

Karakteristik Kesadaran dan Perilaku Keselamatan Pengendara Sepeda Motor di Perkotaan (Studi kasus : Kota Bengkalis)

Muchammad Zaenal Muttaqin ^{*1a}, Azhar Syafawi ^{*2}, Cyintia Kumalasari ^{*3}, Abdul Kudus Zaini ^{*4}

Submit:
14 Maret 2024

Review:
18 Maret 2024

Revised:
20 Maret 2024

Published :
26 Maret 2024

^{*1} Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Riau, Pekanbaru, Indonesia ,
muchzaenalmuttaqin@eng.uir.ac.id

^{*2} Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Riau, Pekanbaru, Indonesia, ,
azhar.11syafawi@gmail.com

^{*3} Pendidikan Bahasa Inggris, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Islam Riau, Pekanbaru, Indonesia, , cyintiakumalasari@edu.uir.ac.id

^{*4} Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Riau, Pekanbaru, Indonesia,
abdulkuduszaini@eng.uir.ac.id

^aCorresponding Author: muchzaenalmuttaqin@eng.uir.ac.id

Abstrak

Keselamatan lalu lintas di perkotaan menjadi perhatian utama seiring meningkatnya penggunaan sepeda motor dan risiko kecelakaan. Studi ini menganalisis hubungan antara kesadaran keselamatan dan perilaku berisiko pengendara sepeda motor di Kota Bengkalis. Metode kuantitatif digunakan dengan survei kuesioner terhadap 400 responden, dianalisis menggunakan regresi linier dan korelasi. Hasil menunjukkan bahwa meskipun mayoritas pengendara memiliki kesadaran tinggi terhadap keselamatan, masih ditemukan perilaku berisiko seperti tidak menyalakan lampu utama di siang hari dan berkendara dengan kecepatan tinggi. Analisis regresi mengungkapkan bahwa pemahaman keselamatan hanya berkontribusi 14,1% terhadap perilaku berisiko, sementara faktor eksternal seperti infrastruktur jalan dan kepatuhan terhadap regulasi memiliki pengaruh lebih besar. Studi ini menegaskan bahwa peningkatan keselamatan berkendara tidak hanya bergantung pada kesadaran individu tetapi juga kebijakan tata kelola transportasi yang lebih baik. Sebagai tindak lanjut, penelitian lebih lanjut disarankan untuk mengeksplorasi efektivitas teknologi seperti pemantauan lalu lintas berbasis AI guna mengoptimalkan strategi mitigasi risiko bagi pengendara sepeda motor.

Kata kunci: Keselamatan berkendara, Perilaku berisiko, Sepeda motor, Kesadaran pengendara, Tata kelola lalu lintas

Abstract

Traffic safety in urban areas is a major concern as the use of motorcycles increases and the risk of accidents. This study analyzes the relationship between safety awareness and risky behavior of motorcyclists in Bengkalis City. The quantitative method was used with a questionnaire survey of 400 respondents, analyzed using linear regression and correlation. The results show that although the majority of drivers have a high awareness of safety, risky behaviors such as not turning on the headlights during the day and driving at high speeds are still found. Regression analysis revealed that safety understanding only contributed 14.1% to risky behaviors, while external factors such as road infrastructure and regulatory compliance had a greater influence. The study confirms that improving driving safety depends not only on individual awareness but also on better transportation governance policies. As a follow-up, further research is suggested to explore the effectiveness of technologies such as AI-based traffic monitoring to optimize risk mitigation strategies for motorcyclists.

Keywords: Driving safety, Risk behavior, Motorcycles, Rider awareness, Traffic governance.

