

HUBUNGAN PENGETAHUAN DAN SIKAP DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA SISWA SMAN 3 PALOPO

The Relationship Between Knowledge and Attitudes and Safe Driving Behavior Among Students of SMA Negeri 3 Palopo

Ummu Kamilah^{1*}, Asti Hardianti², Muhammad Fandi Ahmad³, Andi Mifta Farid Panggeleng⁴

¹Peminatan K3 Prodi Kesehatan Masyarakat, FKM Universitas Tadulako, ummu.kamilah@untad.ac.id

²Program Studi K3 STIK Stella Maris Makassar, astiazis29@gmail.com

³Program Studi K3 STIK Stella Maris Makassar, muh.fandi85@gmail.com

⁴Program Studi K3 Universitas Sulawesi Barat, a.miftafarid@unsulbar.ac.id

*Alamat Korespondensi: Program Studi Kesehatan Masyarakat, FKM Universitas Tadulako, 082243497159

Kata Kunci: Pengetahuan; sikap; perilaku; keselamatan berkendara; remaja; Keywords: <i>Knowledge;</i> <i>attitude;</i> <i>behavior;</i> <i>safety riding;</i> <i>adolescent;</i>	ABSTRAK Latar Belakang: Keselamatan berkendara pada remaja merupakan isu penting mengingat tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar sebagai pengguna sepeda motor. Tujuan: Mengetahui hubungan pengetahuan dan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa SMA Negeri 3 Palopo. Metode: Pendekatan kuantitatif dengan desain analitik <i>cross-sectional</i>. Sampel penelitian berjumlah 165 responden yang dipilih secara random sesuai kriteria inklusi. Instrumen penelitian berupa kuesioner terstruktur yang terdiri dari item pengetahuan dengan pilihan jawaban benar-salah, serta item sikap dan perilaku dengan skala Likert. Pengumpulan data dilakukan menggunakan <i>google form</i>, dan hasilnya dianalisis dengan analisis univariat serta uji <i>chi-square</i> untuk analisis bivariat. Hasil: Hasil menunjukkan mayoritas responden memiliki tingkat pengetahuan cukup, sikap positif, dan perilaku keselamatan berkendara kategori cukup. Uji <i>Chi-Square</i> membuktikan adanya hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku ($p=0,000$), serta sikap dengan perilaku keselamatan berkendara ($p=0,000$). Kesimpulan: Temuan ini menegaskan bahwa semakin baik pengetahuan dan semakin positif sikap siswa, semakin aman pula perilaku berkendara yang ditunjukkan. Penelitian ini berkontribusi dalam memberikan gambaran pentingnya edukasi keselamatan berkendara di lingkungan sekolah dan keluarga, serta dapat menjadi dasar intervensi untuk menekan risiko kecelakaan pada remaja.
--	--

ABSTRACT

Background: Safety riding among adolescents is an important issue considering the high number of traffic accidents involving students as motorcycle users. **Objective:** To determine the relationship between knowledge and attitudes with safety riding behavior among students of SMA Negeri 3 Palopo. **Methods:** A quantitative approach with an analytic cross-sectional design was applied. The study sample consisted of 165 respondents selected randomly according to inclusion criteria. The research instrument was a structured questionnaire consisting of knowledge items with true-false answers, as well as attitude and behavior items using a Likert scale. Data were collected using Google Forms, and the results were analyzed using univariate analysis and the Chi-Square test for bivariate analysis. **Results:** The findings showed that the majority of respondents had a moderate level of knowledge, positive attitudes, and moderate safety riding behavior. The Chi-Square test confirmed a significant relationship between knowledge and behavior ($p=0.000$), as well as between attitudes and safety riding behavior ($p=0.000$). **Conclusion:** These findings emphasize that the better the knowledge and the more positive the attitudes of students, the safer their safety riding behavior. This study contributes to providing an overview of the importance of safety riding education within schools and families and may serve as a basis for interventions to reduce the risk of accidents among adolescents.

