



## Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Keamanan Berkendara Siswa Kelas XII SMA Negeri 4 Palu

Muhammad Sabri Syahrir\*<sup>1</sup>, Sadli Syam<sup>2</sup>, Muhammad Aji Satria<sup>1</sup>, Iin Irawati<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat,  
Universitas Tadulako

<sup>2</sup>Departemen Promosi Kesehatan, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Tadulako

<sup>3</sup>Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Tadulako

*Author's email Correspondence (\*)*: [sabrimasberto@gmail.com](mailto:sabrimasberto@gmail.com)  
(087715256131)

### ABSTRAK

Berdasarkan data SatLantas Polresta Palu tahun 2023 tercatat Kecamatan Palu Barat memiliki proporsi kasus kecelakaan sebesar 25% dari total kecelakaan lalu lintas di Kota Palu dan tercatat sebanyak 9 kasus meninggal dunia. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi perilaku keamanan berkendara pada siswa SMA Negeri 4 Palu. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan desain penelitian cross sectional. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh murid kelas XII SMAN 4 Kota Palu yang berjumlah 400 orang, teknik pengambilan sampel pada penelitian ini di tentukan dengan cara sampling acak berstrata dengan total sampel sebanyak 100 responden. Pengambilan data menggunakan kuesioner. Analisis yang digunakan adalah analisis bivariat menggunakan uji chi square untuk mengetahui hubungan pengetahuan, pengaruh teman sebaya, sarana berkendara dengan perilaku keamanan berkendara dan analisis multivariat menggunakan uji regresi untuk mengetahui variabel yang mempengaruhi perilaku keamanan berkendara. Hasil Penelitian menunjukkan pengetahuan  $p\text{-value} = 0,599$  bermakna tidak ada hubungan dengan perilaku keamanan berkendara, pengaruh teman sebaya  $p\text{-value} = 0,019$  bermakna ada hubungan dengan perilaku keamanan berkendara, sarana berkendara  $p\text{-value} = 0,047$  bermakna ada hubungan dengan perilaku keamanan berkendara, variabel yang paling berpengaruh adalah sarana berkendara dengan  $\exp(B) = 4,914$ . Kesimpulan dalam penelitian ini variabel pengetahuan tidak memiliki pengaruh terhadap perilaku keamanan berkendara sedangkan variabel pengaruh teman sebaya dan sarana berkendara memiliki pengaruh terhadap perilaku keamanan berkendara. Adapun saran dalam penelitian ini kepada SatLantas dan Dishub untuk memperketat regulasi dan pengawasan terhadap kendaraan yang tidak layak pakai serta melibatkan sekolah dalam kampanye keselamatan berkendara untuk meningkatkan kesadaran secara kolektif

**Kata Kunci:** Berkendara; Keselamatan; Pengetahuan; Siswa

### Published by:

Tadulako University

### Address:

Jl. Soekarno Hatta KM 9. Kota Palu, Sulawesi Tengah,  
Indonesia.

Phone: +6282290859075

Email: [preventifjournal.fkm@gmail.com](mailto:preventifjournal.fkm@gmail.com)

### Article history :

Received : 21 10 2024

Received in revised form : 17 12 2024

Accepted : 17 12 2024

Available online : 31 12 2024

licensed by Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.



### ABSTRACT

Based on data from the Palu Police Traffic Unit in 2023, it was recorded that West Palu District had a proportion of accident cases of 25% of the total traffic accidents in Palu City and 9 deaths were recorded. The aim of this research is to determine the factors that influence safety riding behavior among students at SMA Negeri 4 Palu. This research uses a quantitative type of research with a cross sectional research design. The population in this study was all class. Data collection uses a questionnaire. The analysis used is bivariate analysis using the chi square test to determine the relationship between knowledge, peer influence, driving facilities and safety riding behavior and multivariate analysis using a regression test to determine the variables that influence safety riding behavior. The research results show that knowledge  $p$  value = 0.599 means there is no relationship with safety riding behavior, peer influence  $p$  value = 0.019 means there is a relationship with safety riding behavior, driving facilities  $p$  value = 0.047 means there is a relationship with safety riding behavior, the most influential variable is a means of driving with  $\exp(B) = 4.914$ . The conclusion in this study is that the knowledge variable has no influence on safety riding behavior, while the peer influence variables and riding facilities have an influence on safety riding behavior. The suggestions in this research are for Traffic Police and Transportation Department to tighten regulations and supervision of vehicles that are not suitable for use and involve schools in safety riding behavior campaigns to increase collective awareness.

