

SEKARANG ATAU NANTI? SEBUAH STUDI *MIXED METHODS* TENTANG KEPUTUSAN IBU DARI SISWA SMP UNTUK MENGIZINKAN ANAK BERKENDARA SEPEDA MOTOR

^{1,2}Naomi S. Kusumastutie, ²Edilburga W. Saptandari

¹Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan
Jl. Perintis Kemerdekaan No 17, Slerok, Tegal, Jawa Tengah

²Fakultas Psikologi Universitas Gadjah Mada
Jl. Sosiohumaniora Kompleks Bulaksumur, Yogyakarta
¹naomis@pktj.ac.id

Received: 2 April 2022

Revised: 21 April 2023

Accepted: 29 April 2023

Abstrak

Maraknya fenomena berkendara sepeda motor pada siswa SMP tidak lepas dari peran izin orang tua. Studi ini bertujuan untuk menggambarkan dinamika ibu dari siswa SMP dalam memberi izin berkendara pada anaknya. Pendekatan yang digunakan adalah *explanatory sequential mixed methods (QUAN-qual)*, yang dilakukan dalam tiga fase. Fase 1 merupakan studi kuantitatif yang menggunakan kuesioner online, dengan partisipan sejumlah 496 orang. Analisis data menggunakan *chi square* dan *Odds Ratio*. Fase 2 adalah studi kualitatif dengan wawancara semi terstruktur kepada tiga orang ibu dari siswa SMP. Hasil wawancara dianalisis menggunakan analisis tematik. Fase 3 adalah integrasi data dengan menggunakan *joint displays*. Temuan studi ini menunjukkan bahwa umur anak menjadi dasar pertimbangan ibu dalam membuat keputusan untuk mengizinkan anak berkendara. Dalam membuat keputusan ini, ibu terutama mempertimbangkan persetujuan suami, disamping juga persepsinya terhadap keuntungan, bahaya, serta pelanggaran lalu lintas. Karakteristik lingkungan dan rumah tangga berperan dalam membentuk persepsi ibu. Studi ini perlu ditindaklanjuti dengan studi tentang peran ayah dan pengembangan intervensi berbasis orang tua.

Kata kunci: berkendara di bawah umur, izin orang tua, keputusan ibu

Abstract

The phenomenon of underage driving closely related to parental consent. This study aimed to describe the dynamics of mothers of junior high school students in giving riding permits to their children. Using the *explanatory sequential mixed methods (QUAN-qual)*, this study was carried out in three phases. Phase 1 was a quantitative study using an online questionnaire, with a total of 496 participants. Data analysis used *chi square* and *Odds Ratio*. Phase 2 is a qualitative study. Semi-structured interviews were conducted with three mothers of junior high school students. The results of the interviews were analyzed using thematic analysis. Meanwhile, phase 3 was data integration using *joint displays*. The findings show that the child's age is the basis for the mother's consideration in making the decision to allow the child to drive. In making her decision, the mother primarily considers her husband's approval, as well as her perception of the benefits, risks, and traffic violations. Environmental and household characteristics play a role in shaping the mother's perception. This study needs to be followed up with the development of parent-based interventions.

Keywords: underage driving, parental consent, mothers' decision making

PENDAHULUAN

Minat masyarakat untuk menggunakan sepeda motor dalam mobilitasnya meningkat dari tahun ke tahun. Jumlah sepeda motor yang terdaftar di Indonesia pada tahun 2021 tercatat sebanyak 121.209.304, meningkat 5% dari tahun 2020 dan 7% dari tahun 2019 (Badan Pusat Statistik, 2022). Jumlah sepeda motor ini setara dengan 84% jumlah keseluruhan kendaraan di Indonesia.

Popularitas sepeda motor ini tidak lepas dari keunggulannya sebagai moda transportasi, yaitu kemampuannya memberikan solusi mobilitas yang murah dan cepat (Yasin dkk., 2022). Dibalik popularitasnya ini, mengendarai sepeda motor memiliki risiko tinggi. Yasin dkk. (2022) mencatat bahwa risiko kematian akibat kecelakaan pada pengendara sepeda motor mencapai 28 hingga 34 kali lebih tinggi daripada pengemudi mobil. Menggunakan data dari *Global Status Reports on Road Safety* yang dipublikasikan WHO tahun 2009-2018, temuan mereka menunjukkan bahwa rata-rata kematian pengendara sepeda motor secara global meningkat dari 2.37/100,000 populasi menjadi 3.23/100,000 populasi. Peningkatan signifikan terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah.

Tingginya tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor ini juga tercermin pada data fatalitas kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Jumlah fatalitas pengendara sepeda motor mendominasi dibandingkan dengan pengguna jalan yang

lain, dan cenderung mengalami peningkatan. Data tahun 2010 menunjukkan bahwa dari keseluruhan fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas terdapat 36% pengendara sepeda motor (World Health Organization, 2015), sedangkan data tahun 2016 menunjukkan peningkatan menjadi sebesar 74% (World Health Organization, 2018).

Berbagai upaya telah dilakukan untuk mengurangi risiko penggunaan sepeda motor, salah satunya adalah dengan pengaturan batas usia pengendara sepeda motor. Peraturan mengenai usia legal berkendara sepeda motor ini berbeda-beda pada tiap negara. Amerika Serikat secara umum mensyaratkan umur minimal untuk mendapatkan lisensi mengemudi adalah 16 tahun, walaupun ada negara bagian yang mensyaratkan 14 tahun atau 17 tahun (Hanna dkk., 2006). Adapula negara yang mensyaratkan usia legal berkendara sepeda motor yang lebih tinggi, yaitu 18 tahun, seperti di Taiwan (Yeh & Chang, 2009) dan Iran (Ferdosian dkk., 2015). Indonesia mensyaratkan usia minimal kepemilikan SIM C, SIM untuk pengendara sepeda motor, adalah 17 tahun (Pemerintah Republik Indonesia, 2009).

Meskipun batasan umur yang digunakan berbeda-beda di tiap negara, namun pada prinsipnya pembatasan umur ini bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas pada remaja. Beberapa studi menunjukkan bahwa satu tahun penundaan usia mengemudi sampai dengan usia 16 tahun dapat mereduksi angka fatalitas

pada remaja (Williams dkk., 2013). Hal ini terkait dengan kematangan perkembangan psikologis, terutama kemampuan kontrol diri dan pembuatan keputusan (Fatonah & Nurdibyanandaru, 2018).

Fenomena berkendara sepeda motor pada anak di bawah umur terlihat marak terjadi di Indonesia. Semakin mudah kita temukan siswa SMA, bahkan SMP, yang mengendarai sepeda motor di lingkungan kita. Beberapa studi bahkan menunjukkan bahwa anak telah belajar mengendarai sepeda motor sejak duduk di bangku SD (Fatonah & Nurdibyanandaru, 2018; Kusumastutie, 2018). Fenomena inipun tidak hanya terjadi di Indonesia tetapi juga di negara lain, seperti Taiwan (Yeh dkk., 2008; Yeh & Chang, 2009), ataupun Iran (Ferdosian dkk., 2015). Sebanyak 63.4% remaja sudah berkendara sebelum berusia 18 tahun (usia minimal berkendara di Taiwan) (Yeh dkk., 2008; Yeh & Chang, 2009). Bahkan di Iran prevalensi remaja berkendara di bawah umur sebesar 74.2%, dengan usia awal berkendara sangat muda, yaitu 8 tahun (Ferdosian dkk., 2015).