©2025 by author.

Published by Faculty of Public Health, Hasanuddin University.

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

(<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)**PENDAHULUAN**

Pendidikan merupakan salah satu indikator utama dalam menilai perkembangan suatu bangsa.¹ Pendidikan memiliki peran penting dalam membentuk generasi bangsa yang tidak hanya unggul secara intelektual tetapi juga memiliki nilai integritas, moralitas, dan tanggung jawab sosial untuk melahirkan generasi berkualitas di era globalisasi saat ini.² Ki Hajar Dewantara menekankan bahwa pendidikan adalah upaya untuk menumbuhkan budi pekerti, pikiran, dan tubuh anak secara seimbang.³ Sekolah sebagai lembaga pendidikan formal memegang peranan yang sangat strategis pada anak dalam memperoleh pengetahuan, menanamkan sikap positif, serta membentuk karakter perilaku yang sesuai dengan norma sosial.⁴

Menurut *World Health Organization* (2023), kecelakaan lalu lintas menyebabkan sekitar 1,19 juta kematian setiap tahun dan menjadi penyebab kematian nomor dua pada kelompok usia 15–29 tahun. Data *Integrated Road Safety Management System* (IRSMS) Korlantas mencatat 79.220 kasus kecelakaan hingga Agustus 2024, meningkat dari tahun sebelumnya. Ditlantas Polda Sulawesi Selatan (2023) melaporkan lebih dari 7.000 kasus kecelakaan dengan pelajar sebagai penyumbang terbesar. Sebagian besar siswa SMA di Kota Palopo menggunakan sepeda motor sebagai roda transportasi utama,

namun masih banyak yang memiliki pengetahuan dan kesadaran rendah terhadap keselamatan berkendara.⁵ Remaja merupakan kelompok berisiko tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas karena cenderung memiliki rasa ingin tahu tinggi, emosional belum stabil, dan sering kali menunjukkan perilaku berkendara yang agresif.^{6,7} Perilaku keselamatan berkendara sangat dipengaruhi oleh faktor pengetahuan dan sikap terhadap aturan lalu lintas serta pentingnya perlindungan diri. Pengetahuan memungkinkan individu mengenali potensi bahaya, sedangkan sikap menentukan bagaimana seseorang merespons risiko tersebut.⁸

Konteks teori perilaku, *Health Belief Model* (HBM) menjelaskan bahwa tindakan keselamatan dipengaruhi oleh persepsi individu terhadap kerentanan dan keseriusan risiko, manfaat perilaku aman, serta hambatan dalam menerapkannya. Sementara itu, *Theory of Planned Behavior* (TPB) menegaskan bahwa niat untuk berperilaku aman ditentukan oleh sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan persepsi kontrol diri. Kedua teori ini memberikan dasar konseptual untuk memahami bagaimana pengetahuan dan sikap dapat memengaruhi perilaku keselamatan berkendara pada remaja. Penelitian terdahulu menunjukkan hasil yang bervariasi. Beberapa studi menemukan bahwa sikap, perlengkapan, dan dukungan sosial berpengaruh terhadap perilaku berkendara.⁹ Sementara penelitian lain melaporkan bahwa pengetahuan dan sikap tidak selalu berhubungan signifikan dengan perilaku aman.¹⁰ Ketidakkonsistenan temuan ini menegaskan perlunya penelitian lebih lanjut untuk memperjelas hubungan kedua variabel tersebut.