**Keywords:** Driving; Safety; Knowledge; Student

### PENDAHULUAN

Kepadatan lalu lintas meningkat karena pemanfaatan moda transportasi meningkat. Perluasan transportasi yang meningkat memiliki efek menguntungkan dan merugikan pada kesejahteraan keberadaan manusia. Jumlah besar kendaraan yang melintasi jalan bebas hambatan dapat meningkatkan kemungkinan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan kerusakan, kelumpuhan, dan bahkan kematian [1]. Keamanan adalah perhatian penting dan harus dipertimbangkan oleh pelanggan di bidang transportasi. Menurut Organisasi Kesehatan Dunia, insiden di jalan menyebabkan 1,35 juta kematian. Insiden jalan menempati peringkat sebagai alasan utama kedelapan kematian di semua kelompok umur, dan berfungsi sebagai alasan utama kematian pada anak-anak dan dewasa muda (5-29 tahun) [2].

Pada tahun 2018, lebih dari 1,35 juta kematian terjadi setiap tahun karena insiden lalu lintas, menjadikannya penyebab utama kematian di antara individu berusia 5-29 tahun. Remaja, khususnya di Indonesia, berusia 16-30 tahun, rawan mengalami kecelakaan lalu

lintas, sebagaimana dibuktikan oleh siswa sekolah menengah mendominasi statistik kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2020, dengan siswa menyumbang sekitar 30% dari total kecelakaan menurut data 2020 [3]

Berdasarkan data yang diperoleh dari Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Kota Palu jumlah kecelakaan lalu lintas di tahun 2019 – 2023 (September), saat ini terdapat 826 kasus kecelakaan lalu lintas dengan proporsi jumlah kasus kecelakaan tertinggi di tahun 2019 sebanyak 220 kasus dan pada tahun 2022 sebanyak 200 kasus [4]. Berdasarkan data dari Satlantas Polresta Palu terkait jumlah kecelakaan lalu lintas per kecamatan, Kecamatan Palu Barat dan Kecamatan Palu Timur menunjukkan perbedaan yang signifikan. Pada tahun 2023, Kecamatan Palu Barat memiliki proporsi kasus kecelakaan sebesar 25% dari total kasus kecelakaan lalu lintas di kota Palu yang dalam data tersebut tercatat sebanyak 9 kasus meninggal dunia, sedangkan Kecamatan Palu Timur hanya memiliki proporsi 15% yang dalam data tersebut tercatat sebanyak 4 kasus meninggal dunia [4]. Hal ini dikarenakan beberapa faktor seperti volume kendaraan, kondisi jalan, dan kesadaran masyarakat.

Semakin banyaknya kendaraan yang ada di jalanan meningkatkan risiko keamanan berkendara, oleh karena itu, pemerintah menetapkan beberapa regulasi dan giat mensosialisasikan *Safety Riding* kepada pengguna jalan. *Safety riding* bertujuan untuk meningkatkan kesadaran pengendara mengenai berbagai kemungkinan yang dapat terjadi selama di jalan. Esensi dari *safety riding* adalah memprioritaskan keselamatan, baik untuk diri sendiri maupun untuk pengguna jalan lainnya [5]. *Safety riding* dapat diartikan sebagai cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara, *safety riding* mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup [6].

SMA Negeri 4 Palu merupakan sekolah menengah atas negeri yang berada di Kota Palu Kecamatan Palu Barat Kelurahan Lere. Sekolah ini memiliki luas lahan 3.800 m<sup>2</sup> dan memiliki jumlah siswa sebanyak 1.225 orang. Sekolah ini mempunyai akreditasi A dan

menjadi salah satu sekolah favorit di Kota Palu. Setelah melakukan pengamatan awal selama jam akademik, ditemukan bahwa masih terdapat banyak pelajar yang menunjukkan perilaku tidak aman saat mengoperasikan kendaraan, seperti bersepeda dengan kecepatan tinggi, lalai memakai tutup kepala pelindung, melebihi batas kecepatan yang disarankan, dan masih terdapat pelajar yang mengoperasikan sepeda motor dalam keadaan kendaraan yang berpotensi fatal saat berada di jalan raya.

