



EDUKASI KESELAMATAN BERKENDARA PADA REMAJA DI SMK NEGERI 4 KENDARI

SAFETY DRIVING EDUCATION FOR TEENAGERS AT SMK NEGERI 4 KENDARI

Siti Rabbani Karimuna¹, Heni Delfita Maharani², Rifa Riski Yanti³, Ruqayyah Apriliana⁴,
Wa Ode Fatimah Zuhra⁵, Yulinar Rana Rossalina⁶, Yulinar Rini Rossalina⁷, Andi Abelia⁸,
Annisa Nurisati Pratiwi⁹, Arya Eka Putra¹⁰, Augri Apriningtias¹¹, Balqis Fadhilah¹²,
Suci Putriana¹³

^{1,2,3,.....13} Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat, Universitas Halu Oleo, Kota Kendari, Indonesia

¹rabbanikarimuna@gmail.com, ²henielfita005@gmail.com, ³rifaa123riski@gmail.com,

⁴ruqayyahapriliana20@gmail.com, ⁵wdfatimahzuhra@gmail.com, ⁶yulinarrana@gmail.com,

⁷yulinarrini1107@gmail.com, ⁸andiabeliaabelia@gmail.com, ⁹annisanurisati@gmail.com,

¹⁰aryaadiasta9@gmail.com, ¹¹augriapringtias@gmail.com, ¹²balqissbalqis2@gmail.com,

¹³suciputriana799@gmail.com.

Article History:

Received: November 10th, 2024

Revised: December 10th, 2024

Published: December 12th, 2024

Abstract: *Safety driving is a strategy used to reduce the number of traffic accidents, Traffic accidents that result in injuries and deaths are a serious problem and have become a major concern in global public health. The prevalence of traffic accidents in the city of Kendari shows that in 2020, there were 182 traffic accident incidents. In 2021, the number increased to 257 incidents. As of November 2022, the number of traffic accidents reached 303 incidents, which caused 37 deaths, 30 serious injuries, and 332 minor injuries, with a total material loss of Rp. 864,650,000. The purpose of this service is to provide education to students at SMK Negeri 4 in Kendari City in an effort to increase understanding of Safety driving. The method carried out is, education about Safety driving in the form of material on the legal basis of safety driving, the prevalence of traffic accidents, the definition of Safety driving, PPE while driving, the correct position when driving, the factors that cause accidents, and the impact experienced due to accidents, where when providing education the media used is in the form of Power Point (PPT). In providing education, the results of the T Test showed that the value of $p (0.017) < \alpha (0.05)$, so H_0 was rejected and H_1 was accepted. This means that there is a difference between the average Pre-Test and Post-Test results. Based on these results, it can be concluded that the use of Power Point as a medium for counseling Safety driving for Adolescents at SMK Negeri 4 Kendari is successful.*

Keywords: *Safety, Driving, Teens*

Abstrak

Keselamatan berkendara merupakan strategi yang digunakan untuk menekan jumlah kecelakaan lalu lintas, Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan cedera dan kematian merupakan masalah yang serius dan telah menjadi perhatian utama dalam kesehatan masyarakat global. Prevalensi kecelakaan lalu lintas dikota Kendari menunjukkan bahwa pada tahun 2020, terdapat 182 insiden kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2021, jumlah tersebut meningkat menjadi 257 insiden. Hingga bulan November 2022, angka kecelakaan lalu lintas mencapai 303 insiden, yang menyebabkan 37 orang meninggal, 30 orang mengalami luka berat, dan 332 orang luka ringan, dengan total kerugian materiil sebesar Rp. 864.650.000. Tujuan Pengabdian ini untuk memberikan edukasi kepada pelajar yang berada di SMK Negeri 4 di Kota Kendari dalam upaya meningkatkan pemahaman tentang keselamatan berkendara. Metode yang dilakukan yaitu, edukasi mengenai Keselamatan berkendara berupa materi tentang dasar hukum keselamatan berkendara, prevalensi kecelakaan lalu lintas, pengertian keselamatan berkendara, APD saat berkendara, posisi saat berkendara yang benar, faktor penyebab kecelakaan, serta dampak yang dialami akibat kecelakaan, dimana pada saat pemberian edukasi dilakukan media yang digunakan berupa *Power Point* (PPT). Dalam pemberian edukasi, didapatkan hasil Uji T menunjukkan bahwa nilai $p (0,017) < \alpha (0,05)$, sehingga H_0 ditolak dan H_1 diterima. Ini berarti terdapat perbedaan antara rata-rata hasil *Pre-Test* dan *Post-Test*. Berdasarkan hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa penggunaan *Power Point* sebagai media penyuluhan Keselamatan Berkendara pada Remaja di SMK Negeri 4 Kendari berhasil.

