

Pengaruh *Parental Monitoring* terhadap *Risky Driving Behavior* pada Remaja Awal

Siskal Idzni Putri^{1*}, Dwi Puspasari², Fitratul Ilahi³

^{1,2,3}Program Studi Psikologi, Universitas Andalas

Email: idznputri@gmail.com^{1*}

Abstrak

Seringkali ditemukan para remaja awal yang masih dibawah umur telah mengendarai sepeda motor dan perilaku-perilaku berkendara mereka yang berkaitan dengan risky driving behavior. Faktor yang dapat mempengaruhi risky driving behavior yaitu pengawasan orang tua atau parental monitoring. Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh variabel parental monitoring terhadap risky driving behavior pada remaja awal. Metode kuantitatif pada penelitian ini merupakan analisis regresi linier sederhana. Penelitian ini mengumpulkan sebanyak 141 orang yang merupakan remaja awal berusia 11-15 tahun di Provinsi Sumatera Barat, merupakan pengendara sepeda motor sedikitnya selama satu tahun terakhir, serta tinggal bersama kedua orang tua. Teknik pengumpulan sampel adalah purposive sampling. Skala penelitian ini memodifikasi skala The Behavior of Young Novice Driver Scale (BYNDS) untuk variabel risky driving behavior dan mengadaptasi alat ukur parental monitoring untuk skala parental monitoring. Penelitian ini menemukan hasil bahwa parental monitoring berpengaruh terhadap risky driving behavior pada remaja awal yang berpengaruh sebesar 8.3% (R square = .083) dan sisanya dipengaruhi oleh faktor lain diluar penelitian.

Kata Kunci: *Risky driving behavior, Parental Monitoring, Remaja Awal.*

Abstract

It is often found that early adolescents who are underage have been riding motorcycles and their driving behaviors are related to risky driving behavior. Parent's supervision or parental monitoring of parents is one of the risky driving behavior factors. The research was conducted to investigate the influence of parental monitoring on risky driving behavior in early adolescents. The quantitative method used in this research was simple linear regression analysis. This study gathered 141 participants who were early adolescents aged 11-15 years in West Sumatra Province, was a motorcycle user for at least for one year, and lived with both parents. The sampling technique is purposive sampling. This research modifies The Behavior of Young Novice Driver Scale (BYNDS) for risky driving behavior variable and adapted the parental monitoring scale for the parental monitoring variable. This study found parental monitoring does affect risky driving behavior in early adolescents with a R square effect of 8.3% (R square = .083) and the rest was influenced by other factors outside of the study.

Keywords: *Risky driving behavior, Parental Monitoring, Early Adolescent.*

PENDAHULUAN

Saat ini, hadirnya kendaraan bermotor memberikan kemudahan pada masyarakat untuk berpergian ke berbagai lokasi yang hendak dituju. Namun, sering ditemui masalah-masalah lalu lintas pada penggunaan kendaraan bermotor, salah satunya ialah kecelakaan. Menurut UU Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat 24, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Lebih lanjut, pada tahun 2020 kecelakaan lalu lintas terjadi sebanyak 100.028 kasus dan umumnya terjadi pada pemuda-pemuda usia produktif (Kemenhub dalam CNN Indonesia, 2021).

Provinsi Sumatera Barat juga turut menyumbang angka kecelakaan di Indonesia. Pada tahun 2020, sebanyak 2973 kasus kecelakaan terjadi di Sumatera Barat ((BPS Provinsi Sumatera Barat, 2021). Kecelakaan di Indonesia di dominasi pengguna sepeda motor sebesar 74,54% (Djoko dalam Faisal, 2021)). Memang, masyarakat Indonesia kebanyakan menggunakan sepeda motor dibandingkan jenis kendaraan lain. Pada 2021, sebanyak 121. 209. 304 orang tercatat sebagai pengguna sepeda motor di Indonesia (RIBPS Republik Indonesia, 2021).