Sejumlah studi telah berupaya untuk mengungkap faktor penyebab anak di bawah umur berkendara sepeda motor. Yeh dkk. (2008) melaporkan bahwa sikap orang tua mempengaruhi usia awal anak berkendara sepeda motor. Anak dengan orang tua yang memiliki sikap “menyetujui” memiliki kemungkinan lebih besar untuk berkendara di bawah umur. Sebagaimana temuan studi yang dilakukan oleh Kusumastutie (2016) dan

Nurlia dkk. (2017), anak melaporkan bahwa mereka mendapatkan izin dari orang tua untuk berkendara. Kemampuannya berkendara ini justru memberikan keuntungan karena dapat meringankan beban orang tua dalam mengantarkan mereka ke sekolah. Hal ini dikonfirmasi oleh studi lain yang menunjukkan bahwa kemudahan mobilitas untuk ke sekolah menjadi pertimbangan utama orang tua mengizinkan anak mereka mengendarai sepeda motor (Fatonah & Nurdibyanandaru, 2018). Orang tua merasa senang dan menganggapnya wajar jika anaknya sudah dapat mengendarai sepeda motor. Dengan demikian disimpulkan bahwa orang tua memegang peranan yang sangat signifikan terhadap peluang anak di bawah umur untuk mengendarai sepeda motor.

Lebih lanjut, Kusumastutie dkk. (2021) menemukan bahwa 64.3% orang tua dari siswa SMP yang telah bisa berkendara sepeda motor memberikan izinnya. Terdapat temuan yang menarik, yaitu mayoritas orang tua, baik yang anaknya sudah bisa berkendara sepeda motor ataupun yang belum, mempersepsi bahwa berkendara sepeda motor pada usia tersebut adalah berbahaya, tidak menguntungkan, dan melanggar peraturan lalu lintas. Studi deskriptif ini belum sepenuhnya mampu menjawab mengapa orang tua mengizinkan anaknya berkendara sepeda motor. Untuk itu diperlukan studi lanjutan untuk mengelaborasi secara mendalam dinamika orang tua dalam membuat keputusan.

Studi ini merupakan studi lanjutan dari studi Kusumastutie dkk. (2021) tersebut. Studi ini ingin mendalami topik ini dengan menggunakan perspektif ibu dari siswa SMP. Pada budaya masyarakat Indonesia, ibu adalah pihak yang dianggap lebih banyak berperan dalam pengasuhan anak sehari-hari. Oleh karenanya studi ini secara khusus menggunakan perspektif ibu. Siswa SMP dipilih dikarenakan dari studi terdahulu diketahui anak mulai marak berkendara ketika duduk di bangku SMP.

Penelitian ini menggunakan pendekatan *mixed methods* dengan tujuan untuk mendapatkan pemahaman yang komprehensif dan mendalam. Di dalam *mixed method* terdapat tiga level integrasi, yaitu level desain, metode, serta interpretasi dan pelaporan (Fetters dkk., 2013). Penelitian ini menggunakan pendekatan *explanatory sequential* pada level desain, pendekatan *merging* pada level metode, serta pendekatan *joint displays* pada level interpretasi dan pelaporan. Pertanyaan utama penelitian ini adalah bagaimana dinamika ibu dari siswa SMP dalam memberi izin berkendara pada anaknya? Untuk menjawab pertanyaan tersebut, studi dilakukan dalam tiga fase, dengan masing-masing pertanyaan untuk setiap fase adalah 1) Faktor-faktor yang dapat meningkatkan peluang ibu dari siswa SMP untuk mengizinkan anak berkendara? (fase 1 studi kuantitatif), 2) Bagaimanakah perbedaan pengalaman dalam membuat keputusan antara ibu dari siswa SMP yang sudah

mengizinkan dan belum mengizinkan anaknya berkendara? (fase 2 studi kualitatif), dan 3) Bagaimana integrasi hasil kuantitatif dan kualitatif dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang bagaimana ibu dari siswa SMP membuat keputusan? (fase 3 atau integrasi).

METODE PENELITIAN

Desain

Penelitian ini menggunakan pendekatan *explanatory sequential* dengan fokus utama pada studi kuantitatif (QUAN-qual). Temuan studi kuantitatif digunakan dalam pengumpulan data dan analisis kualitatif. Selanjutnya, temuan kualitatif digunakan untuk mengontekstualisasikan data kuantitatif, memperkaya temuan, dan membantu menghasilkan pengetahuan baru (Bowen dkk., 2017). Penelitian ini dilakukan dalam tiga tahap penelitian. Setiap fase bertujuan untuk menjawab masing-masing pertanyaan penelitian.

Partisipan

Fase 1

Partisipan penelitian ini adalah ibu dari siswa SMP di Kota Tegal. Partisipan pada fase 1 berasal dari 13 sekolah, yang terdiri dari 10 sekolah negeri dan tiga sekolah swasta. Pemilihan partisipan menggunakan teknik *convenience sampling*, dengan jumlah partisipan sebanyak 496 orang. Data yang digunakan pada fase 1 ini merupakan bagian dari penelitian yang dilakukan oleh Kusumastutie dkk. (2021).

Tabel 1. Variabel Independen dan Kelompok Acuan

Variabel	Kelompok	Kode
Pendidikan (X_1)	Perguruan Tinggi (PT)	0
	Non-PT	1
Pekerjaan (X_2)	Ibu rumah tangga	0
	Bekerja	1
Lokasi rumah (X_3)	Perumahan	0
	Perkampungan	1
Wilayah domisili (X_4)	Lainnya	0
	Kota Tegal	1
Pengeluaran (X_5)	<2 juta	0
	\geq 2 juta	1
Jumlah motor (X_6)	\leq satu	0
	>satu	1
Lingkungan (X_7)	Tidak ada	0
	Ada	1
Jenis kelamin anak (X_8)	Perempuan	0
	Laki-laki	1
Teman sebaya (X_9)	Tidak ada	0
	Ada	1
Saudara (X_{10})	Tidak ada	0
	Ada	1
Izin suami (X_{11})	Tidak mengizinkan	0
	Mengizinkan	1
Persepsi bahaya (X_{12})	Berbahaya	0
	Tidak berbahaya	1
Persepsi keuntungan (X_{13})	Tidak menguntungkan	0
	Menguntungkan	1
Persepsi pelanggaran (X_{14})	Melanggar	0
	Tidak melanggar	1

Fase 2

Partisipan pada fase 2 memiliki kriteria inklusi yang sama dengan fase 1. Partisipan pada studi kualitatif ini terdiri dari tiga orang yang dipilih dengan teknik *convenience sampling*. Salah satu partisipan adalah partisipan pada studi kuantitatif. Partisipan mewakili kelompok ibu yang telah mengizinkan dan belum mengizinkan anak berkendara sepeda motor.