Kata Kunci: Keselamatan, Berkendara, Remaja.

PENDAHULUAN

Skill-Based Driving atau dikenal juga dengan istilah *Safety driving*, dapat diartikan sebagai perilaku berkendara yang aman, yang menekankan pada keterampilan dalam mengemudi. Keamanan, efisiensi, dan ketepatan serta tanggun jawab merupakan kriteria yang harus dipenuhi dalam aktivitas berkendara. Hal ini merupakan inti dari konsep *Skill-Based Driving* (Sonmax *et al.*, 2022). Upaya meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap berbagai kemungkinan yang dapat terjadi selama proses berkendara merupakan hal yang mendasari rancangan *Safety Driving*. Faktor manusia, yang mencakup usia, pendidikan, lama bekerja, dan pengetahuan serta faktor kendaraan, seperti kapasitas muatan penumpang, serta faktor lingkungan, yang berkaitan dengan kondisi jalan dan cuaca merupakan beberapa faktor yang memengaruhi dan berkontribusi dalam keselamatan berkendara (Puteri & Nisa, 2020).

Penerapan strategi keselamatan berkendara atau *safety driving* sangat penting untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas (Nugroho *et al.*, 2021). Kecelakaan di jalan raya menjadi salah satu penyebab utama cedera dan kematian di seluruh dunia (Adiyanto *et al.*, 2021). Masalah ini sangat serius dan menjadi perhatian utama dalam kesehatan masyarakat global. Menurut laporan dari Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) pada tahun 2018, sekitar 1,35 juta jiwa kehilangan nyawa setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas, yang berarti satu orang meninggal setiap 24 detik. WHO juga memperkirakan bahwa pada tahun 2020, angka tersebut akan meningkat menjadi 1,9 juta jiwa (Srisantyorini *et al.*, 2021).

Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas menjadi isu serius yang terus menunjukkan peningkatan setiap tahunnya. Laporan dari Kepolisian Republik Indonesia mencatat kenaikan sebesar 3% dalam jumlah kecelakaan pada tahun 2019 dibandingkan tahun sebelumnya. Namun, data dari Korlantas Polri pada tahun 2020 menunjukkan penurunan signifikan sebesar 14%, dari 116.441 insiden

menjadi 100.028 insiden (Puspoprodo & Laila, 2021). Menurut data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub RI), pada tahun 2021 tercatat 103.645 kasus kecelakaan lalu lintas darat, meningkat 3,62% dari 100.028 kasus pada tahun 2020 (Hesti *et al.*, 2023). Pada tahun 2023, jumlah total kecelakaan di jalan raya mencapai 155 ribu, di mana 66.602 kejadian melibatkan kendaraan roda dua yang melibatkan pelajar (Soeparyanto *et al.*, 2023).