Berdasarkan latar belakang singkat diatas, peneliti tertarik dengan membawa perhatian pada masalah terkait keselamatan berkendara, dengan fokus pada faktor yang mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara dengan pengetahuan, pengaruh teman sebaya dan sarana berkendara sebagai variabel yang dipengaruhi (independen) pada pelajar di SMA Negeri 4 Palu yang menjadi lokasi obsevasi awal peneliti yang terbilang masih minim dalam hal kesadaran pada keselamatan mereka sendiri saat berkendara

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan desain penelitian *cross sectional*. Penelitian dilakukan di SMA Negeri 4 Palu pada Februari 2024 dan melibatkan seluruh 400 siswa SMAN 4 Kota Palu Kelas XII 4 sebagai populasi kemudian dengan menggunakan rumus slovin dan penyesuaian peneliti didapatkan sebanyak 100 siswa sebagai sampel, selanjutnya untuk menentukan sampel, peneliti menggunakan metode sampling acak berstrata (*Proportioned Stratified Random Sampling*) berdasarkan jumlah mahasiswa kelas XII pada setiap kelasnya

Data dalam penelitian ini diperoleh dengan cara melakukan wawancara langsung terhadap responden dengan menggunakan kuesioner tersedia yang telah dikembagkan dan telah dilakukan uji validitas dan reabilitas untuk mendapatkan data terkait identitas umum siswa dan pengetahuan, pengaruh teman sebaya dan sarana berkendara sebagai variabel independent serta perilaku keamanan berkendara sebagai variabel dependen. Kuesioner



adalah daftar pertanyaan/ Pernyataan yang sudah tersusun dengan baik, dimana responden tinggal memberikan jawaban kemudian peneliti menuliskan jawaban mereka pada kolom kuesioner yang telah disediakan.

Pengujian data melibatkan analisis univariat, bivariat, dan multivariat. Analisis univariat untuk memeriksa distribusi karakteristik dalam data demografis, variabel dependen dan variabel independen, sementara analisis bivariat menilai hubungan antara variabel dependen dan independen menggunakan uji *chi-square* serta analisis multivariat menggunakan uji *regresi* untuk mengetahui variabel yang paling mempengaruhi perilaku keamanan berkendara yang diterapkan pada kumpulan data dengan minimal tiga variabel dengan hanya memasukkan variabel yang berhubungan setelah dilakukan uji *chi-square*.

## HASIL

### Analisis Univariat

**Tabel 1**  
**Analisis Univariat Variabel Penelitian**

<b>Pengetahuan</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Baik	69	69.0
Kurang	31	31.0
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Pengaruh Teman Sebaya</b>		
Baik	56	56.0
Kurang	44	44.0
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Sarana Berkendara</b>		
Tersedia	68	68.0
Tidak Tersedia	32	32.0
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Perilaku keamanan berkendara</b>		
Aman	79	79.0
Tidak Aman	21	21.0
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

*Sumber : Data Primer, 2024*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di dapatkan data bahwa distribusi perilaku keamanan berkendara masih terdapat sebanyak 21 orang dengan presensati 21% siswa kelas XII SMA Negeri 4 Palu yang berada pada kategori tidak aman saat berkendara. Namun distribusi pengetahuan pada siswa kelas XII di SMA Negeri 4 Palu, yang tertinggi berada pada kategori pengetahuan baik sebanyak 69 responden dengan persentase 69%.

## Analisis Bivariat

**Tabel 2**  
**Hubungan Pengetahuan Dengan Perilaku Keamanan berkendara Pada Siswa Kelas XII SMA Negeri 4 Palu**

Pengetahuan	Perilaku Keamanan Berkendara				Total	P-Value
	Tidak Aman		Aman			
	n	%	n	%		
Kurang	8	25.8	23	74.2	31	0.599
Baik	13	18.8	56	81.2	69	
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>21.0</b>	<b>79</b>	<b>79.0</b>	<b>100</b>	

Sumber : Data Primer, 2024

Berdasarkan penelitian yang dilakukan didapatkan data bahwa persentase responden dengan variabel perilaku keamanan berkendara dalam kategori aman lebih tinggi pada variabel pengetahuan dengan kategori pengetahuan yang baik dibandingkan dengan kategori pengetahuan yang kurang, setelah dilakukan uji *chi-square* didapatkan hasil bahwa tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keamanan berkendara.