Beberapa tahun terakhir seringkali dijumpai banyaknya pengendara sepeda motor di bawah umur yang dan terlibat kecelakaan lalu lintas. Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 pasal 81 ayat 2 dengan jelas menentang siapapun yang mengendarai kendaraan bermotor di bawah umur. Undang-undang ini juga secara jelas menyatakan bahwa kepemilikan SIM ialah bagi masyarakat yang telah berusia 17 tahun ke atas, begitu pula khususnya pada pemilik SIM C untuk sepeda motor. Banyak pengendara remaja awal yang belum cukup umur ini ditemui di berbagai tempat, baik pada kawasan perkotaan maupun perdesaan. Tak jarang para remaja awal di bawah umur ini mengendarai sepeda motor dengan cara yang menyimpang dari aturan lalu lintas yang berlaku sehingga dapat berisiko pada dirinya sendiri maupun orang sekitar (Nurlia dkk., 2017).

Sebuah penelitian memaparkan beberapa penyebab yang menjadi alasan para remaja di bawah umur ini berkendara sepeda motor. Pertama, adanya izin dari orang tua dan keluarga untuk mengendarai motor. Kedua, kecenderungan mengendarai sepeda motor pada remaja di bawah umur karena hemat waktu dan jarak yang cukup jauh serta lebih hemat daripada menggunakan transportasi umum. Penyebab lainnya adalah dorongan teman-teman sebaya. Terlebih, para remaja di bawah umur ini diajarkan oleh teman-temannya untuk mengendarai sepeda motor (Marwantika & Marwantika, 2020). Prameswari (2020) dalam penelitiannya di SMP Jombang mengungkapkan bahwa alasan para pelajar di bawah umur terutama dalam usia SMP menggunakan sepeda motor karena jarak sekolah dan rumah yang jauh, tidak ada yang bisa mengantarkan mereka untuk bersekolah, serta apabila harus mengayuh sepeda akan melelahkan.

Hidayati dan Hendrati (2017) dalam penelitiannya menemukan bahwa tingkat pengetahuan siswa SMP terkait pemahaman aturan lalu lintas masih belum baik. Padahal, pengetahuan lalu lintas yang belum baik dapat memperberat risiko dalam berkendara sehingga bisa terjadinya kecelakaan. Ditambah lagi, peraturan lalu lintas mencakup banyak hal seperti penggunaan pengaman, kepemilikan SIM, perilaku berkendara, dan banyak hal lainnya yang seharusnya dipahami remaja awal. Emosi remaja awal yang belum seimbang juga bisa mempengaruhi cara mereka mengendarai sepeda motor. Remaja merupakan individu yang cenderung melakukan *risky taking behavior*, yakni suatu perilaku yang memutuskan untuk melakukan perilaku berisiko yang juga bisa berujung pada perilaku negatif (Smith dkk., 2013).

Perilaku berkendara yang berisiko dan dapat membahayakan pengendaranya disebut dengan *risky driving behavior*. Seorang pakar Psikologi lalu lintas, Scott-Parker dkk. (2010) mendefinisikan *risky driving behavior* sebagai semua bentuk perilaku dengan risiko saat berkendara yang bisa meningkatkan kecenderungan terjadi kecelakaan serta bisa membahayakan seluruh pihak, baik itu pengendara itu sendiri, penumpang kendaraan, hingga para pengguna jalan. Beberapa contoh perilaku *risky driving behavior* diantaranya mengendarai kendaraan dengan sangat cepat atau bahkan terlalu lambat, ugal-ugalan saat berkendara, menggunakan alkohol saat berkendara, dan tidak menggunakan pengaman dalam berkendara, seperti *seatbelt* pada mobil dan helm pada motor (Iversen, 2004). *Risky driving behavior* seringkali ditemukan pada pengendara remaja karena kurang lihai mereka dan mereka sudah beranggapan bahwa mereka sudah mampu berkendara (Constantinou dkk., 2011). Dari beberapa faktor *risky driving behavior*, orang tua juga berperan sebagai pengaruh pada perilaku *risky driving behavior* remaja. Scott-Parker (2012) menyatakan saat seorang remaja berkendara dengan kecepatan yang tinggi atau berisiko dan tidak dipantau oleh orang tuanya, remaja ini bisa beranggapan bahwa perilaku itu biasa saja dan boleh dilakukan. Oleh karenanya, perilaku berkendara berisiko yang tidak diawasi orang tua ini nantinya akan cenderung diulang terus menerus oleh para remaja.