PENDAHULUAN

Keselamatan berkendara di kawasan perkotaan menjadi tantangan yang semakin kompleks seiring meningkatnya jumlah kendaraan, terutama sepeda motor, sebagai moda transportasi utama. Menurut [1], kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian pada kelompok usia produktif, dengan pengendara sepeda motor sebagai kelompok paling rentan. Di banyak negara berkembang, termasuk Indonesia, dominasi sepeda motor dalam sistem transportasi menuntut perhatian khusus terhadap aspek keselamatan berkendara. Badan Pusat Statistik (2023) melaporkan bahwa lebih dari 80% rumah tangga di Indonesia memiliki sepeda motor, menjadikannya moda transportasi paling umum. Namun, meningkatnya kepemilikan sepeda motor juga berbanding lurus dengan meningkatnya angka kecelakaan, di mana lebih dari 70% insiden lalu lintas di Indonesia melibatkan pengendara roda dua.

Di kota-kota dengan pertumbuhan urbanisasi yang cepat, seperti Kota Bengkulu, permasalahan keselamatan lalu lintas menjadi semakin kompleks. Berdasarkan laporan Kepolisian Resor Bengkulu (2022), pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor menyumbang lebih dari 60% dari total pelanggaran yang tercatat. Bentuk pelanggaran yang sering terjadi meliputi tidak menggunakan helm, melawan arus, berkendara melebihi batas kecepatan, serta menerobos lampu lalu lintas. Survei yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkulu (2023) menunjukkan bahwa meskipun sebagian besar pengendara memahami aturan lalu lintas, banyak di antara mereka yang tetap melakukan pelanggaran, menunjukkan adanya kesenjangan antara kesadaran keselamatan dan penerapan perilaku berkendara yang aman.

Studi tentang perilaku pengendara menunjukkan bahwa pemahaman terhadap keselamatan berkendara tidak selalu berbanding lurus dengan tindakan yang dilakukan di jalan raya. Stradling et al. (2008) menemukan bahwa faktor psikologis, seperti persepsi risiko dan norma sosial, memiliki peran penting dalam menentukan kepatuhan seseorang terhadap aturan lalu lintas. Dalam konteks Indonesia, rendahnya disiplin berkendara sering kali dipengaruhi oleh budaya sosial yang permisif terhadap pelanggaran lalu lintas. Shinar (2021) menekankan bahwa lingkungan sosial yang kurang mendukung kepatuhan terhadap aturan berkendara dapat memperburuk perilaku berisiko di jalan raya.

Selain faktor psikologis dan sosial, kondisi infrastruktur jalan juga berperan dalam membentuk perilaku berkendara. Global Road Safety Facility (2022) mencatat bahwa buruknya kondisi jalan, kurangnya rambu lalu lintas, dan sistem pencahayaan yang tidak memadai dapat meningkatkan kecenderungan pengendara untuk mengabaikan keselamatan. Di Kota Bengkulu, kondisi infrastruktur yang belum sepenuhnya mendukung keselamatan pengguna jalan sering kali memicu perilaku berisiko, seperti berkendara dengan kecepatan tinggi di jalan yang rusak atau melanggar aturan lalu lintas akibat minimnya pengawasan.

Selain itu, lemahnya penegakan hukum juga menjadi faktor penting dalam rendahnya disiplin berkendara. Garda Nasional Keselamatan Jalan (2021) menemukan bahwa di daerah dengan sistem penegakan hukum yang ketat, angka kecelakaan lebih rendah dibandingkan dengan daerah yang pengawasannya lemah. Sayangnya, di banyak kota di Indonesia, termasuk Kota Bengkulu, kurangnya petugas di lapangan serta rendahnya sanksi bagi pelanggar lalu lintas membuat pengendara merasa bebas untuk melanggar aturan tanpa konsekuensi yang berarti.

Dalam perspektif teoritis, Ajzen (1991) melalui Theory of Planned Behavior menjelaskan bahwa perilaku seseorang dipengaruhi oleh niat (*intention*), norma subjektif (*subjective norm*), dan persepsi kontrol

perilaku (*perceived behavioral control*). Artinya, meskipun seseorang memiliki pemahaman yang baik tentang keselamatan berkendara, faktor eksternal seperti kondisi jalan dan lemahnya penegakan hukum tetap dapat mempengaruhi keputusan mereka untuk berkendara dengan aman atau tidak.