**Tabel 3**  
**Hubungan Pengaruh Teman Sebaya Dengan Perilaku Keamanan berkendara Pada Siswa Kelas XII SMA Negeri 4 Palu**

Pengaruh teman sebaya	Perilaku Keamanan Berkendara				Total	P-Value
	Tidak Aman		Aman			
	n	%	n	%		
Kurang	4	9.1	40	90.9	44	0.019
Baik	17	30.4	39	69.6	56	
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>21.0</b>	<b>79</b>	<b>79.0</b>	<b>100</b>	

Sumber : Data Primer, 2024

Berdasarkan penelitian yang dilakukan didapatkan data bahwa persentase responden dengan variabel perilaku keamanan berkendara dalam kategori tidak aman lebih tinggi pada variabel pengaruh teman sebaya dengan kategori baik dibandingkan dengan kategori

pengaruh teman yang kurang, setelah dilakukan uji *chi-square* didapatkan hasil bahwa terdapat hubungan antara pengaruh teman sebaya dengan perilaku keamanan berkendara.

**Tabel 4**  
**Hubungan Sarana Berkendara Dengan Perilaku Keamanan berkendara Pada Siswa Kelas XII SMA Negeri 4 Palu**

Sarana Berkendara	Perilaku Keamanan Berkendara						P-Value
	Tidak Aman		Aman		Total		
	n	%	n	%	N	%	
Tidak Tersedia	11	34.4	21	65.6	32	100	<b>0.047</b>
Tersedia	10	14.7	58	85.3	68	100	
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>21.0</b>	<b>79</b>	<b>79.0</b>	<b>100</b>		

Sumber : Data Primer, 2024

Berdasarkan penelitian yang dilakukan didapatkan data bahwa persentase responden dengan variabel perilaku keamanan berkendara dalam kategori aman lebih tinggi pada variabel sarana berkendara dengan kategori tersedia dibandingkan dengan kategori sarana berkendara yang tidak tersedia, setelah dilakukan uji *chi-square* didapatkan hasil bahwa terdapat hubungan antara sarana berkendara dengan perilaku keamanan berkendara.

### Analisis Multivariat

**Tabel 5**  
**Pengaruh Sarana Berkendara Dan Pengaruh Teman Sebaya Terhadap Perilaku Keamanan berkendara Pada Siswa Kelas XII di SMA Negeri 4 Palu**

	B	S.E	Wald	Df	Sig	Exp (B)
Pengaruh teman sebaya	1.905	0.199	8.342	1	0.004	0.149
Sarana berkendara	1.592	0.577	7.623	1	0.006	4.914

Sumber : Data Primer, 2024

Mengacu pada hasil uji multivariat menunjukkan data bahwa variabel pengaruh teman sebaya (0,004) dan sarana berkendara (0,006) memiliki pengaruh terhadap perilaku keamanan berkendara pada siswa kelas XII di SMA Negeri 4 Palu, berdasarkan hasil analisis multivariat ini juga ditemukan data bahwa variabel yang paling berpengaruh terhadap



perilaku keamanan berkendara adalah variabel sarana berkendara dengan nilai Exp (B) = 4,914 dibandingkan variabel pengaruh teman sebaya dengan nilai Exp (B) = 0,0149, yang artinya apabila setiap kenaikan risiko sarana berkendara yang kurang (tidak tersedia) maka akan meningkatkan risiko perilaku tidak aman berkendara sebanyak 4,914 kali

## **PEMBAHASAN**

### **Pengaruh Pengetahuan Terhadap Perilaku Keamanan Berkendara**

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu yang terjadi setelah melakukan pengindraan terhadap suatu objek tertentu, tanpa pengetahuan seseorang tidak mempunyai dasar untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan terhadap masalah yang dihadapi [7]. Kurangnya pengetahuan mengenai kesadaran berkendara dengan aman, terutama di kalangan pelajar, dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas [8].