Survei awal di SMA Negeri 3 Palopo menunjukkan bahwa sebagian besar siswa memiliki pengalaman berkendara lebih dari tiga tahun dan 85% pernah mengalami kecelakaan, terutama akibat kelalaian seperti terburu-buru, mengantuk, atau tidak menggunakan helm. Hal ini menunjukkan masih adanya kesenjangan antara pengetahuan dan praktik keselamatan di kalangan pelajar. Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis hubungan pengetahuan dan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa SMA Negeri 3 Palopo. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi dasar bagi pihak sekolah, orang tua, dan pemerintah daerah dalam mengembangkan strategi edukasi dan kebijakan untuk menekan angka kecelakaan di kalangan remaja.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian *cross-sectional*, yaitu mengukur variabel independen (pengetahuan dan sikap) serta variabel dependen (perilaku keselamatan berkendara) pada waktu yang sama. Subjek penelitian adalah siswa SMA Negeri 3 Palopo tahun ajaran 2024/2025 yang memenuhi kriteria inklusi, yaitu siswa yang dapat mengendarai sepeda motor dan bersedia berpartisipasi dalam penelitian. Tautan kuesioner yang dibuat dalam *google form* disebarkan oleh wali kelas melalui grup resmi sekolah, sehingga responden yang berpartisipasi merupakan siswa yang secara sukarela mengisi kuesioner. Oleh karena itu, metode pengambilan sampel yang lebih tepat dikategorikan sebagai *convenience sampling*.

Sebanyak 200 siswa diundang untuk mengisi kuesioner, dan 165 siswa memberikan respons lengkap, dengan *response rate* sebesar 82,5%. Keterbatasan teknik ini adalah adanya potensi bias seleksi, karena partisipasi bergantung pada kesediaan dan akses internet responden. Namun, penyebaran dilakukan secara merata pada setiap tingkat kelas untuk meminimalkan bias representasi. Meskipun penelitian ini tidak melalui proses *ethical clearance* formal, prinsip etika penelitian tetap diterapkan. Responden diberikan penjelasan mengenai tujuan penelitian, jaminan kerahasiaan data, serta hak untuk tidak melanjutkan pengisian kapan saja tanpa konsekuensi apa pun. Persetujuan partisipasi dikonfirmasi melalui kolom *informed consent* pada awal *google form*.

Instrumen penelitian berupa kuesioner terstruktur yang diadaptasi dari penelitian Casimira & Asyfiradayati (2025). Kuesioner terdiri dari tiga bagian, yaitu: (1) kuesioner pengetahuan berbentuk pertanyaan dengan pilihan jawaban benar atau salah, (2) kuesioner sikap dengan skala Likert 1 sampai 5, dan (3) kuesioner perilaku dengan skala Likert 1 sampai 5. Sebelum digunakan, kuesioner diuji validitas dan reliabilitasnya. Uji validitas dilakukan dengan korelasi product moment Pearson dengan batas nilai $> 0,30$, sedangkan uji reliabilitas menggunakan Cronbach's Alpha dengan nilai $\geq 0,70$, sehingga instrumen dinyatakan valid dan reliabel. Selanjutnya, operasionalisasi variabel ditetapkan berdasarkan skor aktual responden dengan acuan mean dan standar deviasi hipotetik. Skor pengetahuan terdiri dari 15 butir pertanyaan (rentang skor 0–15) dan dikategorikan menjadi tinggi (≥ 9), sedang (6–8), dan rendah (≤ 5). Skor sikap terdiri dari 12 butir pernyataan (rentang skor 12–60) dan dikategorikan menjadi baik (≥ 42), cukup (30–41), dan kurang (≤ 29). Sementara itu, skor perilaku terdiri dari 17 butir pernyataan (rentang skor 17–85) dan dikategorikan menjadi baik (≥ 60), cukup (43–59), dan kurang (≤ 42).

Teknik pengumpulan data dilakukan secara daring melalui kuesioner berbasis *google form* yang diisi langsung oleh responden menggunakan ponsel masing-masing. Sebelum pengisian, peneliti menyampaikan bahwa data yang diperoleh bersifat rahasia, hanya digunakan untuk kepentingan penelitian, serta partisipasi responden bersifat sukarela tanpa adanya paksaan. Data yang terkumpul dianalisis secara bertahap. Analisis univariat digunakan untuk mendeskripsikan karakteristik responden (umur, jenis kelamin, dan kelas), serta distribusi pengetahuan, sikap, dan perilaku keselamatan berkendara. Analisis bivariat dilakukan untuk mengetahui hubungan pengetahuan dan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara menggunakan uji *Chi-Square* pada tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$).