Berdasarkan berbagai studi sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa keselamatan berkendara di kawasan perkotaan tidak hanya bergantung pada tingkat pemahaman pengendara tentang aturan lalu lintas, tetapi juga pada faktor eksternal seperti infrastruktur, budaya berkendara, dan kebijakan penegakan hukum. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik kesadaran dan perilaku keselamatan pengendara sepeda motor di Kota Bengkulu, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhinya. Dengan memahami hubungan antara kesadaran keselamatan dan perilaku berisiko, diharapkan penelitian ini dapat memberikan rekomendasi bagi pembuat kebijakan dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas, baik melalui edukasi, peningkatan infrastruktur, maupun kebijakan penegakan hukum yang lebih efektif.

Keselamatan berkendara merupakan aspek krusial dalam transportasi perkotaan yang dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk kesadaran pengendara, kondisi infrastruktur, serta kebijakan lalu lintas. *Theory of Planned Behavior* (TPB) yang dikembangkan oleh Ajzen (1991) menjadi pendekatan utama dalam memahami bagaimana niat seseorang dalam berkendara dipengaruhi oleh norma sosial, kontrol perilaku, dan sikap terhadap keselamatan. Studi yang lebih baru oleh Elliott et al. (2019) menunjukkan bahwa niat untuk berkendara dengan aman dipengaruhi oleh tingkat edukasi lalu lintas dan ekspektasi sosial terhadap kepatuhan aturan. Penelitian ini menegaskan bahwa faktor psikologis dan lingkungan eksternal memiliki peran besar dalam membentuk perilaku berkendara.

Selain TPB, *Risk Homeostasis Theory* (Wilde, 1982) juga relevan dalam menjelaskan bagaimana individu cenderung mengkompensasi peningkatan keselamatan dengan meningkatkan perilaku berisiko. Høy (2020) menemukan bahwa pengendara yang mengendarai kendaraan dengan fitur keselamatan lebih canggih cenderung meningkatkan kecepatan berkendara mereka, menunjukkan bahwa perasaan aman tidak selalu berbanding lurus dengan pengurangan risiko kecelakaan. Hal ini juga dikonfirmasi oleh Vlakveld et al. (2018), yang mencatat bahwa kebijakan keselamatan jalan harus mempertimbangkan potensi perilaku kompensasi risiko pada pengendara.

Persepsi risiko dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas juga dapat dijelaskan melalui *Health Belief Model* (HBM) yang dikembangkan oleh Rosenstock (1974). Model ini menjelaskan bahwa individu lebih mungkin untuk mematuhi aturan keselamatan jika mereka memahami tingkat risiko yang mereka hadapi. Ivers et al. (2019) menemukan bahwa pengendara dengan persepsi risiko tinggi lebih cenderung menggunakan perlengkapan keselamatan dan mematuhi batas kecepatan dibandingkan mereka yang memiliki persepsi risiko rendah. Dalam konteks Indonesia, studi yang dilakukan oleh Winda et al. (2021) menunjukkan bahwa meskipun sebagian besar pengendara mengetahui konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas, faktor budaya dan norma sosial tetap menjadi penghalang dalam menerapkan keselamatan berkendara.

Penelitian sebelumnya telah menunjukkan bahwa faktor pendidikan dan pengalaman berkendara memainkan peran penting dalam menentukan perilaku pengendara. Watson et al. (2017) menemukan bahwa pengendara yang telah mengikuti pelatihan keselamatan memiliki tingkat kepatuhan yang lebih tinggi terhadap aturan lalu lintas dibandingkan dengan mereka yang tidak mengikuti pelatihan [2]. Studi lain oleh Rowe et al. (2018) menekankan bahwa pengalaman berkendara yang lebih lama berkontribusi pada peningkatan kesadaran terhadap risiko dan pengurangan perilaku berisiko [3].