Jika seseorang memiliki pemahaman yang memadai tentang protokol keselamatan dalam berkendara, kemungkinan kepatuhan mereka terhadap langkah-langkah keselamatan saat berkendara akan terpuji. Contoh kasus adalah siswa yang setuju bahwa servis rutin sangat penting untuk memastikan kinerja kendaraan yang optimal. Namun demikian, temuan penelitian menunjukkan bahwa sejumlah besar siswa memiliki persepsi yang tidak menguntungkan tentang mengemudi [9].

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa siswa dengan pengetahuan yang baik dan berperilaku aman sebesar 81,2% responden. Tingginya pengetahuan siswa tentang perilaku keamanan berkendara dikarenakan banyak responden yang telah mengetahui informasi dasar dalam berkendara sepeda motor dapat dilihat dari hasil pengambilan data menggunakan kuisisioner dimana lebih dari setengah jumlah pertanyaan, Sebagian menjawab dengan benar, hal ini menandakan responden telah mengetahui informasi terkait keselamatan berkendara.

Temuan penelitian menunjukkan tidak adanya hubungan yang signifikan secara statistik oleh karena itu, variabel yang berkaitan dengan pengetahuan dikeluarkan dari analisis multivariat untuk memeriksa dampaknya, karena korelasi antara pengetahuan dan praktik berkendara yang aman tidak menunjukkan signifikansi. Berdasarkan temuan penelitian lain menunjukkan bahwa tes statistik menunjukkan 63% responden memiliki pengetahuan tinggi tentang keselamatan berkendara, sementara 16 responden memiliki pengetahuan yang rendah, menghasilkan nilai  $p = 0,455$  ( $p > 0,05$ ), menunjukkan tidak ada hubungan antara pengetahuan dan perilaku berkendara keselamatan [10].

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Manurang dkk, 2019) menunjukkan hasil sejalan karena tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada pengendara ojek online [11]. Namun tidak sejalan dengan penelitian (Ridman, 2021), yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan pengetahuan keselamatan berkendara (*safety riding*) dengan sikap keselamatan berkendara (*safety riding*) [12]

### **Pengaruh Teman Sebaya Terhadap Perilaku Keamanan Berkendara**

Teman sebaya adalah orang dengan tingkat umur dan kedewasaan yang sekiranya sama. Teman merupakan salah satu orang terdekat khususnya pada remaja, disamping orang tua. Apabila kebanyakan diantara Kumpulan pertemanan ini sudah sadar akan risiko keselamatan berkendara, biasanya teman-teman yang lain dalam perkumupulan tersebut akan terpengaruh untuk ikut sadar terhadap risiko keselamatan berkendara [13].

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa siswa dengan pengaruh teman sebaya yang positif cenderung berperilaku aman, membentuk 69,6% responden. Rekan yang baik terkait dengan perilaku aman, terutama dalam situasi mengemudi, membantu mencegah kecelakaan dan cedera. Studi ini berfokus pada bagaimana rekan kerja mempengaruhi keselamatan dalam perilaku berkendara, seperti memeriksa kendaraan

sebelum digunakan, menggunakan APD, mengikuti batas kecepatan, dan mempertahankan lisensi lengkap.

Penelitian ini juga menunjukkan bahwa terdapat siswa dengan kategori memiliki pengaruh teman sebaya yang baik namun berperilaku tidak aman sebesar 30,4% responden. Ini menunjukkan adanya kesenjangan antara nilai positif yang ditanamkan oleh teman sebaya yang baik dengan perilaku tidak aman yang ditunjukkan oleh siswa. Hasil penelitian diatas menunjukkan bahwa terdapat siswa dengan pengaruh teman sebaya yang kurang namun berperilaku aman sebesar 90,9% responden. Tingginya angka persentase yang dihasilkan disebabkan beberapa faktor yaitu keterlibatan siswa dalam kegiatan positif. Siswa yang terlibat dalam kegiatan ekstrakurikuler seperti PKS (Patroli Keamanan Sekolah) atau seringnya ikut sosialisasi terkait keselamatan berkendara akan memiliki peluang kecil yang lebih kecil untuk terlibat dalam perilaku tidak aman dan terhindar dari pengaruh negatif teman sebaya serta cenderung menambah pengetahuan siswa yang terlibat dalam kegiatan positif yang diikuti.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa terdapat siswa dengan pengaruh teman sebaya yang kurang dan berperilaku tidak aman sebesar 9,1% responden. Hal tersebut disebabkan beberapa faktor salah satunya ialah pengaruh negatif yang diberikan oleh teman sebaya. Faktor teman sebaya sangat mempengaruhi teman yang lain ketika tidak mengikuti budaya mereka karena takut dicemooh, dikucilkan, diejek, dan merasa gengsi.