Saat orang tua paham dan mengetahui mengenai segala kegiatan, keberadaan, serta relasi anak dalam berteman maupun berhubungan, hal ini disebut dengan *parental monitoring* (Stattin & Kerr, 2000) . ketika

orang tua kurang aktif dalam melakukan pengawasan, anak-anak remaja mereka bisa melakukan hal-hal berisiko. Menurut Beck, dkk., (2001) orang tua yang mengawasi anak remajanya atau melakukan *parental monitoring* bisa mengetahui perkembangan anaknya seperti kemampuan, kedewasaan, dan pertimbangan yang anak mereka miliki. Orang tua yang memberikan batasan dan pengawasan perilaku anak seperti mengetahui kemana mereka pergidan apa anak mereka lakukan, orang tua akan menunjukkan kepedulian mereka terhadap aktivitas anak serta dapat mendorong anak berperilaku yang bertanggung jawab, terutama dalam berkendara. Selain itu, remaja akan lebih berkendara dengan hati-hati ketika orang tua memberikan batasan dan mengawasi keberadaan anak. Hal ini menunjukkan pentingnya *parental monitoring* bagi perilaku berkendara berisiko remaja.

METODE

Teknik pengambilan sampel penelitian ini adalah *non-probability sampling* dengan teknik *purposive sampling*. Sampel penelitian ini adalah remaja awal berusia 11-15 tahun, berdomisili di Sumatera Barat, mengendarai sepeda motor minimal dalam 1 tahun terakhir, serta tinggal bersama kedua orang tua. Sampel penelitian yang didapatkan dalam studi ini adalah sebanyak 141 orang partisipan.

Pengumpulan data penelitian dilaksanakan dengan memberikan instrumen penelitian berupa skala yang kepada responden penelitian. Variabel *risky driving behavior* diukur menggunakan modifikasi skala *The Behavior of Young Novice Drivers* (BYNDS) oleh Scott-Parker dan Proffitt (2015) Sedangkan, alat ukur variabel *parental monitoring* adalah adaptasi skala Stattin dan Kerr (2000) yang terdiri dari 24 butir aitem.

Kedua skala menggunakan pemodelan rentang skala likert, dimulai dari jawaban 1 (Tidak pernah) sampai 5 (Selalu). Setiap butir aitem dalam skala diisi oleh remaja awal yang sesuai dengan kriteria partisipan penelitian. Sebelum disebarkan, kedua skala diuji coba terlebih dahulu. Koefisien reliabilitas cronbach’s alpha skala sebesar .930. Koefisien reliabilitas cronbach’s alpha skala *parental monitoring* sebesar .923.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *parental monitoring* terhadap *risky driving behavior* pada remaja awal. Berdasarkan jenis kelamin partisipan penelitian, jumlah partisipan berjenis kelamin perempuan mendominasi dengan sebaran 61.7% dan laki-laki sebanyak 38.3%. Sedangkan berdasarkan frekuensi berkendara dalam satu minggu, para remaja awal yang berkendara setiap hari sebanyak 49.6%, 1-2 kali sebanyak 18.4%, 5-6 kali sebanyak 16.3%, dan berkendara 3-4 kali dalam satu minggu sebanyak 15.6%. Lebih lanjut, keterlibatan partisipan penelitian dalam kecelakaan diantaranya sebanyak 56% partisipan tidak pernah terlibat kecelakaan dan 44% lainnya pernah terlibat dalam kecelakaan ketika mengendarai sepeda motor. Sebaran partisipan penelitian yang dijabarkan sebelumnya dimuat dalam tabel di bawah ini.