Selain faktor individu, kondisi infrastruktur jalan dan lingkungan lalu lintas juga memiliki dampak signifikan terhadap keselamatan berkendara. Martin et al. (2020) menemukan bahwa keberadaan rambu lalu lintas yang jelas dan sistem pengawasan yang ketat dapat mengurangi pelanggaran lalu lintas secara

signifikan [4]. Dalam studi yang lebih spesifik pada pengendara sepeda motor, Debnath et al. (2018) mencatat bahwa infrastruktur yang buruk, seperti jalan berlubang dan kurangnya penerangan, meningkatkan kemungkinan kecelakaan, terutama pada malam hari [5].

Penegakan hukum yang efektif juga menjadi faktor kunci dalam meningkatkan keselamatan berkendara. Penelitian yang dilakukan oleh Aarts (2017) menunjukkan bahwa kombinasi antara kampanye keselamatan dan penerapan sanksi yang ketat lebih efektif dalam mengurangi perilaku berkendara yang berisiko dibandingkan dengan kampanye edukasi semata [6]. Sementara itu, penelitian oleh Truelove et al. (2022) menegaskan bahwa pengendara lebih cenderung menaati aturan lalu lintas jika terdapat kepastian bahwa pelanggaran akan berujung pada sanksi yang cepat dan tegas [7]. Dalam konteks Kota Bengkalis, karakteristik pengendara sepeda motor dan faktor eksternal yang mempengaruhi keselamatan berkendara masih belum dipahami secara komprehensif. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara kesadaran keselamatan dan perilaku berisiko pada pengendara sepeda motor serta mengidentifikasi faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kepatuhan atau pelanggaran lalu lintas. Dengan memahami faktor-faktor ini, diharapkan dapat dirumuskan kebijakan keselamatan jalan yang lebih efektif dan berbasis bukti.

METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain *cross-sectional survey* untuk menganalisis hubungan antara kesadaran keselamatan dan perilaku berisiko pengendara sepeda motor di Kota Bengkalis. Data dikumpulkan melalui kuesioner terstruktur yang disusun berdasarkan penelitian sebelumnya (Elliott et al., 2019; Ivers et al., 2019), mencakup variabel kesadaran keselamatan dan perilaku berisiko. Adapun populasi penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di Kota Bengkalis, Dimana berdasarkan data BPS Kota Bengkalis, pemilik sepeda motor yang terdaftar adalah 28705 orang tahun 2024. Penentuan sampel menggunakan metode **random sampling**, dengan ukuran sampel dihitung berdasarkan rumus Slovin (Sekaran & Bougie, 2020):

$$n = \frac{N}{(1+Ne^2)} \quad (1)$$

Dimana n = jumlah sampel; N = populasi; e = margin of error (5%)

Dari jumlah populasi sebesar 28705 orang, maka jumlah sampel yang dihitung adalah 400 orang.

Instrumen penelitian ini menggunakan kuesioner terstruktur yang dirancang untuk mengukur dua variabel utama, yaitu kesadaran keselamatan dan perilaku berisiko berkendara. Kuesioner disusun berdasarkan adaptasi dari penelitian sebelumnya yang telah divalidasi dalam studi keselamatan transportasi (Elliott et al., 2019; Ivers et al., 2019). Setiap item dalam kuesioner diukur menggunakan skala Likert 5 poin, dengan rentang dari 1 = Sangat Tidak Setuju hingga 5 = Sangat Setuju, untuk memperoleh respons yang mencerminkan persepsi dan sikap pengendara terhadap keselamatan berkendara. Variabel kesadaran keselamatan mencakup tiga dimensi utama, yaitu pemahaman aturan lalu lintas, kepatuhan terhadap penggunaan perlengkapan keselamatan, dan persepsi risiko kecelakaan. Beberapa indikator yang digunakan dalam variabel ini meliputi pemahaman responden terhadap rambu lalu lintas, kepatuhan dalam penggunaan helm standar, serta persepsi terhadap konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas. Semakin tinggi skor yang diperoleh pada variabel ini, semakin tinggi tingkat kesadaran keselamatan pengendara. Variabel perilaku berisiko berkendara diukur berdasarkan tiga dimensi utama, yaitu kecepatan berkendara, kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, dan kebiasaan penggunaan perangkat selama berkendara.