Pengumpulan data

Fase 1

Pengumpulan data pada fase ini 1

ini menggunakan kuesioner *online* yang disampaikan melalui *WhatsApp Group* orang tua siswa. Sebelum mengerjakan kuesioner, partisipan diminta untuk membaca lembar penjelasan dan memberi persetujuan sebagai partisipan. Undian pulsa atau *e-money* sebesar Rp 20.000,00 diberikan sebagai apresiasi kepada partisipan. Untuk keperluan penelitian ini hanya data dari partisipan ibu yang dianalisis.

Semua variabel dalam penelitian ini berupa data kategori dengan dua pilihan

jawaban. Data kategori muncul ketika variabel diukur pada skala yang hanya mengklasifikasikan responden ke dalam sejumlah kelompok (Azen & Walker, 2011). Variabel dependen dalam studi ini adalah izin responden kepada anak untuk berkendara sepeda motor (Y). Terdapat 14 variabel independen sebagaimana disajikan pada Tabel 1. Kelompok acuan dikode 1, sedangkan kelompok yang lain dikode 0.

Fase 2

Pada fase 2, pengumpulan data dilakukan melalui wawancara semi terstruktur. Dikarenakan pendekatan integrasi yang digunakan pada level metode adalah *merging*, yaitu dua database digunakan bersama dalam analisis dan perbandingan (Fetters dkk., 2013), maka pertanyaan wawancara paralel dengan pertanyaan pada kuesioner. Adapun daftar pertanyaan tersebut adalah sebagai berikut: 1) apa sajakah yang menjadi pertimbangan Anda dalam mengizinkan (atau belum mengizinkan) anak Anda untuk berkendara pada saat ini, 2) apakah terdapat anak seusia anak Anda yang sudah bisa berkendara di lingkungan rumah, keluarga besar, atau sekolah, 3) bagaimanakah persepsi Anda mengenai siswa SMP yang sudah bisa berkendara, dan 4) bagi partisipan yang belum mengizinkan, apa yang membuat Anda nantinya akan memutuskan untuk mengizinkan anak Anda berkendara sepeda motor.

Sebelum wawancara dilakukan, partisipan diberi lembar penjelasan dan diminta untuk menandatangani lembar persetujuan sebagai partisipan. Wawancara dilakukan rata-rata dalam waktu 30 menit dan direkam dalam bentuk audio. Jumlah partisipan adalah tiga orang ibu siswa SMP. Jumlah partisipan ini ditentukan berdasarkan pencapaian saturasi, yaitu ketika sudah tidak didapatkannya lagi *insight* baru yang didapatkan dari wawancara. Di akhir penelitian, partisipan diberi suvenir sebagai bentuk apresiasi.

Analisis Data

Fase 1

Pada fase 1 data dianalisis dengan menggunakan *chi square* untuk melihat hubungan setiap variabel independen dengan variabel dependen. Selanjutnya variabel yang memiliki hubungan signifikan akan dilihat *Odds Ratio* dan *Relative Risk* untuk mengidentifikasi besarnya peluang setiap kelompok partisipan dalam mengizinkan anak berkendara.

Fase 2

Setelah wawancara selesai, rekaman audio dibuat transkripnya. Kemudian, pada fase 2 ini data dianalisis secara tematik. Di dalam analisis isi tematik ini, data akan dianalisis secara sistematis dan objektif untuk menemukan pola dan tema (Kaye-Kauderer dkk., 2020).

Fase 3

Fase 3 ini merupakan integrasi data kuantitatif dan kualitatif. Pada penelitian ini integrasi pada level interpretasi dan pelaporan menggunakan pendekatan integrasi melalui *joint displays* (Fetters dkk., 2013). Dengan menggunakan *joint displays* maka temuan kuantitatif dan kualitatif ditampilkan bersama menggunakan sarana visual untuk mendapatkan temuan baru.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Fase 1

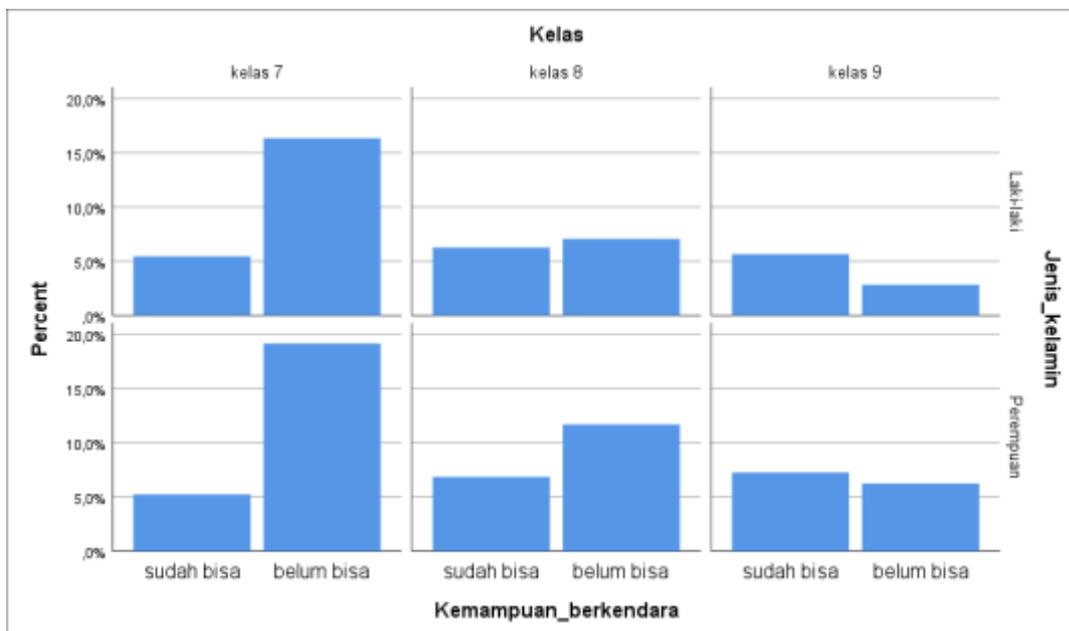
Profil Partisipan

Partisipan pada fase 1 ini terdiri dari 496 ibu dari siswa SMP. Usia rata-rata partisipan adalah 40.6 tahun, dengan rentang usia 20 sampai dengan 60 tahun. Sejumlah 127 partisipan (25.6%) telah mengizinkan

anaknyanya berkendara, sedangkan 369 lainnya belum mengizinkan (74.4%).

Anak partisipan rata-rata berusia 13 tahun, dengan rentang usia 11-17 tahun. Sebanyak 182 partisipan (36.7%) melaporkan bahwa anaknya sudah bisa berkendara pada saat ini, sedangkan 314 partisipan lainnya belum bisa berkendara (63.3%). Gambaran kemampuan berkendara anak berdasarkan kelas dan jenis kelamin dapat dilihat pada Gambar 1.