Tabel 1. Karakteristik Partisipan Penelitian

Karakteristik	Jumla h	Persentas e
Jenis Kelamin		
Perempuan	87	61.7%
Laki-laki	54	38.3%
Frekuensi berkendara dalam satu minggu		
1-2 kali	26	18.4%
3-4 kali	22	15.6%
5-6 kali	23	16.3%
Setiap hari	70	49.6%
Keterlibatan Kecelakaan		
Tidak Pernah	79	56%

Pernah 62 44%

Berdasarkan hasil uji regresi linier sederhana, variabel *parental monitoring* (variabel bebas) berpengaruh terhadap *risky driving behavior* (variabel terikat) ($p < 0.05$). Selain itu, persentase pengaruh variabel *parental monitoring* terhadap variabel *risky driving behavior* pada remaja awal adalah sebesar 8.3% ($R\ square = .083$). Hasil ini dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Hasil utama penelitian			
Variabel	Sig (p)	R ²	Unstandardized B
<i>Risky Driving Behavior</i>	.018	.083	106.146 -.212
<i>Parental Monitoring</i>			

Penelitian ini menggunakan skor hipotetik dan mengkategorisasikan hasil penelitian menjadi dua kategori (rendah dan tinggi) baik pada variabel *risky driving behavior* maupun *parental monitoring*. Tingkat *risky driving behavior* pada remaja awal umumnya tergolong rendah sebesar 94.3% dan partisipan yang tergolong tinggi sebanyak 5.7% (Tabel 3). Tingkat *parental monitoring* pada remaja awal dalam penelitian ini umumnya berkategori tinggi sebesar 69.5% dan pada kategori rendah sebesar 30.5% (Tabel 4).

Tabel 3. Kategorisasi *Risky Driving Behavior*

Kategori	Persentase
Rendah	94.3%
Tinggi	5.7%
Total	100%

Tabel 4. Kategorisasi *Parental Monitoring*

Kategori	Persentase
Rendah	30.5%
Tinggi	69.5%
Total	100%

Penelitian ini menemukan adanya pengaruh *parental monitoring* terhadap *risky driving behavior* pada remaja awal. Hasil penelitian ini seperti halnya dipaparkan oleh beberapa penelitian sebelumnya (Carney dkk., 2010); (Taubman - Ben-Ari & Katz - Ben-Ami, 2012)). Lebih lanjut, menurut Smorti dkk. (2014) para remaja dengan *parental monitoring* dan pemberian batasan serta kontrol perilaku dari orang tua yang tinggi, akan menyebabkan kecilnya kemungkinan mereka untuk terlibat dalam perilaku berkendara berisiko. Selain itu para remaja juga akan lebih sedikit terlibat kecelakaan dibandingkan dengan mereka yang mendapatkan *parental monitoring* dan batasan-batasan lebih rendah dari orang tua mereka.

Selain orang tua yang mengawasi kegiatan anak-anaknya sehari-hari, orang tua yang menjaga hubungan komunikasi yang baik dengan anak juga akan lebih mudah melakukan monitoring kepada anaknya. Sehingga, dengan dijaganya hubungan baik antara orang tua dan anak menjadikan anak akan lebih mudah

untuk terbuka tentang pengalaman sehari-harinya kepada orang tua. Maka dari itu, hal ini juga akan mengurangi kecenderungan anak untuk terlibat dalam *risky driving behavior* (Hartos, dkk., 2002). Marwantika dan Marwantika (2020) yang meneliti pengawasan orang tua pada anak di bawah umur yang berkendara, menyebutkan bahwa peran penting pengawasan orang tua bertujuan untuk mengajarkan anak tentang norma-norma yang berlaku di masyarakat. Lebih lanjut, tingginya pengawasan dan kontrol sosial yang diberikan orang tua akan menjadikan anak lebih patuh kepada aturan atau hukum yang berlaku.

Penelitian ini juga menemukan bahwa besar pengaruh *parental monitoring* terhadap *risky driving behavior* pada remaja awal tergolong kecil. Hal ini kemungkinan dapat terjadi karena beberapa faktor lainnya yang memiliki pengaruh lebih besar yang tidak diteliti pada penelitian ini. Salah satunya adalah faktor teman sebaya karena pada rentang usia tersebut anak lebih banyak menghabiskan waktu bersama teman-teman sebaya mereka. Steinberg dan Monahan (2007) mengemukakan bahwa remaja awal cenderung mudah terpapar pengaruh dan ajakan dari teman sebaya dibandingkan masa kanak-kanak atau masa remaja akhir. Marwantika dan Marwantika (2020) menyebutkan bahwa salah satu faktor penyebab banyaknya para pengendara sepeda motor di bawah umur adalah karena ajakan teman dan keinginan diterima teman sebaya. Lebih lanjut, faktor-faktor seperti kepribadian, *sensation seeking* (Tunncliffe dkk., 2012; Yang dkk., 2013), persepsi risiko, *parent-child relationship* (Simons-Morton & Ouimet, 2006) dan faktor-faktor lainnya seperti jenis kelamin, daerah asal, dan etnis juga dapat mempengaruhi *risky driving behavior* (Scott-Parker, 2012).