Indikator dalam variabel ini mencakup frekuensi melanggar batas kecepatan, menerobos lampu merah, serta penggunaan ponsel saat mengemudi. Semakin tinggi skor yang diperoleh pada variabel ini, semakin tinggi tingkat perilaku berisiko yang dilakukan oleh pengendara. Validitas dan reliabilitas instrumen diuji sebelum pengumpulan data menggunakan uji Cronbach's Alpha, dengan nilai $\alpha > 0,7$ yang menunjukkan bahwa instrumen memiliki tingkat konsistensi internal yang baik (Hair et al., 2019). Selain itu, uji validitas konvergen dilakukan dengan melihat korelasi antar indikator dalam satu variabel untuk memastikan bahwa setiap item dalam kuesioner mengukur aspek yang diharapkan secara konsisten (Pallant, 2020).

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristik Responden

Karakteristik responden dalam penelitian ini mencerminkan populasi pengendara sepeda motor di Kota Bengkalis dengan distribusi yang cukup beragam dalam hal jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, serta pengalaman berkendara. Mayoritas responden adalah laki-laki (72,5%), yang sesuai dengan tren umum bahwa pengendara sepeda motor di perkotaan lebih banyak didominasi oleh laki-laki dibandingkan perempuan. Temuan ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menunjukkan bahwa peran sosial dan preferensi transportasi cenderung membuat laki-laki lebih sering menggunakan sepeda motor untuk mobilitas sehari-hari (Elliott et al., 2019).

Dari aspek usia, mayoritas pengendara berada dalam kelompok umur 18-25 tahun (40,2%), diikuti oleh kelompok 26-35 tahun (25,1%). Ini menunjukkan bahwa pengendara usia muda mendominasi penggunaan sepeda motor sebagai moda transportasi utama. Hal ini dapat dikaitkan dengan fleksibilitas dan biaya operasional yang lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan pribadi lainnya (Ivers et al., 2019). Namun, usia muda juga dikaitkan dengan kecenderungan lebih tinggi dalam melakukan perilaku berisiko karena tingkat pengalaman berkendara yang masih terbatas dan persepsi risiko yang lebih rendah (Rowe et al., 2018). Dalam aspek pendidikan, sebagian besar responden memiliki tingkat pendidikan menengah (SMA/SMK) sebesar 57,8%, sementara 31,4% memiliki pendidikan tinggi (Diploma/S1). Tingkat pendidikan dapat berpengaruh terhadap kesadaran keselamatan berkendara, di mana individu dengan pendidikan lebih tinggi cenderung memiliki pemahaman yang lebih baik mengenai risiko kecelakaan dan pentingnya mematuhi aturan lalu lintas (Widyanti et al., 2021). Namun, temuan ini juga menunjukkan bahwa tingkat pendidikan yang lebih tinggi tidak selalu berbanding lurus dengan kepatuhan terhadap keselamatan, karena faktor lingkungan dan budaya berkendara juga turut mempengaruhi perilaku individu.

Dari segi pengalaman berkendara, sebagian besar responden (45,2%) memiliki pengalaman lebih dari lima tahun, sementara 41,9% memiliki pengalaman berkendara antara satu hingga lima tahun. Pengalaman berkendara menjadi faktor penting dalam menentukan tingkat risiko yang diambil oleh pengendara, di mana pengendara yang lebih berpengalaman umumnya memiliki keterampilan yang lebih baik dalam mengantisipasi situasi lalu lintas. Namun, dalam beberapa kasus, pengalaman berkendara yang lebih lama juga dapat membuat pengendara terlalu percaya diri dan cenderung mengabaikan aturan keselamatan (Watson et al., 2017). Dalam aspek penggunaan perlengkapan keselamatan, sebanyak 81,2% responden menyatakan selalu menggunakan helm, sementara 14,6% hanya menggunakannya dalam kondisi tertentu. Meskipun angka ini menunjukkan tingkat kepatuhan yang tinggi, masih ada persentase pengendara yang tidak secara konsisten menggunakan perlengkapan keselamatan. Faktor seperti kenyamanan dan norma sosial dalam lingkungan berkendara dapat mempengaruhi kepatuhan terhadap aturan ini (Debnath et al., 2018). Selain itu, hanya 43,5% responden yang selalu mematuhi batas kecepatan, sementara 39,8% kadang-kadang melakukannya, dan 16,7% mengaku tidak pernah mengikuti aturan batas kecepatan. Hal ini

