis berat dan rendah dengan kejadian kecelakaan sepeda motor adalah 1,041 ($PR > 1$) yang artinya bersifat risiko, sehingga siswa dengan gangguan stress berat memiliki risiko 1,041 kali lebih besar untuk mengalami kecelakaan sepeda motor dibandingkan dengan siswa yang memiliki gangguan stress rendah, dengan nilai CI 95% yaitu 0,585-1,858 yang menunjukkan bahwa nilai tersebut tidak bermakna.

Sedangkan, Nilai PR pada variabel kesehatan psikologis berat dan rendah dengan kejadian kecelakaan sepeda motor adalah 1,927 ($PR > 1$) yang artinya bersifat risiko, sehingga siswa dengan gangguan stress rendah memiliki risiko 1,927 kali lebih besar untuk mengalami kecelakaan sepeda motor dibandingkan dengan siswa yang memiliki gangguan stress sedang, dengan nilai CI 95% yaitu 1,078-3,446 yang

menunjukkan bahwa nilai tersebut tidak bermakna.

Hasil penelitian ini relevan dengan penelitian terdahulu oleh Satiarida & Yanuvianti (2019) yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan positif antara stres dengan perilaku mengemudi berisiko. Semakin tinggi stres berkendara maka semakin tinggi risiko terjadi kejadian kecelakaan sepeda motor.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari hasil penelitian diketahui mayoritas pelajar berjenis kelamin perempuan, memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) C, membawa SIM saat berkendara, tidak pernah mengalami kecelakaan sepeda motor di jalan raya, telah berperilaku *safety riding* secara aman, dan mengalami gangguan psikologis sedang. Hasil uji statistik *chi-square* ditemukan bahwa terdapat hubungan perilaku *safety riding* dan pengukuran kesehatan psikologis dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar SMA. Namun, tidak terdapat hubungan antara jenis kelamin, kepemilikan SIM C, dan membawakan SIM saat berkendara dengan kejadian kecelakaan sepeda motor pada pelajar SMA.

Saran

Kesadaran dan tindakan pelajar dalam upaya mencegah kecelakaan lalu lintas sangatlah penting. Jika pelajar yang mengendarai motor memiliki pemahaman tentang risiko kecelakaan terhadap kesehatan mereka, kemungkinan besar pelajar akan lebih berhati-hati saat berkendara. Sehingga peneliti menyarankan kepada pelajar sebagai pengendara sepeda motor lebih meningkatkan perilaku keselamatan berkendara baik di sekitar lingkungan sekolah maupun di luar sekolah. Bagi pihak sekolah dapat melakukan kegiatan penyuluhan di sekolah bekerja sama dengan Polrestabes Surabaya mengenai kewajiban memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), membawa SIM saat berkendara, dan mengenai perilaku berkendara yang aman (*safety riding*).

DAFTAR RUJUKAN

- 1] Agung, J., Madiung, B., & Makkawaru, Z. (2022). Analisis Pelaksanaan UU Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Resiko Kecelakaan Lalu Lintas Pada Jalan Nasional Provinsi Sulawesi Barat. *Indonesian Journal of*

- Legality of Law*, 4(2), 117–123. Available at: <https://doi.org/10.35965/ijlf.v4i2.1467>
- 2] Agustin, I. W., Meidiana, C., & Muljaningsih, S. (2020). Studi Simulasi Model Kecelakaan Pengendara Mobil untuk Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas di Daerah Perkotaan. *Warta Penelitian Perhubungan*, 32(2). Available at: <https://doi.org/10.25104/warlit.v32i2.1513>
- 3] Badan Pusat Statistik. (2023). *Statistik Transportasi Darat 2022*. Available at: <https://www.bps.go.id/>
- 4] Badan Pusat Statistik Kota Surabaya. (2019). *Kota Surabaya Dalam Angka*. Available at: <https://surabayakota.bps.go.id/>
- 5] Departemen Perhubungan. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- 6] Geli, H., Sahdan, M., & Dodo, D. O. (2021). Epidemiologi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Sepeda Motor di Wilayah Kerja Kepolisian Sektor Loura Kabupaten Sumba Barat. *Media Kesehatan Masyarakat*, 3(1), 52–62. Available at: <https://doi.org/10.35508/mkm>
- 7] Izmi, S., & Rusmiati, D. (2022). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*, 14(2), 237–244. Available at: <https://doi.org/10.37012/jik.v14i2.1248>
- 8] Joddy, S. A., Wahyuni, I., & Kurniawan, B. (2022). Hubungan Antara Perilaku Safety Riding Dan Stres Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Oline Komunitas XX Tembalang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 10(2), 213–218. Available at: <https://doi.org/10.14710/jkm.v10i2.32689>
- 9] Junior, P. S., Pratiwi, A. D., & Yasnani. (2022). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Pengemudi Gojek di Kota Kendari Tahun 2021. *Jurnal Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo*, Vol. 3(3), 127–134. Available at: <https://doi.org/10.37887/jk3-uho>
- 10] Marhan, C., Suarni, W., Pambudhi, Y. A., & Qalbih, N. (2021). Regulasi Emosi dan Aggressive Driving Behavior Siswa. *Jurnal Sublimapsi*, 2(1), 51–60. Available at: <https://doi.org/10.36709/sublimapsi.v2i1.14245>
- 11] Muryatma, N. M. (2017). Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *Jurnal Promkes*, Vol.5(No.2), 155–166. Available at: <https://doi.org/10.20473/jpk/V5.12.2017.155-166>
- 12] Noor, I. H., & Syaputra, E. M. (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. Available at: <http://dx.doi.org/10.20527/jpkmi.v5i3>
- 13] Nugroho, R. M. T. S., Linda, O., & Novianus, C. (2021). Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 2(1), 89–102. Available at: <https://doi.org/https://doi.org/10.24853/eohjs.2.1.89-102>
- 14] Nurfauziah, R., & Krisnani, H. (2021). Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Kontruksi Sosial. *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik*, 3(1), 75–85. Available at: <https://doi.org/10.24198/jkrk.v3i1.31975>
- 15] Pal, R., Ghosh, A., Kumar, R., Galwankar, S., Paul, S., Pal, S., Sinha, D., Jaiswal, A. K., Moscote-Salazar, L. R., & Agrawal, A. (2019). Public Health Crisis of Road Traffic Accidents in India: Risk Factor Assessment and Recommendations On Prevention On The Behalf of The Academy of Family Physicians of India. *Journal of Family Medicine and Primary Care*, 8(3), 775. Available at: https://doi.org/10.4103/jfmpe.jfmpe_214_18
- 16] Prabulingga, E. A., Nurtriana, I., & Winaryati, E. (2020). Faktor-faktor yang Mempengaruhi Remaja Awal Mengendarai Sepeda Motor. *Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial*