Pada penelitian ini didapatkan hasil bahwa *risky driving behavior* pada remaja awal secara umum berkategori rendah. Artinya, remaja awal cenderung tidak melakukan atau sangat jarang melakukan perilaku-perilaku berkendara berisiko ketika mengendarai sepeda motor. Menurut Pertiwi (2020), rendahnya *risky driving behavior* pada remaja awal berarti mereka mengendarai sepeda motor dengan waspada, jarang terlibat dalam perilaku yang melanggar lalu lintas ketika berkendara, dan berkendara dengan aman. Hal ini kemungkinan dapat terjadi karena batasan yang diberikan orang tua. Batasan yang diberikan orang tua berpengaruh sebagai penghambat perilaku *risky driving behavior* pada remaja terutama di bawah umur. Adanya batasan dari orang tua mempengaruhi perilaku berkendara anak-anak remaja di bawah usia.

Berdasarkan Kusumastutie dkk. (2021) kebanyakan orang tua yang mengizinkan anak-anaknya mengendarai sepeda motor sebenarnya berpikiran bahwa perilaku tersebut berbahaya bagi anak dan melanggar aturan lalu lintas sehingga mereka memberikan batas waktu mengendarai sepeda motor. Selain itu, orang tua biasanya memberikan batasan tempat kemana saja anak bisa berkendara dan biasanya di sekitar tempat tinggal dan tidak jauh (Manuhoro dkk., 2016; (Kusumastutie dkk., 2018)).

Sebagian besar subjek penelitian menyatakan bahwa mereka belum pernah mengalami kecelakaan ketika mengendarai sepeda motor. Hasil ini berkaitan dengan tingkat *risky driving behavior* remaja awal yang rendah. Hasil penelitian Al Reesi dkk. (2013) menyebutkan bahwa pengendara yang tidak pernah terlibat dalam kecelakaan sepeda motor ketika berkendara cenderung memiliki skor *risky driving behavior* yang rendah. Sebaliknya, mereka yang pernah terlibat kecelakaan sepeda motor berarti melakukan *risky driving behavior* yang tinggi.

Hasil analisis statistik deskriptif yang telah peneliti lakukan menemukan hasil bahwa *parental monitoring* pada remaja awal umumnya tergolong pada kategori tinggi. Artinya, Sebagian besar orang tua memberikan pengawasan yang cukup dan baik dengan memahami dan mengetahui keberadaan anak, mengetahui aktivitas anak, serta dengan siapa saja anak mereka berhubungan. Orang tua yang memberikan *parental monitoring* yang tinggi kepada anaknya berarti para orang tua lebih memperhatikan perilaku dan keberadaan anak-anaknya (Turrissi dkk., 2010). Temuan oleh Fosco dkk. (2012) menjelaskan bahwa *parental monitoring* oleh orang tua dapat menangani perkembangan perilaku anak-anak remaja yang karena orang tua dapat mengembangkan kemampuan untuk mengetahui dan membentuk lingkungan yang baik bagi anak dalam beraktivitas. Dengan kata lain, dengan *parental monitoring* yang baik, orang tua dapat memperbaiki perilaku dan kegiatan anak-anak remaja mereka.

Selain itu, *parental monitoring* oleh orang tua menjadikan anak remaja merasa mereka selalu diawasi oleh orang tua, sehingga mereka cenderung jarang untuk melakukan perilaku-perilaku yang menyimpang (Sieverding dkk., 2005; Top dkk., 2017). Penelitian Kilian dkk. (2013) menemukan bahwa semakin orang tua mengawasi segala kegiatan dan keberadaan anak, maka anak-anak akan semakin berkonsentrasi pada segala tanggung jawab mereka seperti bersekolah. *Parental monitoring* juga akan menimbulkan perasaan bersalah dan perasaan bimbang apabila mereka melakukan perilaku yang negatif.