menunjukkan bahwa banyak pengendara masih cenderung mengabaikan faktor keselamatan dalam berkendara. Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa pelanggaran batas kecepatan merupakan salah satu penyebab utama kecelakaan lalu lintas, terutama di kalangan pengendara sepeda motor yang memiliki perlindungan minimal terhadap benturan saat terjadi kecelakaan (Martin et al., 2020). Secara detail, karakteristik responden dapat dilihat pada Tabel 1 berikut,

Tabel 1. Karakteristik responden

Karakteristik	Kategori
Jenis Kelamin	Laki-laki: 72.5%, Perempuan: 27.5%
Usia (tahun)	18-25: 40.2%, 26-35: 25.1%, 36-45: 20.3%, >45: 14.4%
Tingkat Pendidikan	SMP: 10.5%, SMA: 57.8%, Diploma/S1: 31.4%
Pengalaman Berkendara	<1 tahun: 12.8%, 1-5 tahun: 41.9%, >5 tahun: 45.2%
Frekuensi Menggunakan Helm	Selalu: 81.2%, Kadang-kadang: 14.6%, Tidak Pernah: 4.2%
Frekuensi Mematuhi Batas Kecepatan	Selalu: 43.5%, Kadang-kadang: 39.8%, Tidak Pernah: 16.7%

2. Kesadaran Keselamatan dan Perilaku Berisiko Pengendara

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kesadaran keselamatan berkendara di kalangan pengendara sepeda motor di Kota Bengkalis cukup tinggi dalam beberapa aspek, namun tidak selalu tercermin dalam perilaku aktual di jalan raya. Sebagian besar responden memahami pentingnya aturan lalu lintas, dengan 81,2% menyatakan selalu menggunakan helm. Namun, hanya 43,5% responden yang secara konsisten mematuhi batas kecepatan, sementara 35,7% mengakui sering menggunakan ponsel saat berkendara, yang mencerminkan adanya ketidaksesuaian antara pemahaman keselamatan dan penerapan perilaku berkendara yang aman.

Fenomena ini selaras dengan penelitian Elliott et al. (2019) yang menunjukkan bahwa pemahaman terhadap keselamatan tidak selalu berbanding lurus dengan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Beberapa faktor, seperti tekanan sosial, norma berkendara, dan kepercayaan diri yang berlebihan dalam mengendalikan kendaraan, sering kali mempengaruhi perilaku pengendara lebih dari sekadar pemahaman teoritis. Selain itu, Rowe et al. (2018) menemukan bahwa pengendara muda lebih cenderung memiliki persepsi risiko yang lebih rendah dibandingkan kelompok usia lainnya, yang meningkatkan kecenderungan mereka untuk melakukan pelanggaran lalu lintas.

Dalam analisis regresi linier sederhana, kesadaran keselamatan (X) ditemukan memiliki hubungan negatif dengan perilaku berisiko (Y), dengan persamaan regresi sebagai berikut,

$$Y = 3.215 - 0.478X \quad (2)$$

Koefisien regresi sebesar -0.478 menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu unit dalam kesadaran keselamatan berkendara akan mengurangi skor perilaku berisiko sebesar 0.478. Namun, nilai R^2 adalah 0.141 mengindikasikan bahwa hanya 14,1% variabilitas dalam perilaku berisiko yang dapat dijelaskan oleh kesadaran keselamatan, sedangkan 85,9% lainnya dipengaruhi oleh faktor lain seperti kondisi jalan, efektivitas penegakan hukum, serta norma sosial dalam berkendara (Pallant, 2020). Temuan ini menegaskan bahwa kesadaran individu terhadap keselamatan bukan satu-satunya faktor yang menentukan tingkat kepatuhan berkendara, melainkan ada faktor eksternal lain yang lebih dominan dalam mempengaruhi keputusan berkendara.