Temuan penelitian ini menunjukkan korelasi penting, menjamin dimasukkannya variabel pengaruh teman sebaya dalam analisis multivariat lebih lanjut untuk mengeksplorasi dampaknya pada perilaku berkendara keselamatan karena hubungan yang mapan antara pengaruh teman sebaya dan perilaku berkendara keselamatan. Temuan penelitian lain menunjukkan hasil yang konsisten mengenai korelasi antara pengaruh teman sebaya dan perilaku berkendara yang aman. Hubungan ini dibangun melalui analisis, yang mengungkapkan bahwa sejumlah besar responden, terutama siswa, menahan diri

untuk tidak bertanya tentang rutinitas mengemudi harian rekan-rekan mereka. Akibatnya, mereka tidak campur tangan ketika teman-teman mereka melakukan kesalahan saat mengemudi. Pengamatan ini menunjukkan bahwa pengaruh teman sebaya belum digunakan secara efektif dalam membina praktik mengemudi yang aman di antara siswa [13].

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (R.M Teguh Satria Nugroho dkk, 2021) berdasarkan hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji Chi Square pada penelitian ini menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan yang signifikan antara peran teman sebaya dengan perilaku keamanan berkendara dengan nilai pvalue 0,064 [14]. Perilaku berkendara yang tidak aman tidak serta merta disebabkan karena tidak adanya dukungan yang diberikan oleh rekan kerja, namun, bisa saja dipengaruhi oleh faktor lain, seperti adanya dukungan atau dorongan dari rekan kerja untuk memakai alat pelindung diri saat berkendara [15].

### **Pengaruh Sarana Berkendara Terhadap Perilaku Keamanan Berkendara**

Sarana berkendara adalah salah satu faktor yang dapat mempengaruhi perilaku keamanan berkendara siswa. Sarana berkendara yang dimaksud meliputi kendaraan bermotor yang layak jalan, kelengkapan berkendara yang sesuai standar, dan kelengkapan surat-surat kendaraan Hasil penelitian diatas menunjukkan bahwa terdapat siswa dengan sarana berkendara yang tersedia dan berperilaku aman sebesar 85,3% responden. Berdasarkan jawaban yang diperoleh dari kuisisioner, sebagian responden sudah menggunakan setidaknya 2 APD (Alat Pelindung Diri) penting berupa helm standar dan jaket. Hal ini menandakan bahwa mayoritas responden telah mengetahui apa saja komponen penting dalam kelengkapan sarana berkendara.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat siswa dengan sarana berkendara yang tersedia namun tidak berperilaku aman sebesar 14,7% responden. Hal ini disebabkan karena edukasi dan intervensi dari berbagai pihak masih tergolong kurang dan jelas perlu

ditingkatkan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat siswa dengan sarana berkendara yang tidak tersedia dan juga berperilaku tidak aman sebesar 34,4% responden. Berdasarkan hasil penelitian ini terdapat hubungan yang signifikan sehingga pada variabel sarana berkendara dapat dilanjutkan di analisis multivariat untuk melihat pengaruh dikarenakan hubungan sarana berkendara terhadap perilaku keamanan berkendara terdapat hubungan yang signifikan.

Temuan penelitian tambahan menunjukkan hasil yang identik dalam analisis, menunjukkan korelasi antara kebiasaan mengemudi dan perilaku berkendara keselamatan. Korelasi ini dikaitkan dengan prevalensi siswa yang menggunakan helm bersertifikat SNI (Standar Nasional Indonesia) selama perjalanan mereka. Namun demikian, masih ada kebutuhan mendesak untuk meningkatkan kepatuhan terhadap protokol keselamatan saat mengoperasikan kendaraan [3].