SIMPULAN

Hasil penelitian ini menemukan bahwa *parental monitoring* berpengaruh terhadap *risky driving behavior* pada remaja awal .018 ($P < 0.05$) dengan besar R square sebesar 8.3%. Penelitian ini juga menemukan *risky driving behavior* pada remaja awal berkategori rendah. Sedangkan, tingkat *parental monitoring* pada remaja awal pada kategori tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Reesi, H., Al Maniri, A., Plankermann, K., Al Hinai, M., Al Adawi, S., Davey, J., & Freeman, J. (2013). Risky driving behavior among university students and staff in the Sultanate of Oman. *Accident Analysis & Prevention*, 58, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.04.021>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Barat. (2021). *Data Kecelakaan Lalu Lintas yang Terjadi di Provinsi Sumatera Barat 2019-2021*. <https://sumbar.bps.go.id/indikator/34/536/1/data-kecelakaan-lalu-lintas-yang-terjadi-di-provinsi-sumatera-barat.html>
- Badan Pusat Statistik Republik Indonesia. (2021). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan jenis Kendaraan* (Unit). https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub/0000/api_pub/V2w4dFkwdFNLNU5mSE95Und2UDRMQT09/da_10/1
- Beck, K. H., Shattuck, T., & Raleigh, R. (2001). Parental Predictors of Teen Driving Risk. *American Journal of Health Behavior*, 25(1), 10–20. <https://doi.org/10.5993/AJHB.25.1.2>
- Carney, C., McGehee, D. V., Lee, J. D., Reyes, M. L., & Raby, M. (2010). Using an Event-Triggered Video Intervention System to Expand the Supervised Learning of Newly Licensed Adolescent Drivers. *American Journal of Public Health*, 100(6), 1101–1106. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2009.165829>
- CNN Indonesia. (2021). *100 Ribu Kecelakaan Lalin pada 2020, Pelajar Terbanyak*. <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210310124314-384-615978/100-ribu-kecelakaan-lalin-pada-2020-pelajar-sma-terbanyak>
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1323–1331. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002>
- Faisal, Y. (2021). *Dalam Sehari 80 Rakyat Indonesia Meninggal Dunia Akibat Kecelakaan Lalu Lintas*. <https://jakarta.ayoindonesia.com/nasional/pr-761522373/dalam-sehari-80-rakyat-indonesia-meninggal-dunia-akibat-kecelakaan-lalu-lintas>
- Fosco, G. M., Stormshak, E. A., Dishion, T. J., & Winter, C. E. (2012). Family Relationships and Parental Monitoring During Middle School as Predictors of Early Adolescent Problem Behavior. *Journal of Clinical Child & Adolescent Psychology*, 41(2), 202–213. <https://doi.org/10.1080/15374416.2012.651989>
- Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2017). Traffic Accident Risk Analysis by Knowledge, the Use of Traffic Lane, and Speed. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 4(2), 275. <https://doi.org/10.20473/jbe.v4i2.2016.275-287>
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135–150. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2003.11.003>
- Kilian, B., Hofer, M., & Kuhnle, C. (2013). Conflicts between on-task and off-task behaviors in the classroom: The influences of parental monitoring, peer value orientations, students' goals, and their value orientations. *Social Psychology of Education*, 16(1), 77–94. <https://doi.org/10.1007/s11218-012-9198-y>
- Kusumastutie, N. S. (2018). Perilaku Berkendara Sepeda Motor Pada Remaja Berusia Di Bawah 17 Tahun. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan*.
- 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>
- Manuhoro, A., Purnaweni, H., Rengga, A., Profesor, J., & Soedarto, H. (2016). *IMPLEMENTASI KEBIJAKAN BATAS USIA TERENDAH PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI KOTA SEMARANG*.
- Marwantika, S. A., & Marwantika, A. I. (2020). Peran Pengawasan Orang Tua Terhadap Pengendara Motor di Bawah Umur. *Asanka: Journal of Social Science and Education*, 1(2), 76–91.