Lebih lanjut, hasil uji korelasi Pearson menunjukkan bahwa usia ($r=-0.321, p<0.01$) dan pengalaman berkendara ($r=-0.287, p<0.01$) memiliki hubungan negatif dengan perilaku berisiko, yang berarti bahwa semakin muda usia pengendara dan semakin sedikit pengalaman berkendara mereka, semakin tinggi kemungkinan mereka untuk menunjukkan perilaku berisiko. Hal ini sesuai dengan penelitian Ivers et al. (2019) yang menunjukkan bahwa pengendara pemula lebih cenderung mengabaikan keselamatan karena rendahnya pengalaman dalam menilai risiko di jalan raya.

Kondisi infrastruktur jalan juga berperan dalam perilaku keselamatan pengendara. Sebanyak 62,1% responden menyatakan bahwa kondisi jalan di Kota Bengkalis tidak selalu mendukung keselamatan berkendara, dengan 38,7% mengeluhkan jalan berlubang dan 27,5% menyebutkan kurangnya pencahayaan di malam hari. Keadaan ini mendorong pengendara untuk mengambil risiko tambahan, seperti berpindah jalur tiba-tiba atau meningkatkan kecepatan untuk menghindari bagian jalan yang rusak. Debnath et al. (2018) menunjukkan bahwa buruknya kondisi jalan dapat meningkatkan kecenderungan pengendara untuk melakukan manuver berisiko guna menyesuaikan diri dengan kondisi jalan yang tidak ideal.

Selain itu, penegakan hukum yang tidak konsisten juga menjadi faktor yang mempengaruhi kepatuhan berkendara. 56,3% responden menganggap bahwa pengawasan lalu lintas di Kota Bengkalis masih kurang efektif, sehingga banyak pengendara merasa bebas untuk melanggar aturan tanpa konsekuensi yang berarti. Studi oleh Truelove et al. (2022) menunjukkan bahwa di daerah dengan tingkat pengawasan lalu lintas yang tinggi dan penerapan sanksi yang tegas, angka pelanggaran lalu lintas cenderung lebih rendah dibandingkan dengan daerah yang memiliki sistem penegakan hukum yang lemah. Oleh karena itu, efektivitas kebijakan keselamatan di jalan raya tidak hanya bergantung pada kesadaran individu, tetapi juga pada sistem regulasi yang diterapkan oleh otoritas terkait.

Dari perspektif budaya, norma sosial juga berpengaruh terhadap kepatuhan berkendara. Sebanyak 41,3% responden menyatakan bahwa mereka cenderung mengikuti kebiasaan pengendara lain dalam melanggar aturan, seperti menerobos lampu merah atau berkendara di bahu jalan. Widyanti et al. (2021) menemukan bahwa di negara-negara berkembang, perilaku berkendara sering kali dipengaruhi oleh norma sosial yang menganggap pelanggaran sebagai hal yang wajar atau dapat diterima dalam situasi tertentu. Hal ini menandakan bahwa intervensi kebijakan harus mencakup aspek perubahan budaya berlalu lintas, tidak hanya fokus pada edukasi keselamatan dan penegakan hukum.

Temuan dalam penelitian ini menegaskan bahwa peningkatan keselamatan berkendara tidak hanya dapat dicapai melalui peningkatan kesadaran individu, tetapi juga melalui intervensi sistematis yang mencakup perbaikan infrastruktur, penguatan kebijakan penegakan hukum, serta edukasi berbasis perilaku yang lebih efektif. Martin et al. (2020) menunjukkan bahwa kombinasi antara edukasi keselamatan yang komprehensif dan penerapan teknologi pengawasan lalu lintas berbasis data, seperti sistem *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*, terbukti lebih efektif dalam meningkatkan kepatuhan berkendara dibandingkan dengan pendekatan tradisional.

Untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di Kota Bengkalis, diperlukan pendekatan multidimensi yang mencakup peningkatan fasilitas jalan, penerapan teknologi pemantauan lalu lintas, serta kampanye keselamatan yang berfokus pada perubahan perilaku dan norma sosial. Dalam jangka panjang, strategi ini diharapkan dapat mengurangi tingkat kecelakaan dan menciptakan lingkungan berkendara yang lebih aman bagi semua pengguna jalan. Oleh karena itu, penelitian lanjutan yang menggunakan metode longitudinal atau pendekatan observasi langsung diperlukan untuk memahami bagaimana perubahan perilaku pengendara dalam jangka panjang serta mengevaluasi efektivitas kebijakan keselamatan jalan yang telah diterapkan.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa kesadaran keselamatan berkendara memiliki hubungan signifikan dengan perilaku berisiko pengendara sepeda motor di Kota Bengkalis, meskipun pengaruhnya terbatas. Faktor eksternal, seperti kondisi infrastruktur dan lemahnya penegakan hukum, turut berkontribusi terhadap tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas. Pengendara muda cenderung lebih berisiko dibandingkan kelompok usia lainnya, dipengaruhi oleh rendahnya persepsi risiko dan tingginya kepercayaan diri saat berkendara. Hasil penelitian ini menegaskan bahwa peningkatan keselamatan berkendara memerlukan pendekatan yang lebih komprehensif, tidak hanya melalui edukasi tetapi juga dengan kebijakan penegakan hukum yang lebih efektif dan perbaikan infrastruktur jalan. Implementasi teknologi pemantauan lalu lintas berbasis data diharapkan dapat meningkatkan kepatuhan pengendara terhadap aturan. Keterbatasan penelitian ini terletak pada pendekatan cross-sectional, sehingga tidak dapat menangkap perubahan perilaku dalam jangka panjang. Studi lanjutan dengan metode longitudinal dan observasi langsung diperlukan untuk memahami dinamika perilaku pengendara serta efektivitas intervensi keselamatan jalan secara lebih mendalam.

REFERENSI

- [1] W. H. Organization, "Global Status Report on Road Safety 2023," 2023, *WHO, Geneva*.
- [2] E. N. Ussery, S. A. Carlson, G. P. Whitfield, K. B. Watson, D. Berrigan, and J. E. Fulton, "Walking for Transportation or Leisure Among U.S. Women and Men — National Health Interview Survey, 2005–2015," *MMWR. Morb. Mortal. Wkly. Rep.*, vol. 66, no. 25, pp. 657–662, 2017, doi: 10.15585/mmwr.mm6625a1.
- [3] R. Rowe et al., "The Role of Experience in The Development of Road Safety Attitudes and Behaviors Among Young Drivers," *J. Adolesc. Res.*, vol. 33, no. 2, pp. 171–185, 2018.
- [4] A. Martin et al., "Impact of Traffic Law Enforcement on Motorcyclists' Compliance with Speed Limits: Evidence From Urban Areas," *J. Transp. Heal.*, vol. 18, p. 100921, 2020.
- [5] A. K. Debnath et al., "The Influence of Road Infrastructure on Motorcyclist Safety: A Review," *Saf. Sci.*, vol. 110, pp. 278–289, 2018.
- [6] L. Aarts et al., "The Effectiveness of Combined Traffic Safety Campaigns and Enforcement measures: A meta-analysis," *Accid. Anal. Prev.*, vol. 99, pp. 10–20, 2017.
- [7] V. Truelove et al., "The Influence of Deterrence Theory on Driver Behavior: A Meta-analysis of Empirical Studies," *Accid. Anal. Prev.*, vol. 169, p. 106622, 2022.