HASIL

Tabel 1 menunjukkan bahwa mayoritas responden adalah perempuan (64,2%), dengan usia terbanyak 16 tahun (40,6%) dan pengalaman berkendara 1-3 tahun (44,8%). Hal ini sejalan dengan data nasional yang menyebutkan bahwa remaja usia 15-17 tahun merupakan kelompok usia yang paling banyak menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi menuju sekolah. Kondisi ini menegaskan bahwa remaja, khususnya pelajar SMA, merupakan kelompok yang rawan terlibat dalam risiko lalu lintas sehingga sangat penting dilakukan upaya peningkatan keselamatan berkendara

Tabel 1
Distribusi Karakteristik Responden

Karakteristik	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	59	35,8
Perempuan	106	64,2
Usia		
15 Tahun	17	10,3
16 Tahun	67	40,6
17 Tahun	60	36,4
18 Tahun	19	11,5
19 Tahun	2	1,2
Pengalaman Berkendara		
< 1 Tahun	54	32,7
1-3 Tahun	74	44,8
≥ 4 Tahun	37	22,4
Total	165	100

Sumber: Data Primer, 2025

Analisis bivariat dilakukan untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara. Uji statistik yang digunakan adalah *Chi-Square* dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 0,05$). Tabel 2 menunjukkan bahwa responden dengan pengetahuan tinggi lebih banyak memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik. Dari 62 responden dengan pengetahuan tinggi, sebanyak 54,8% memiliki perilaku baik dan hanya 11,3% yang berperilaku kurang. Sebaliknya, pada kelompok pengetahuan sedang, mayoritas (83,5%) berada pada kategori perilaku cukup. Hal ini menunjukkan bahwa kecenderungan peningkatan pengetahuan berhubungan dengan semakin baiknya perilaku keselamatan berkendara. Hasil uji *Chi-Square* mendukung temuan tersebut dengan nilai $p=0,000$ ($< 0,05$), yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa SMA Negeri 3 Palopo.

Tabel 2
Analisis Bivariat Hubungan Pengetahuan dan Perilaku Keselamatan Berkendara

Variabel	Perilaku Keselamatan						Total		P-value
	Baik		Cukup		Kurang				
	n	%	n	%	n	%	n	%	
Pengetahuan									
Tinggi	34	54,8	21	33,9	7	11,3	62	100	0,000
Sedang	1	1	86	83,5	16	15,5	103	100	
Rendah	0	0	0	0	0	0	0	100	

Sumber: Data Primer, 2025

Tabel 3 menunjukkan bahwa responden dengan sikap baik cenderung memiliki perilaku berkendara yang lebih baik. Dari 61 responden dengan sikap baik, sebanyak 54,1% berperilaku baik dan hanya 8,2% yang berperilaku kurang. Sementara itu, pada kelompok sikap cukup, mayoritas (80,4%) memiliki perilaku cukup, dan pada kelompok sikap kurang (2 responden), seluruhnya menunjukkan perilaku cukup (100%). Distribusi ini menegaskan bahwa sikap positif dengan kategori baik berhubungan dengan perilaku yang lebih aman di jalan. Hasil uji *Chi-Square* mendukung temuan ini

dengan nilai $p = 0,000 (< 0,05)$, yang menunjukkan adanya hubungan signifikan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa SMA Negeri 3 Palopo.