Berdasarkan Gambar 1 dapat diketahui bahwa proporsi anak yang sudah bisa berkendara meningkat seiring dengan tingkatan kelas. Semakin tinggi kelas semakin besar proporsi anak yang sudah bisa berkendara. Dapat dicermati pula bahwa anak laki-laki cenderung lebih banyak yang sudah bisa berkendara dibanding anak perempuan.



Gambar 1. Gambaran Kemampuan Berkendara Anak Berdasarkan Kelas dan Jenis Kelamin

Kelompok Ibu yang Berpeluang Lebih Besar untuk Memberikan Izinnya

Untuk dapat mengidentifikasi kelompok ibu yang berpeluang lebih besar untuk mengizinkan anaknya berkendara pada saat anak duduk di bangku SMP, maka dilakukan analisis dengan menggunakan *chi square* yang kemudian dilanjutkan dengan penghitungan *Odds Ratio (OR)* dan *Relative Risk (RR)*. *Chi square* digunakan untuk mengetahui asosiasi setiap variabel independen dengan variabel dependen. Setelah asosiasi dapat diketahui, maka *OR* dan *RR* digunakan untuk memastikan kelompok mana yang lebih berpeluang atau berisiko untuk memberikan izinnya.

Hasil *chi square* menunjukkan bahwa terdapat sembilan variabel independen yang memiliki hubungan dengan variabel dependen. Sembilan variabel tersebut adalah pekerjaan partisipan, jumlah motor yang dimiliki keluarga, kondisi lingkungan rumah, ada tidaknya teman sebaya yang sudah bisa berkendara, ada tidaknya saudara yang sudah bisa berkendara, ada tidaknya izin pasangan, serta persepsi partisipan terhadap bahaya, keuntungan, dan pelanggaran peraturan lalu lintas jika anak sudah bisa berkendara pada usianya saat ini. Selanjutnya dihitung besar *OR* dan *RR* dari variabel-variabel tersebut, sebagaimana disajikan pada Tabel 2.

Nilai 1 pada *OR* dan *RR* menunjukkan bahwa kedua kelompok adalah

identik (Dutta, 2014). Semua nilai *OR* dan *RR* pada Tabel 2 berada pada *Confidence Interval (CI)* yang tidak mengandung nilai 1, sehingga menunjukkan hubungan yang ada adalah signifikan. Namun perlu kehati-hatian dalam menginterpretasikan hal ini, karena terdapat dua variabel yang rentangnya dimulai dengan nilai *OR* dan *RR* yang mendekati 1, yaitu pekerjaan dan jumlah sepeda motor.

Berdasarkan Tabel 2 dapat disimpulkan bahwa izin suami memiliki asosiasi paling kuat dengan variabel dependen dibandingkan dengan variabel independen yang lain, tergambar dari nilai *OR* maupun *RR*-nya yang paling tinggi. *Odds* ibu untuk mengizinkan anaknya berkendara sepeda motor 390 kali lebih tinggi pada ibu yang suaminya mengizinkan dibandingkan dengan ibu yang suaminya tidak mengizinkan. Dikarenakan memahami *OR* cenderung lebih sulit dan *OR* hanya sesuai untuk menjelaskan risiko pada kejadian yang probabilitasnya rendah, maka disarankan untuk menggunakan *RR* (Grimes & Schulz, 2008). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa probabilitas ibu untuk mengizinkan anaknya berkendara sepeda motor 36.9 kali lebih tinggi pada ibu yang suaminya mengizinkan dibandingkan dengan ibu yang suaminya tidak mengizinkan. Selanjutnya tingkat risiko untuk variabel yang lain dapat dilihat dari nilai *RR* sebagaimana pada Tabel 2.

Tabel 2. Nilai OR dan RR

Variabel	OR (95% Confidence Interval)	RR (95% Confidence Interval)
Pekerjaan	1.685 (1.085-2.615)	1.456 (1.070-1.982)
Jumlah motor	1.773 (1.181-2.663)	1.528 (1.130-2.066)
Kondisi lingkungan	5.801 (3.594-9.362)	3.853 (2.600-5.711)
Teman sebaya	8.340 (3.309-21.022)	6.085 (2.557-14.477)
Saudara	4.645 (2.809-7.680)	3.334 (2.184-5.092)
Izin suami	390.056 (160.344-948.857)	36.913 (19.317-70.536)
Persepsi bahaya	32.487 (14.182-74.420)	4.936 (3.944-6.177)
Persepsi keuntungan	36.043 (20.219-64.249)	7.814 (5.744-10.630)
Persepsi pelanggaran	10.095 (5.816-17.521)	3.827 (2.966-4.937)

*Fase 2**Profil Partisipan*

Pengambilan data kualitatif dilakukan terhadap tiga orang partisipan dengan wawancara semi terstruktur. Ketiga partisipan tersebut berusia 38 tahun (P1), 42 tahun (P2) dan 40 tahun (P3). Partisipan bekerja sebagai pegawai swasta (P1) dan wiraswasta (P2 dan P3). Dari ketiganya hanya P2 yang sudah mengizinkan anaknya berkendara sepeda motor. P3 merupakan partisipan pada studi kuantitatif dan hanya P2 yang telah mengizinkan anaknya berkendara sepeda motor.

Hasil wawancara dianalisis secara tematik. Hasil analisis mengidentifikasi adanya tiga tema yang melatarbelakangi keputusan ibu untuk mengizinkan anaknya berkendara.

Tema 1: Faktor anak

Faktor anak yang menjadi pertimbangan ibu dalam memberikan izin untuk berkendara terdiri dari dua subtema, yaitu keinginan anak dan kesiapan anak.

Subtema 1.1. Kesiapan anak

Penilaian mengenai kesiapan anak untuk berkendara menjadi pertimbangan utama ibu dalam memberikan izinnya. Ibu yang sudah mengizinkan menilai anaknya sudah siap secara fisik dan keterampilan, serta memiliki karakter mental yang kuat. Ibu yang belum mengizinkan menilai anaknya belum memiliki kesiapan mental emosional yang diyakini sangat dibutuhkan dalam berlalu lintas. Kesiapan mental emosional ini diasosiasikan dengan bertambah seiring pertambahan usia. Mereka menilai jika sudah duduk di bangku SMA anak mereka telah dapat memiliki kesiapan yang mencukupi sehingga akan diizinkan untuk berkendara.

Subtema 1.2. Keinginan anak

Ibu yang sudah mengizinkan anaknya berkendara melaporkan bahwa keinginan belajar berkendara sepeda motor muncul pertama kali dari sang anak sejak masih duduk di bangku SD.

Walaupun pada saat itu diizinkan belum bisa diberikan dikarenakan

pertimbangan kondisi fisik. Berbeda dengan anak yang belum diizinkan berkendara, mereka sampai dengan saat ini belum pernah menyampaikan keinginannya bahkan adanya juga yang menyampaikan keengganannya untuk belajar berkendara. Namun demikian ibu yang belum mengizinkan akan mempertimbangkan untuk memberikan izin jika nanti keinginan untuk belajar berkendara muncul dari anak walaupun masih belum berusia 17 tahun.