- Dan Humaniora*, 6(2), 87–93. Available at: <https://doi.org/10.30738/sosio.v6i2.6812>
- 17] Puspoprojjo, W. U., & Laila, N. N. (2021). Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*, 20(3), 118–126. Available at: <https://doi.org/10.33221/jikes.v20i3.1480>
- 18] Qamara, R. A., & Widowati, E. (2022). Relationship Analysis Between Characteristics, Safety Riding Knowledge, and Intensity of Driver Mobility in Students with Traffic Accident Rates. *International Journal of Active Learning*, 7(2), 177–186. Available at: <https://doi.org/10.15294/ijal.v7i2.40616>
- 19] Ramadhani, A. H., & Hendrati, L. Y. (2019). Hubungan Jenis Kelamin Dengan Tingkat Stres Pada Remaja Siswa Sma di Kota Kediri Tahun 2017. *Jurnal Keperawatan Muhammadiyah Edisi Khusus*. Available at: <https://doi.org/10.30651/jkm.v4i2.2433>
- 20] Ratnasari, D., & Hendrati, L. Y. (2023). Hubungan Kepemilikan SIM C dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada pelajar SMA di Wonokromo Kota Surabaya. *Media Gizi Kesmas*, 12(1), 112–117. Available at: <https://doi.org/10.20473/mgk.v12i1.2023.112-117>
- 21] Satiarida, A., & Yanuvianti, M. (2019). Hubungan Stres Berkendara dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung. *Prosiding Psikologi*, Vol.5(No.2), 703–709. Available at: <https://dx.doi.org/10.29313/v0i0.17439>
- 22] Srisantyorini, T., Melinda Alpiani, A., Saputra, N., Murod Al-Barbasy, M., Bahri, S., & Sudin, M. (2021). Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan “X” di Kota Tangerang Selatan. *Jurnal Kajian Dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat*, 1(2), 201–2014. Available at : <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/AN-NUR>
- 23] Supriyanto, D. (2020). Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan Sebagai Dasar Pembuatan Buku Pedoman Teknis Penanganan Kecelakaan (Studi Kasus: Beberapa Ruas Jalan di Wilayah Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur). *Jurnal Agregat*, 5(1), 422–427. Available at: <https://doi.org/https://doi.org/10.30651/ag.v5i1.4991>
- 24] Wakhyuni, T., Syakdiah, & Kusumawati, R. (2020). Kualitas Pelayanan Pembuatan Surat Izin mengemudi (SIM) Online di Polres Sleman. *Jurnal Populika*, 8(1), 14–24. Available at: <https://doi.org/https://doi.org/10.37631/populika.v8i1>
- 25] World Health Organization. (2018). *Global Status Report On Road Safety*. Available at: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- 26] Yanuvianti, M., Qodariah, S., & Coralia, F. (2019). Contribution of Aggressive Driving, Negative Emotions, and Risky Driving to Dangerous Driving in Young Motorcyclists at Bandung City, Indonesia. *Proceedings of the Social and Humaniora Research Symposium*, 291–295. Available at: <https://doi.org/10.2991/sores-18.2019.68>
- 27] Zanuardi, A., Suprayitno, H., Teknologi, P., Litbang, B., & Pupr, K. (2018). Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 2(1), 45–55. Available at: <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.12962/j26151847.v2i1.3767>