Tabel 3
Analisis Bivariat Hubungan Sikap dan Perilaku Keselamatan Berkendara

Variabel	Perilaku Keselamatan						Total		P-value
	Baik		Cukup		Kurang				
	n	%	n	%	n	%	n	%	
Sikap									
Baik	33	54,1	23	37,7	5	8,2	61	100	0,000
Cukup	2	2	82	80,4	18	17,6	102	100	
Kurang	0	0	2	100	0	0	2	100	

Sumber: Data Primer, 2025

PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan signifikan antara pengetahuan dan sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa SMA Negeri 3 Palopo. Temuan ini memperkuat bukti bahwa perilaku aman di jalan raya tidak hanya ditentukan oleh pemahaman terhadap aturan lalu lintas, tetapi juga oleh sikap positif yang dimiliki siswa.

Menurut Notoatmodjo, pengetahuan merupakan hasil dari proses pengindraan terhadap suatu objek, yang umumnya diperoleh melalui penglihatan dan pendengaran.¹¹ Ranah kognitif, pengetahuan terdiri atas enam tingkatan: mengetahui, memahami, menerapkan, menganalisis, mensintesis, dan mengevaluasi. Pengetahuan mengenai keselamatan berkendara menjadi dasar penting sebelum seseorang mengemudikan kendaraan, karena mencakup penguasaan keterampilan, kesiapan mental, serta kesadaran terhadap risiko di jalan.¹²

Penelitian ini mengungkapkan adanya korelasi yang signifikan antara tingkat pengetahuan dan perilaku keselamatan dalam berkendara pada siswa SMA Negeri 3 Palopo ($p = 0,000$). Analisis menunjukkan bahwa responden dengan pengetahuan tinggi cenderung memiliki perilaku berkendara yang baik (54,8%), sedangkan responden dengan pengetahuan sedang cenderung memiliki perilaku cukup (83,5%). Temuan ini menegaskan bahwa semakin tinggi pemahaman terhadap keselamatan lalu lintas, semakin baik pula perilaku berkendara yang ditunjukkan. Hasil ini sejalan dengan penelitian Puspoprodjo & Laila (2021) terhadap remaja di wilayah Pulau Jawayang menemukan bahwa mayoritas responden memiliki pengetahuan memadai tentang keselamatan berkendara.¹¹ Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh Brata et al (2025) yang menunjukkan 89,9% responden telah memahami konsep *safety riding* dengan baik.¹³ Tingkat pemahaman ini dipengaruhi oleh kemudahan akses informasi digital, yang memungkinkan remaja memperoleh pengetahuan terkait keselamatan berkendara dari berbagai sumber.¹⁴

Konsep *safety riding* sendiri mengacu pada praktik berkendara aman dan sesuai aturan untuk melindungi diri dan pengguna jalan lainnya.¹⁴ Pengetahuan menjadi fondasi utama dalam pembentukan perilaku tersebut, karena pengemudi yang memahami prinsip keselamatan cenderung lebih patuh

terhadap peraturan, menggunakan helm standar, dan menjaga kecepatan. Temuan ini konsisten dengan penelitian oleh Afiansyah & Mindiharto (2023) di Gresik, serta penelitian Rahmah dalam penelitian Audita et al (2024) di Jambi, yang sama-sama menemukan adanya hubungan signifikan antara pengetahuan dan perilaku aman.^{5,14} Penelitian Qian dalam penelitian Casimira & Asyfiradayati (2025) turut memperkuat hasil ini dengan temuan bahwa pengendara yang memiliki pemahaman keselamatan yang baik lebih jarang melakukan pelanggaran lalu lintas.¹⁰ Hasil-hasil ini mendukung teori perilaku Lawrence Green, yang menyatakan bahwa pengetahuan merupakan *predisposing factor* yang memengaruhi perilaku seseorang. Tanpa pengetahuan, individu tidak memiliki dasar yang kuat untuk mengambil keputusan yang aman.¹⁴