Tema 2: Faktor orang tua

Faktor orang tua yang menjadi pertimbangan ibu dalam memberikan izin kepada anak untuk berkendara terdiri dari lima subtema, yaitu persepsi terhadap bahaya, persepsi terhadap keuntungan, persepsi terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas, persetujuan ayah, dan pengalaman awal berkendara.

Subtema 2.1. Persepsi terhadap keuntungan

Semua partisipan menilai bahwa jika anak bisa berkendara maka akan dapat membantu orang tua. Bagi ibu yang sudah mengizinkan anaknya berkendara, kemampuan anak berkendara sangat dibutuhkan mengingat suaminya bekerja di luar kota. Bisnis catering juga membutuhkan mobilitas untuk membeli bahan maupun mengantarkan pesanan. Di dalam hal ini kemampuan anak berkendara diandalkan ibu untuk membantunya. Namun bagi ibu yang belum mengizinkan keuntungan tersebut

bukanlah sesuatu yang dinilai mendesak pada saat ini. Bahaya masih dinilai lebih besar dari pada keuntungan yang didapatkan.

Subtema 2.2. Persepsi terhadap bahaya

Persepsi bahwa berkendara berbahaya pada usia anak saat ini disampaikan melalui pengalaman tabrakan yang dialami oleh keluarga atau orang lain baik. Ibu yang sudah mengizinkan mengantisipasi bahaya ini dengan memastikan kesiapan keterampilan berkendara dan pengetahuan berlalu lintas anak serta menerapkan batasan, yaitu jarak tempuh dan kecepatan yang diperbolehkan.

Subtema 2.3. Persepsi terhadap pelanggaran peraturan berlalu lintas

Semua partisipan mengetahui bahwa menurut peraturan lalu lintas anak harus sudah memiliki SIM untuk diperbolehkan berkendara. Ibu yang sudah mengizinkan mengantisipasinya dengan memperbolehkan anak berkendara pada waktu-waktu yang tidak digunakan razia. Kondisi keluarga menjadi “faktor pemaksa” pelanggaran ini.

Subtema 2.4. Persetujuan suami

Peran ayah sangat besar dalam pemberian izin anak untuk berkendara. Ibu yang sudah mengizinkan melaporkan bahwa inisiatif pertama untuk mengajari anak berkendara datang dari suaminya. Hal ini dilakukan dengan pertimbangan agar dapat membantu ibu. Sang ayah juga yang mengajari anak berkendara sampai bisa. Ibu

yang belum mengizinkan menanyakan pendapat suaminya terkait dengan kemungkinan anak berkendara. Pendapat suami dijadikan rujukan.

Subtema 2.5. Pengalaman awal berkendara

Ibu menggunakan pengalamannya ataupun pengalaman suaminya sebagai rujukan keputusannya. Ibu yang sudah mengizinkan anaknya berkendara sudah bisa berkendara sejak duduk di bangku SMP, ayahnya yang mengajarnya berkendara. Ibu yang belum mengizinkan anaknya berkendara tidak ingin anaknya terlambat bisa berkendara seperti dia, sehingga SMA dinilai sebagai waktu yang tepat. Ibu yang lain merujuk pengalaman suaminya kecelakaan saat berkendara sebelum cukup umur.

Tema 3: Faktor lingkungan

Faktor lingkungan yang menjadi pertimbangan ibu dalam memberikan izin kepada anak untuk berkendara terdiri dari empat subtema, yaitu teman sebaya, lingkungan tempat tinggal, keluarga besar, dan sekolah.

Subtema 3.1. Teman sebaya

Semua partisipan menilai bahwa teman sebaya mempengaruhi keinginan anak untuk belajar berkendara sepeda motor. Ibu yang sudah mengizinkan melaporkan bahwa keinginan anaknya untuk belajar berkendara timbul karena melihat temannya, sedangkan ibu yang belum mengizinkan menyampaikan

kekhawatiran mengenai kemungkinan terjadinya hal ini.

Subtema 3.2. Tempat tinggal

Ibu yang telah mengizinkan anaknya berkendara tinggal di lingkungan rumah yang cenderung lebih permisif. Hal ini diketahui dari banyaknya anak di bawah umur yang telah berkendara sepeda motor di lingkungan rumahnya.

Subtema 3.3. Keluarga besar

Para ibu menggunakan pengalaman keluarga besar dalam pemberian izin pada anak untuk berkendara sebagai rujukan dalam membuat keputusan. Lingkup keluarga besar ibu yang sudah mengizinkan cenderung sudah memberikan izin sejak anak duduk di bangku SMP, bahkan SD. Salah satu ibu yang belum mengizinkan menggunakan pengalaman keluarga besar suami sebagai rujukan.

Subtema 3.2. Sekolah

Semua sekolah anak partisipan memiliki aturan yang melarang siswa berkendara. Namun terdapat perbedaan dalam penegakan aturan. Pada sekolah anak yang sudah diizinkan ibunya berkendara, sekolah cenderung longgar dalam menerapkan aturan tersebut. Siswa banyak menggunakan sepeda motor ke sekolah, walaupun hanya untuk mengumpulkan tugas (dikarenakan pembelajaran masih dilakukan secara daring). Sebelum pandemi, siswa yang membawa sepeda motor menitipkan sepeda motornya di

luar lingkungan sekolah. Berbeda dengan sekolah anak yang belum diizinkan. Walaupun di luar lingkungan sekolah dan di luar jam sekolah, guru akan menegur jika mengetahui ada siswa yang mengendarai sepeda motor.

Fase 3

Fase 3 ini merupakan tahapan integrasi data kuantitatif yang didapatkan dari fase 1 dan data kualitatif dari fase 2, dengan menggunakan *joint displays*. *Joint display* dapat diakses pada <https://osf.io/pmfvu/>. Secara keseluruhan, data kualitatif tampak memperkaya data kuantitatif. Hal ini sejalan dengan karakter desain *explanatory sequential mixed methods* yang digunakan dalam studi ini.

Temuan 1: Umur yang diasosiasikan dengan kesiapan berkendara anak menjadi dasar pertimbangan ibu untuk mengizinkan berkendara

Hasil studi kuantitatif menunjukkan bahwa proporsi anak yang sudah dapat berkendara sepeda motor meningkat seiring dengan semakin tingginya tingkat kelas. Temuan ini dilengkapi oleh temuan studi kualitatif. Ibu yang sudah mengizinkan berkendara menggunakan batas izinnnya pada level SMP, sedangkan ibu yang belum mengizinkan pada level SMA. Level sekolah ini terkait dengan umur anak yang diasosiasikan dengan kesiapan anak berkendara. Hal yang membedakan antar

keduanya adalah indikator kesiapan yang digunakan. Jika ibu yang sudah mengizinkan menggunakan indikator kesiapan fisik, maka ibu yang belum mengizinkan menggunakan indikator kesiapan mental emosional. Walaupun keinginan anak juga akan menjadi pertimbangan ibu, namun umur anak menjadi dasar pertimbangannya.