Hasil Penelitian ini sejalan dengan penelitian Lusya Salmawati (2020), menunjukan bahwa adanya hubungan antara kepemilikan SIM C (sarana berkendara) dengan keselamatan berkendara (*Safety Riding*) [16]. Hasil dari penelitian mereka memperlihatkan bahwa dengan memiliki sarana berkendara perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) akan aman dengan memahami aturan berkendara maka perilaku keselamatan berkendara akan aman.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

Studi di SMA Negeri 4 Palu tidak menemukan pengaruh antara pengetahuan terhadap perilaku keamanan berkendara pada siswa kelas XII, namun terdapat pengaruh antara pengaryh teman sebaya dan sarana berkendara terhadap perilaku keselamatan berkendara. Disarankan hasil penelitian ini dapat menjadi dasar bagi SatLantas Polres dan Dinas Perhubungan Kota Palu untuk memperketat regulasi dan pengawasan terhadap kendaraan yang tidak layak pakai serta melibatkan sekolah dalam kampanye keselamatan

berkendara untuk meningkatkan kesadaran secara kolektif siswanya dalam hal perilaku keamanan berkendara

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] E. E. S. Putra, S. Y. Ratih and L. Primantari, "Analisis daerah rawan kecelakaan lalu lintas jalan raya ngerong cemorosewu," *Jurnal Kacapuri : Jurnal Keilmuan Teknik Sipil*, vol. 4, no. 2, pp. 255-264, 2021.
- [2] M. F. Mirfan, N. W. Putri and A. Rahman, "Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung Di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021," *JK3L*, vol. 2, no. 2, pp. 129-137, 2021.
- [3] F. D. Oktavianti, I. Wahyuni and S. Jayanti, "Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Siswa SMA X Kota Bontang," *Media Kesehatan Masyarakat Indonesia*, vol. 22, no. 2, pp. 114-119, 2023.
- [4] P. K. P. Satlantas, "Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas," Palu, 2024.
- [5] N. S. Panggabean, P. Ani, Y. Octavia and S. Astuti, "Analisis perilaku pengendara dalam praktik safety riding didaerah pancing, medan," *Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan*, vol. 4, no. 6, pp. 1-10, 2024.
- [6] A. N. Aeni, L. Effendi, M. Fauziah and D. Herdiansyah, "Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020," *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, vol. 1, no. 2, pp. 191-204, 2021.
- [7] S. Notoadmodjo, *Promosi Kesehatan & Prilaku Kesehatan*, Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2012.
- [8] H. Muzakir and A. Birwin, "Edukasi Mengenai Kesadaran Berkendara dengan Aman pada Pelajar SMK Muhammadiyah 9 Jakarta Selatan," *Jurnal Medika : Medika*, vol. 3, no. 2, pp. 68-71, 2024.
- [9] Y. V. Taroreh, O. R. Pinontoan and L. F. Suoth, "Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Dengan Tindakan Safety Riding Pada Komunitas Motor Honda CBR Manado Community (CMC)," *Jurnal KESMAS Universitas Sam Ratulangi*, vol. 8, no. 4, pp. 37-42, 2019.



- [10] K. A. Prihastini and I. G. A. Haryawan, "Understanding and Factors of Safety Riding Behavior Among Students," *Indonesian Journal of Global Health Research*, vol. 6, no. 1, pp. 507-510, 2024.
- [11] J. Manurung, M. E. Sitorus and Rinaldi, "Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara," *Journal of Health Science and Physiotherapy*, vol. 1, no. 2, pp. 91-99, 2019.
- [12] R. Ridman, "Hubungan antara Pengetahuan Safety Riding dengan Sikap Safety Riding Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri di Kota Makassar," *UNM*, vol. 7, no. 2, 2021.
- [13] S. Mokoginta, U. Sulaeman and A. R. Amelia, "Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Pelajar SMAN 1 Kotamobagu," *Window of Public Health Journal*, vol. 3, no. 3, pp. 516-526, 2022.
- [14] R. T. S. Nugroho, O. Linda and C. Novianus, "Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021," *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, vol. 2, no. 1, pp. 89-102, 2021.
- [15] H. Akbar and S. A. Kamaruddin, "Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pengendara Ojekdan Becak Motor di Kota Kotamobagu," *PROMOTIF: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, vol. 12, no. 1, pp. 36-42, 2022.
- [16] L. Salmawati and S. W. Puspita, "Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Siswa SMA Negeri 5 Palu," *Preventif : Jurnal Kesehatan Masyarakat*, vol. 11, no. 2, pp. 134-145, 2020.