Namun demikian, beberapa penelitian menunjukkan bahwa pengetahuan saja belum cukup untuk membentuk perilaku berkendara yang aman. Penelitian Casimira & Asyfiradayati (2025) di SMA Negeri 7 Surakarta, Oktavianti et al (2023) di Bontang, dan Muryatma dalam penelitian Afiansyah & Mindiharto (2023) di Surabaya menunjukkan bahwa pengetahuan siswa tidak selalu berpengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara.^{10,9,5} Faktor eksternal seperti tekanan teman sebaya, kebiasaan lingkungan, dan kurangnya sarana keselamatan dapat menjadi penghambat perubahan perilaku.¹⁵ Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan pengetahuan perlu diiringi dengan pembentukan kesadaran dan nilai keselamatan melalui pendidikan serta pengawasan perilaku di lapangan.

Menurut Notoatmodjo sikap adalah respons internal seseorang terhadap suatu objek yang belum diwujudkan dalam tindakan nyata, namun berfungsi sebagai dorongan untuk bertindak. Konteks keselamatan berkendara, sikap positif merupakan modal penting untuk menginternalisasi kebiasaan aman di jalan.¹² Analisis penelitian ini menunjukkan adanya hubungan signifikan antara sikap dan perilaku keselamatan berkendara ($p = 0,000$). Sebagian besar responden dengan sikap baik menunjukkan perilaku aman (54,1%), sedangkan yang memiliki sikap cukup lebih banyak menunjukkan perilaku cukup (80,4%). Hal ini mengindikasikan bahwa sikap positif mendorong individu untuk lebih berhati-hati dan mematuhi aturan lalu lintas.

Ulleberg et al (2020) menjelaskan bahwa kepribadian dan persepsi diri berperan penting dalam membentuk sikap dan perilaku berkendara.¹⁶ Temuan ini sejalan dengan penelitian Handoko et al (2024) yang menyatakan bahwa pengendara dengan sikap positif cenderung lebih konsisten dalam menerapkan tindakan pencegahan kecelakaan seperti tidak menggunakan ponsel saat berkendara dan menghormati hak pejalan kaki.¹⁷ Berdasarkan teori perilaku Lawrence Green, sikap merupakan *predisposing factor* yang dapat mendorong terbentuknya perilaku positif.¹⁴

Hasil penelitian ini juga didukung oleh studi Dian et al (2024) di SMKN 2 Luwu dan penelitian Murtiningsih (2024) di SMAN 1 Karanganyar, yang menunjukkan bahwa sikap berhubungan signifikan dengan perilaku aman berkendara.^{18,2} Temuan serupa ditunjukkan oleh Oktavianti et al (2023) di Bontang dan Hendrawan (2019) di Surakarta, yang menunjukkan nilai signifikansi $<0,05$. Sikap positif terhadap keselamatan berkendara terbukti berkontribusi dalam menurunkan angka kecelakaan, karena pengemudi dengan sikap hati-hati cenderung memiliki risiko lebih rendah.^{9,19} Namun demikian, tidak

semua penelitian menghasilkan temuan yang serupa. Studi Casimira & Asyfiradayati (2025) di SMA Negeri 7 Surakarta serta Afiansyah & Mindiharto (2023) di SMA NU 2 Gresik menemukan tidak adanya hubungan signifikan antara sikap dan perilaku keselamatan berkendara ($p>0,05$).^{10,5} Penelitian Surastia et al (2023) juga melaporkan hasil serupa, dengan penjelasan bahwa faktor eksternal seperti kondisi jalan dan lingkungan lebih dominan memengaruhi perilaku berkendara.²⁰

Secara umum, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa 80,4% responden masih berada pada kategori sikap dan perilaku keselamatan berkendara yang cukup, sehingga diperlukan peningkatan kesadaran dan edukasi keselamatan yang lebih intensif. Sikap positif terhadap keselamatan perlu ditanamkan sejak usia remaja, karena pada masa ini individu sedang berada dalam fase pembentukan kebiasaan perilaku.²¹ Program edukatif seperti *Road Safety Class* (RSC) terbukti efektif untuk menanamkan kesadaran keselamatan. Penelitian Yu et al (2023) di Taiwan menunjukkan bahwa pendekatan edukatif berbasis video dan ceramah keselamatan dapat menurunkan pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan fatal di kalangan pelajar.²² Oleh karena itu, pendidikan keselamatan berkendara berbasis sekolah dapat menjadi strategi penting dalam membentuk perilaku berkendara yang aman dan berkelanjutan.