Temuan 2: Persetujuan suami merupakan faktor dominan yang menjadi pertimbangan ibu untuk memutuskan anaknya berkendara

Persetujuan suami merupakan faktor yang paling dominan yang menjadi pertimbangan ibu untuk memutuskan anaknya berkendara. Studi kuantitatif menunjukkan bahwa suami yang mengizinkan anaknya berkendara dapat meningkatkan kecenderungan ibu untuk mengizinkan anaknya berkendara sebesar 36.9 kali. Hasil studi kuantitatif dikonfirmasi oleh hasil studi kualitatif. Studi kualitatif menunjukkan bahwa ibu yang telah mengizinkan anaknya berkendara melaporkan bahwa anak bahkan inisiatif melatih anak berkendara datang dari suaminya dan anak juga berlatih bersama ayahnya. Pada ibu yang belum mengizinkan menjadikan pendapat suami sebagai rujukan keputusan.

Temuan 3: Persepsi ibu dipengaruhi oleh penilaian akan manfaat dan kerugian

Persepsi mengenai perilaku berkendara pada usia anak saat ini dilihat dari tiga aspek, yaitu persepsi terhadap keuntungan, bahaya,

dan pelanggaran peraturan lalu lintas. Studi kuantitatif menunjukkan bahwa persepsi menguntungkan, tidak berbahaya, dan tidak melanggar peraturan dapat meningkatkan kecenderungan ibu untuk mengizinkan anaknya berkendara sebesar 7.8, 4.9, dan 3.8 kali.

Temuan studi kualitatif mengkonfirmasi temuan tersebut. Persepsi keuntungan tampak dominan pada ibu yang mengizinkan. Kerugian yang mungkin muncul (kecelakaan) dinilai sudah teratasi oleh kesiapan dan keterampilan berkendara anak. Sebaliknya pada ibu yang belum mengizinkan, keuntungan yang mungkin didapat dinilai tidak signifikan dengan kondisi keluarga sehingga tidak sepadan dengan bahaya yang mungkin muncul.

Satu hal yang menarik adalah adanya ketidaksesuaian antara temuan kuantitatif dan kualitatif pada aspek persepsi terhadap pelanggaran. Semua partisipan setuju bahwa anak berkendara pada usianya saat ini merupakan pelanggaran lalu lintas. Padahal pada studi kuantitatif terdapat temuan bahwa persepsi tidak melanggar dapat meningkatkan kecenderungan untuk mengizinkan. Dikarenakan persepsi keuntungan dominan dalam hal ini, maka individu cenderung untuk berupaya melindungi peluang mendapatkan keuntungan ini dengan mengurangi peluang kerugian yang mungkin didapat. Dalam hal ini kerugian sudah diantisipasi dengan upaya menghindari razia polisi, sehingga terhindar pula dari risiko tilang. Pada saat kerugian

sudah bisa diantisipasi maka persepsi negatif agaknya menjadi tidak relevan lagi sebagai pertimbangan keputusan.

Temuan 4: Karakteristik lingkungan menjadi faktor pendukung keputusan ibu

Temuan studi kuantitatif menunjukkan bahwa karakteristik lingkungan dapat meningkatkan kecenderungan ibu untuk mengizinkan anak berkendara, yaitu adanya teman sebaya anak yang sudah bisa berkendara sebesar 6 kali, lingkungan rumah yang permisif sebesar 3.9 kali, dan adanya saudara yang mengizinkan anaknya berkendara sebesar 3.3 kali.

Temuan tersebut dikonfirmasi oleh temuan studi kualitatif. Melalui studi kualitatif terungkap bahwa lingkungan yang permisif ditandai oleh kurang optimalnya penegakan peraturan mengenai batas usia berkendara di sekolah, razia polisi yang masih bisa “dihindari”, pengalaman ibu terkait usia awal berkendara baik yang dialaminya sendiri, dalam keluarga besar, maupun masyarakat di tempat tinggalnya. Perbedaan karakteristik lingkungan ini berpengaruh terhadap persepsi keuntungan, bahaya, dan pelanggaran.

Temuan 5: Perbedaan karakteristik rumah tangga terkait dengan kemampuan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas

Temuan studi kuantitatif menunjukkan bahwa karakteristik rumah tangga dapat meningkatkan kecenderungan ibu untuk

mengizinkan anak berkendara. Karakteristik rumah tangga ini meliputi ibu bekerja dan kepemilikan sepeda motor lebih dari satu buah. Masing-masing variabel tersebut dapat meningkatkan kecenderungan ibu untuk mengizinkan anaknya berkendara sebesar 1.5 kali.

Terdapat kesenjangan antara temuan studi kuantitatif dan kualitatif. Semua partisipan studi kualitatif bekerja dan memiliki jumlah sepeda motor yang sama. Karakteristik rumah tangga dalam hal ini agaknya lebih terkait dengan kemampuan ibu untuk memenuhi kebutuhan mobilitas keluarga. Ibu yang mengizinkan membutuhkan mobilitas yang relatif lebih tinggi dengan pekerjaannya, sedangkan suaminya bekerja di luar kota. Dengan adanya anak yang sudah bisa berkendara kebutuhan ini dapat tercukupi. Berbeda dengan ibu yang belum mengizinkan. Kondisi rumah tangga yang berbeda memunculkan kebutuhan mobilitas yang cenderung lebih rendah.

Kebutuhan mobilitas inipun tercukupi karena suami yang bekerja di dalam kota dan bapak yang tinggal dalam satu rumah. Perbedaan karakteristik rumah tangga ini berpengaruh terhadap persepsi terhadap keuntungan.

Demikian hasil integrasi data kuantitatif dan kualitatif. Selanjutnya dinamika pembuatan keputusan ibu untuk mengizinkan anak berkendara dapat dilihat lebih lanjut pada Gambar 2.

Studi ini bertujuan untuk memahami dinamika ibu dalam membuat keputusan untuk mengizinkan anak berkendara sepeda motor. Temuan pada studi kuantitatif menunjukkan bahwa proporsi anak yang sudah dapat berkendara meningkat seiring dengan semakin tingginya tingkat kelas. Selain itu juga diketahui faktor-faktor yang meningkatkan peluang ibu siswa SMP untuk mengizinkan anaknya berkendara, yaitu adanya izin pasangan, persepsi bahwa berkendara pada usia anak saat ini menguntungkan, tidak berbahaya, dan tidak



Gambar 2. Dinamika Ibu dalam Membuat Keputusan untuk Mengizinkan Anaknya Berkendara

melanggar peraturan lalu lintas, adanya teman sebaya anak yang sudah bisa berkendara, lingkungan tempat tinggal yang permisif terhadap anak berkendara, adanya saudara yang mengizinkan anaknya berkendara, jumlah sepeda motor lebih dari satu, serta ibu yang bekerja. Selanjutnya temuan studi kualitatif memperkaya temuan kuantitatif tersebut.