- Nurlia, D. A., Komariah, S., & Waluya, B. (2017). Faktor-Faktor Penyebab Maraknya Pengendara Motor Di Bawah Umur Di Desa Rancamanyar Kecamatan Baleendah Kabupaten Bandung. Dalam *Sosietas* (Vol. 7, Nomor 2).
- Prameswari, H. A. (2020). *Hubungan Pola Asuh Orangtua Dengan Perilaku Berkendara Remaja (Usia 12-15 Tahun) Di Smp Negeri 1 Kabuh Jombang* [STIKes Insan Cendekia Medika Jombang]. <http://repo.stikesicme-jbg.ac.id/3870/>
- Scott-Parker, B. (2012). *A Comprehensive Investigation Of The Risky Driving Behaviour Of Young Novice Drivers*. Queensland University of Technology
- Scott-Parker, B., & Proffitt, C. (2015). Validation of the Behaviour of Young Novice Drivers Scale (BYNDS) in a New Zealand young driver population. *Accident Analysis and Prevention*, 77, 62–71. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.01.019>
- Scott-Parker, B., Watson, B., & King, M. (2010). *The risky behaviour of young drivers: Developing a measurement tool*.
- Sieverding, J. A., Adler, N., Witt, S., & Ellen, J. (2005). The Influence of Parental Monitoring on Adolescent Sexual Initiation. *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine*, 159(8), 724. <https://doi.org/10.1001/archpedi.159.8.724>
- Simons-Morton, B., & Ouimet, M. C. (2006). Parent involvement in novice teen driving: A review of the literature. Dalam *Injury Prevention* (Vol. 12, Nomor SUPPL. 1). <https://doi.org/10.1136/ip.2006.011569>
- Smith, A. R., Chein, J., & Steinberg, L. (2013). Impact of socio-emotional context, brain development, and pubertal maturation on adolescent risk-taking. Dalam *Hormones and Behavior* (Vol. 64, Nomor 2, hlm. 323–332). <https://doi.org/10.1016/j.yhbeh.2013.03.006>
- Smorti, M., Guarnieri, S., & Ingoglia, S. (2014). The parental bond, resistance to peer influence, and risky driving in adolescence. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 22, 184–195. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.12.001>
- Stattin, H., & Kerr, M. (t.t.). Parental Monitoring: A Reinterpretation. Dalam *Child Development* (Vol. 71, Nomor 4).
- Steinberg, L., & Monahan, K. C. (2007). Age differences in resistance to peer influence. *Developmental Psychology*, 43(6), 1531–1543. <https://doi.org/10.1037/0012-1649.43.6.1531>
- Taubman - Ben-Ari, O., & Katz - Ben-Ami, L. (2012). The contribution of family climate for road safety and social environment to the reported driving behavior of young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 47, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.01.003>
- Top, N., Liew, J., & Luo, W. (2017). Family and School Influences on Youths' Behavioral and Academic Outcomes: Cross-Level Interactions between Parental Monitoring and Character Development Curriculum. *The Journal of Genetic Psychology*, 178(2), 108–118. <https://doi.org/10.1080/00221325.2017.1279118>
- Tunnicliff, D. J., Watson, B. C., White, K. M., Hyde, M. K., Schonfeld, C. C., & Wishart, D. E. (2012). Understanding the factors influencing safe and unsafe motorcycle rider intentions. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 133–141. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.012>
- Turrisi, R., Ray, A. E., & Abar, C. (2010). When Is Parenting Over? Examining Parental Monitoring and High-risk Alcohol Consumption in Young Adult College Students. Dalam V. Guilamo-Ramos, J. Jaccard, & P. Dittus (Ed.), *Parental Monitoring of Adolescents*. <https://doi.org/https://doi.org/10.7312/guil14080>
- Yang, J., Du, F., Qu, W., Gong, Z., & Sun, X. (2013). Effects of Personality on Risky Driving Behavior and Accident Involvement for Chinese Drivers. *Traffic Injury Prevention*, 14(6), 565–571. <https://doi.org/10.1080/15389588.2012.748903>