KESIMPULAN & SARAN

Penelitian ini menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara tingkat pengetahuan dan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa SMA Negeri 3 Palopo. Pengetahuan yang memadai dan sikap positif terbukti berkontribusi terhadap terbentuknya perilaku berkendara yang aman di kalangan remaja. Namun demikian, temuan bahwa sebagian besar responden masih berada pada kategori perilaku cukup mengindikasikan perlunya penguatan program edukasi keselamatan berkendara. Oleh karena itu, diperlukan upaya sistematis melalui integrasi pendidikan keselamatan berkendara dalam kurikulum sekolah, keterlibatan aktif orang tua dalam memberikan pengawasan dan teladan, serta dukungan pemerintah daerah melalui kebijakan dan kampanye yang berkelanjutan. Selanjutnya, penelitian lanjutan disarankan untuk mengidentifikasi faktor-faktor lain yang berpotensi memengaruhi perilaku berkendara remaja, seperti pengaruh teman sebaya, paparan informasi, serta efektivitas implementasi regulasi lalu lintas.

REFERENSI

1. Putri SAF, Wiranata IH. Peran Strategis Pendidikan Karakter dalam Pembentukan Moral Pelajar. *J Pros Konseling Kearifan Nusantara*. 2025;563–76. <https://doi.org/10.29407/5ky5fa96>
2. Murtiningsih I, Untari AD, Luthfi ZF. Membangun Karakter Bangsa: Peran Pendidikan Kewarganegaraan dalam Pembentukan Generasi Berkualitas. *J Glob Citiz J Ilm Kaji Pendidik Kewarganegaraan*. 2024;13(2):86–95. <https://ejurnal.unisri.ac.id/index.php/glbctz/article/download/11718/5946>
3. Syaparuddin S. Peranan Pendidikan Nonformal Dan Sarana Pendidikan Moral. *J Edukasi Nonform* [Internet]. 2020;1(1):173–86. <https://ummaspul.e-journal.id/JENFOL/article/view/317>
4. Triana N. Pendidikan karakter. *Mau'izhah*. 2022;11(1):1–41.