Umur yang diasosiasikan dengan kesiapan berkendara anak menjadi dasar pertimbangan ibu untuk mengizinkan berkendara. Terungkap dari ketiga partisipan, mereka menunda izin untuk berkendara berdasarkan umur yang mereka asosiasikan dengan kesiapan. Jika ibu yang sudah mengizinkan “menunda” izin yang sudah diminta dari SD, yang kemudian baru diberikan saat duduk di bangku SMP, ibu yang belum mengizinkan “menunda” izin setidaknya sampai pada anaknya duduk di bangku SMA. Temuan ini sejalan dengan studi di Taiwan yang melaporkan peningkatan prevalensi penggunaan sepeda motor pada anak di bawah umur dimulai pada usia 10 tahun dan berada pada puncaknya pada usia antara 16 dan 17 tahun (Yeh dkk., 2008).

Satu hal lagi yang menjadi perbedaan adalah indikator kesiapan berkendara dan batasan usianya. Jika partisipan yang sudah mengizinkan anaknya berkendara menggunakan kriteria fisik sebagai indikator kesiapan berkendara, partisipan yang belum mengizinkan lebih menekankan pada aspek mental emosional. Anak usia SMP berada

pada fase remaja awal. Pada fase ini mereka mengalami pubertas yang mengakibatkan terjadinya pertumbuhan fisik yang meningkat tajam (Desmita, 2011). Pertumbuhan fisik yang meningkat tajam inilah yang dijadikan indikator kesiapan berkendara oleh ibu yang telah mengizinkan.

Masa remaja awal ini juga merupakan masa dimulainya terjadinya reorganisasi lingkaran saraf *frontal lobe*, yang berfungsi dalam aktivitas kognitif tingkat tinggi, seperti perencanaan dan pengambilan keputusan (Desmita, 2011). Berbeda dengan pertumbuhan fisik yang terjadi secara drastis, pada usia SMP ini perkembangan kemampuan anak dalam pengambilan keputusan belum berkembang secara maksimal. Hal inilah yang menjadi pertimbangan bagi ibu yang belum mengizinkan.

Persetujuan suami merupakan faktor dominan yang menjadi pertimbangan ibu untuk memutuskan anaknya berkendara. Pada partisipan yang sudah mengizinkan anaknya berkendara, bahkan inisiatif untuk mengajari anak berkendara datang dari pasangannya. Pada partisipan yang belum mengizinkan anaknya berkendara, pendapat pasangan menjadi penentu keputusan. Bahkan ketika terdapat perbedaan kondisi keluarga antara keluarga dari pihak partisipan dan keluarga dari pihak pasangan, partisipan cenderung menggunakan kondisi keluarga dari pihak pasangan sebagai rujukan keputusan. Temuan ini mungkin dipengaruhi oleh kecenderungan

dominasi peran bapak pada keluarga, yang kemudian berakibat pada besarnya peranan bapak pada pembentukan perilaku anak (Hartini dkk., 2018). Sebagai masyarakat yang menganut sistem patriarki, laki-laki dinilai memiliki peran sebagai kontrol utama di dalam masyarakat (Sakina & Siti, 2017). Hal ini pulalah yang terjadi pada lingkup keluarga.

Interaksi antara persepsi terhadap keuntungan, bahaya, dan pelanggaran lalu lintas memperlihatkan bahwa dalam membuat keputusan ibu dipengaruhi oleh penilaian manfaat atau kerugian sebagai konsekuensi keputusannya ini. Lebih lanjut, jika dilihat dalam kerangka *Theory of planned behavior* (TPB) (Ajzen, 1991), maka persepsi ibu terhadap keuntungan, bahaya, dan pelanggaran lalu lintas ini dapat dilihat sebagai pembentuk sikap. Di dalam TPB, sikap merupakan penilaian positif atau negatif individu terhadap konsekuensi perilaku. Sikap positif akan meningkatkan kecenderungan individu untuk berperilaku, demikian sebaliknya untuk sikap negatif. Terkait dengan persepsi ibu ini, persepsi terhadap keuntungan menggambarkan konsekuensi positif yang akan membentuk sikap positif, sedangkan persepsi terhadap bahaya dan pelanggaran menggambarkan konsekuensi negatif yang akan membentuk sikap negatif.

Sikap positif ibu yang mengizinkan karena menilai konsekuensi positif (persepsi terhadap keuntungan) lebih besar daripada konsekuensi negatif (persepsi terhadap

bahaya dan pelanggaran peraturan lalu lintas). Hal ini dikarenakan bahaya (kecelakaan lalu lintas) telah dikompensasikan dengan keterampilan berkendara yang dimiliki anaknya, dan konsekuensi pelanggaran telah dikompensasikan dengan upaya antisipasi (menghindari razia). Konsekuensi positif juga didapatkan dari kemudahan melakukan mobilitas (persepsi terhadap keuntungan) (Fatonah & Nurdibyanandaru, 2018).

Berbeda dengan ibu yang belum mengizinkan. Mereka memiliki sikap negatif karena menilai konsekuensi negatif (persepsi terhadap bahaya dan pelanggaran peraturan lalu lintas) lebih besar daripada konsekuensi positif (persepsi terhadap keuntungan). Mereka melihat bahwa kerugian (bahaya dan tilang sebagai konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas) lebih besar dari pada keuntungan (kemudahan mobilitas). Penilaian ini dipengaruhi oleh pengalaman dan karakteristik rumah tangga yang berbeda. Mereka memiliki pengalaman buruk terkait berkendara sebelum memiliki SIM (mengalami kecelakaan lalu lintas). Selain itu kemudahan mobilitas bukanlah masalah bagi mereka.

Temuan penelitian ini juga sejalan dengan temuan Nguyen dkk. (2023) yang menggabungkan TPB dengan *Technology Acceptance Model (TAM)* dan *Focus Theory of Normative Conduct (TFNC)* dalam memahami mengapa orang tua di Vietnam mengizinkan anak remajanya yang masih di bawah umur mengendarai sepeda motor. Orang tua mengizinkan anaknya mengendarai

sepeda motor karena menganggapnya bermanfaat untuk mendukung mobilitas, mudah digunakan, dan dapat diterima secara sosial. Sementara itu, penegakan aturan yang lemah dan risiko kecelakaan lalu lintas menghambat mereka untuk memberikan izinnya.

Penelitian ini telah berhasil memotret dinamika ibu siswa SMP dalam membuat keputusan untuk mengizinkan anaknya berkendara sepeda motor. Namun demikian, penelitian ini memiliki keterbatasan karena hanya menggunakan perspektif ibu dalam memahami perilaku anak. Temuan bahwa persetujuan suami berperan penting dalam pembuatan keputusan ibu, menunjukkan pentingnya menggunakan perspektif kedua orang tua dalam mengeksplorasi topik terkait perilaku anak, alih-alih hanya menggunakan perspektif salah satu orang tua saja. Untuk itu diperlukan studi lanjutan untuk mengkonfirmasi peran ayah dalam pembentukan perilaku anak berkendara anak.

Sejalan dengan pentingnya menggunakan perspektif kedua orang tua, perlu dikembangkan intervensi berbasis orang tua, sebagaimana yang diusulkan oleh Simons-Morton dkk. (2002). Intervensi seyogyanya dapat dilakukan secara komprehensif dengan melibatkan sekolah dan lingkungan masyarakat mengingat karakteristik lingkungan menjadi faktor pendukung dalam pembuatan keputusan. Termasuk dalam intervensi ini adalah edukasi dan penegakan hukum, serta penyediaan fasilitas angkutan umum yang mendukung mobilitas anak.

SIMPULAN DAN SARAN

Umur anak menjadi dasar pertimbangan ibu dalam membuat keputusan untuk mengizinkan anak berkendara. Dalam membuat keputusan ini, ibu terutama mempertimbangkan persetujuan suami, disamping juga persepsinya terhadap keuntungan, bahaya, serta pelanggaran lalu lintas. Karakteristik lingkungan dan rumah tangga berperan dalam membentuk persepsi ibu. Studi ini perlu ditindaklanjuti dengan studi lanjutan untuk mengeksplorasi peran ayah dan pengembangan intervensi berbasis orang tua yang terintegrasi dengan sekolah dan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behaviour. *Journal of Organizational Behaviour and Human Decision Process*, 50, 179–211.
- Azen, R., & Walker, C. M. (2011). *Categorical Data Analysis for the Behavioral and Social Sciences*. Roudedge.
- Badan Pusat Statistik. (2022). *Statistik Indonesia* 2022. <https://www.bps.go.id/publication/2020/04/29/e9011b3155d45d70823c141f/statistik-indonesia-2020.html>
- Bowen, P., Rose, R., & Pilkington, A. (2017). Mixed Methods Theory and Practice-Sequential, Explanatory Approach. *International Journal of Quantitative and Qualitative Research Methods*, 5(2), 10–27.

- Desmita. (2011). *Psikologi Perkembangan Peserta Didik*. PT Remaja Rosdakarya.
- Dutta, S. (2014). A look at the various ratios in medicine-risk ratio, odds ratio and likelihood ratio. *Indian Journal of Rheumatology*, 9(3), 136–140. <https://doi.org/10.1016/j.injr.2014.06.002>
- Fatonah, S. R., & Nurdibyanandaru, D. (2018). Peran Orang Tua yang Memiliki Anak Sebagai Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Psikologi Pendidikan Dan Perkembangan*, 7, 67–79. http://journal.unair.ac.id/filerPDF/110810241_ringkasan.pdf
- Ferdosian, Z., Morowatisharifabad, M. A., & Rezaeipandari, H. (2015). Unlicensed motorcycling of high school adolescents in Dehaghan county (Isfahan Province of Iran). *Accident Analysis and Prevention*, 75, 211–216. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.12.002>
- Fetters, M. D., Curry, L. A., & Creswell, J. W. (2013). Achieving integration in mixed methods designs - Principles and practices. *Health Services Research*, 48(6 Part II), 2134–2156. <https://doi.org/10.1111/1475-6773.12117>
- Grimes, D. A., & Schulz, K. F. (2008). Making sense of odds and odds ratios. *Obstetrics and Gynecology*, 111(2), 423–426. <https://doi.org/10.1097/01.AOG.0000297304.32187.5d>
- Hanna, C. L., Taylor, D. M., Sheppard, M. A., & Laflamme, L. (2006). Fatal crashes involving young unlicensed drivers in the U.S. *Journal of Safety Research*, 37(4), 385–393. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.05.007>
- Hartini, S., Handayani, L., & Sunardi, K. S. (2018). Hubungan Dukungan Guru, Ayah, Ibu, dan Teman Sebaya dengan Perilaku Hidup Bersih dan Sehat. *Kes Mas: Jurnal Fakultas Kesehatan Masyarakat*, 12(2), 78–84. <https://doi.org/10.12928/kesmas.v12i2.7700>
- Kaye-Kauderer, H., Rodriguez, A., Levine, J., Takeguchi, Y., Machida, M., Feingold, J., Sekine, H., Katz, C., & Yanagisawa, R. (2020). Narratives of Resilience in Medical Students Following the 3/11 Triple Disaster: Using Thematic Analysis to Examine Paths to Recovery. *Psychiatry Research*, 292(113348), 1–6. <https://doi.org/10.1016/j.psychres.2020.113348>
- Kusumastutie, N. S. (2016). *Perilaku Berkendara Sepeda Motor pada Remaja Usia di Bawah 17 Tahun Ditinjau Dari Theory of Planned Behavior*. Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
- Kusumastutie, N. S. (2018). Perilaku Berkendara Sepeda Motor pada Remaja Berusia di Bawah 17 tahun. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan*, 5(1), 1–18.
- Kusumastutie, N. S., Rahmita, D., & Tohom, F. (2021). Perilaku Berkendara Sepeda

- Motor pada Siswa SMP Ditinjau dari Izin dan Persepsi Orang Tua. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8(1), 1–11. <https://doi.org/10.46447/ktj.v8i1.298>
- Nguyen, M. H., Pojani, D., & Nguyen-Phuoc, D. Q. (2023). What leads underage teenagers to ride motorcycles without a permit? Utility vs parental permissiveness. *Journal of Transport and Health*, 29(October 2022). <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101569>
- Nurlia, D. A., Komariah, S., & Waluya, B. (2017). Faktor-Faktor Penyebab Maraknya Pengendara Motor di Bawah Umur di Desa Rancamanyar Kecamatan Baleendah Kabupaten Bandung. *Sosietas*, 7(2), 381–385. ejournal.upi.edu/index.php/sosietas/article/view/10354
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Pemerintah Republik Indonesia.
- Sakina, A. I., & Siti, D. H. (2017). Menyoroti Budaya Patriarki Di Indonesia. *Social Work Journal*, 7(1), 71–80. <https://doi.org/10.24198/share.v7i1.13820>
- Simons-Morton, B. G., Hartos, J. L., & Leaf, W. A. (2002). Promoting parental management of teen driving. *Injury Prevention*, 8(Suppl II), 24–31. https://doi.org/10.1136/ip.8.suppl_2.ii24
- Williams, A. F., McCartt, A. T., Mayhew, D. R., & Watson, B. (2013). Licensing Age Issues: Deliberations from a Workshop Devoted to this Topic. *Traffic Injury Prevention*, 14(3), 237–243. <https://doi.org/10.1080/15389588.2012.702249>
- World Health Organization. (2015). *Global Status Report On Road Safety 2015*. World Health Organization.
- World Health Organization. (2018). *Global Status Report On Road Safety 2018*. World Health Organization.
- Yasin, Y. J., Grivna, M., & Abu-Zidan, F. M. (2022). Motorized 2–3 wheelers death rates over a decade: a global study. *World Journal of Emergency Surgery*, 17(1), 1–8. <https://doi.org/10.1186/s13017-022-00412-4>
- Yeh, T. H., & Chang, H. L. (2009). Age and contributing factors to unlicensed teen motorcycling. *Safety Science*, 47(1), 125–130. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.02.002>
- Yeh, T. H., Chang, H. L., & Chang, H. W. (2008). Initial age of unlicensed motorcycling experience for a cohort of high school students. *Accident Analysis and Prevention*, 40(2), 511–517. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.08.005>