<https://doi.org/10.55936/mauizhah.v1i1.58>

5. Afiansyah TR, Mindiharto S. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor (Safety Riding) pada Siswa SMA di SMA NU 2 Gresik. *J Ilm Wahana Pendidikan*, Juni [Internet]. 2023;9(12):539–48. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8080000>
6. Marhan C, Suarni W, Pambudhi YA, Qolbih N. Regulasi Emosi dan Aggressive Driving Behavior Siswa. *J Sublimapsi*. 2021;2(1):51. <http://dx.doi.org/10.36709/sublimapsi.v2i1.14245>
7. Swadnyana IPB, Tobing DH. Hubungan antara kecerdasan emosional dan agresivitas pada remaja madya di SMA Dwijendra Denpasar. *J Psikol Udayana*. 2019;6(01):120. <https://doi.org/10.24843/JPU.2019.v06.i01.p12>
8. Irfandi A, Shaputri WW. Relationship of Knowledge With Safety Riding Behavior in Class XII, Students of Waringinkurung Senior High School. 2020;30:434–8. <https://doi.org/10.2991/ahsr.k.201125.074>
9. Oktavianti FD, Wahyuni I, Jayanti S. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Siswa SMA X Kota Bontang. *Media Kesehat Masy Indones*. 2023;22(2):114–9. <https://doi.org/10.14710/mkmi.22.2.114-119>
10. Casimira AD. Hubungan Pengetahuan dan Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Siswa SMAN 7 Surakarta. *MEDIA KESEHATAN MASYARAKAT INDONESIA*. 2025;24(2):103-109. <https://doi.org/10.14710/mkmi.24.2.103-109>
11. Puspoprodjo WU, Laila NN. Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *J Ilm Kesehat*. 2021;20(3):118–26. <https://doi.org/10.33221/jikes.v20i3.1480>
12. Wahyuningsih I, Ramdana S. Pengetahuan dan Perilaku Safety Riding Siswa SMA. *Holistik J Kesehat*. 2021;14(4):564–72. <https://doi.org/10.33024/hjk.v14i4.3502>
13. Brata GM, Hernawan D, Setiawan B. Implementasi Kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas di Kabupaten Bogor. 2025;4:7473–85. <https://ojs.unida.ac.id/karimahtauhid/article/view/20672>
14. Audita R, Anjarwati S, Novita Sari CA. Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Terhadap Sistem Satu Arah Jalan Jenderal Soedirman Purwokerto. *CIVeng J Tek Sipil dan Lingkung*. 2024;5(1):21. <https://jurnalnasional2.ump.ac.id/index.php/CIVENG/article/download/18980/6548>
15. Saputra CNW, Jatningsih O. Relasi Gender Dalam Komunitas Motor Kracker Supermoto Surabaya. *J Civ Moral Stud*. 2021;1(6):32–47. <https://doi.org/10.26740/jcms.v6n1.p32-47>
16. Wang T, Xie S, Ye X, Yan X, Chen J, Li W. Analyzing e-bikers' risky riding behaviors, safety attitudes, risk perception, and riding confidence with the structural equation model. *Int J Environ Res Public Health*. 2020;17(13):1–17. <https://doi.org/10.3390/ijerph17134763>
17. Handoko, Buntara A, Utari D, Herbawani C. Factors Associated with Safety Riding Behavior Among Workers in Tanjung Priok District, North Jakarta City. *Jikm*. 2024;16(4):212–9. <https://doi.org/10.52022/jikm.v16i4.605>
18. Hamdan D F, Rosdiana, Andi Misnawati, Nur Asphina R Djano, Rusdayni Rustam. Hubungan Sikap, Persepsi, dan Keterampilan Mengendara Siswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Safety Riding di SMKN 2 LUWU. *Media Publ Promosi Kesehat Indones*. 2024;7(5):1343–50. <https://jurnal.unismuhpalu.ac.id/index.php/MPPKI/article/view/5349>
19. Hendrawan R. Hubungan Pengetahuan dan Sikap Terhadap Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA di Kota Surakarta. *Kesehat Masy*. 2019;1–13. <https://eprints.ums.ac.id/76300/23/NASKAH%20PUBLIKASI%20RENDI%20H.pdf>
20. Surastia D R, Moch. Yunus, Anita Sulistyorini, Marji Marji. Hubungan Pengetahuan, Sikap dan Kelelahan Kerja dengan Perilaku Safety Riding pada Pengendara Go-Jek di Kota Malang. *J*

Rumpun Ilmu Kesehatan. 2023;3(3):201–19.
<https://ejurnal.politeknikpratama.ac.id/index.php/JRIK/article/view/2663/2526>

21. Brilianto R. Efektivitas kebijakan pemakaian helm pengaman dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas (studi di satlantas polrestabes semarang). 2025. https://repository.unissula.ac.id/41406/1/Magister%20Ilmu%20Hukum_20302400250_fullpdf.pdf
22. Yu X, Ma J, Tang Y, Yang T, Jiang F. Can we trust our eyes? Interpreting the misperception of road safety from street view images and deep learning. *Accid Anal Prev.* 2024;197:107455. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107455>