Berdasarkan laporan (Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Tenggara, 2022) terdapat 986 kasus kecelakaan lalu lintas di Provinsi Sulawesi Tenggara. Kasus kecelakaan lalu lintas tersebut menyebabkan 202 orang meninggal dunia, 62 orang mengalami luka berat, dan 1.302 orang mengalami luka ringan, dengan total kerugian materiil mencapai Rp. 3.363.710.000. Jumlah insiden ini lebih rendah dibandingkan tahun 2021. Terdapat 1.006 kasus dengan 275 korban meninggal, 43 luka berat, dan 1.262 luka ringan, serta kerugian materiil sebesar Rp. 3.370.250.000. Sementara itu, data yang diperoleh dari (Unit Lalu Lintas Polres Kota Kendari, 2022) menunjukkan pada tahun 2020, terdapat 182 insiden kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2021 jumlah insiden kecelakaan lalu lintas meningkat menjadi 257 insiden. Hingga bulan November 2022, angka kecelakaan lalu lintas terus bertambah hingga mencapai 303 insiden, yang menyebabkan 37 orang meninggal, 30 orang mengalami luka berat, dan 332 orang luka ringan, dengan total kerugian materiil sebesar Rp. 864.650.000.

Berdasarkan data WHO, kelompok usia 5-29 tahun mencatat kematian tertinggi dampak dari kecelakaan lalu lintas. Hal ini menandakan bahwa anak-anak & remaja kurang memperhatikan keselamatan pada saat berkendara (WHO, 2018). Dalam laporan WHO yg berjudul "*Youth and Road Safety*," mengungkapkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian yang paling sering terjadi dalam kelompok usia 10 hingga 24 tahun (Srisantyorini *et al.*, 2021). Kementerian Perhubungan mencatat bahwa kecelakaan lalu lintas dalam tahun 2020 banyak melibatkan individu pada usia produktif mulai dari segi pendidikan, pelajar Sekolah Menengah Atas sebagai kelompok yang paling banyak terlibat. Berdasarkan kelompok usia, kecelakaan lalu lintas terjadi dalam usia 10-19 tahun sebesar 26.906 orang, 20-29 tahun sebesar 29.281 orang, 30-39 tahun sebesar 18.553 orang, 40-49 tahun sebesar 17.980 orang, & lebih berdasarkan 50 tahun sebesar 31.740 orang (Puspoprodo & Laila, 2021)

Prevalensi kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja di Kota Kendari menunjukkan angka yang mencolok. Data dari Unit Lalu Lintas Polres Kota Kendari mencatat bahwa pada tahun 2020, terjadi 182 kecelakaan yang menyebabkan berbagai korban, termasuk kematian dan luka-luka. Kecelakaan ini mayoritas melibatkan remaja sebagai pengemudi, dengan sepeda motor sebagai kendaraan yang paling sering terlibat. Menurut laporan dari Pusiknas Bareskrim Polri, pada tahun yang sama, terdapat 782 kematian akibat kecelakaan lalu lintas, di mana remaja berkontribusi secara signifikan terhadap angka tersebut (Unit Lalu Lintas Polres Kota Kendari, 2022; Pusiknas Bareskrim Polri, 2020).

Remaja menjadi kelompok yang paling rentan terhadap kecelakaan lalu lintas dan sering kali terlibat dalam pelanggaran lalu lintas (Puspoprodo & Laila, 2021). Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan remaja dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk kurangnya konsentrasi saat berkendara, penggunaan perangkat komunikasi seperti *smartphone*, serta kendaraan atau komponen motor yang tidak memenuhi standar keselamatan. Selain itu, kontrol emosi yang kurang baik di kalangan remaja juga berkontribusi terhadap masalah ini (Aryaputra & Pujiastuti, 2023). Pemerintah telah menetapkan kebijakan yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Salah satu aspek penting dari kebijakan ini adalah peningkatan edukasi dan kesadaran lalu lintas di kalangan remaja, yang meliputi

program-program keselamatan yang dirancang untuk mengurangi perilaku berkendara yang berisiko. Penegakan hukum yang ketat terhadap pelanggaran lalu lintas juga menjadi komponen penting dari kebijakan ini, di mana remaja yang melanggar aturan dapat dikenakan sanksi yang tegas. Selain itu, pemerintah mendorong kerjasama dengan lembaga pendidikan untuk menyelenggarakan kampanye keselamatan lalu lintas yang lebih efektif, dengan tujuan menurunkan angka kecelakaan di kalangan remaja (UU No. 22 Tahun 2009). Meskipun begitu, tetap saja kecelakaan yang sering terjadi umumnya disebabkan oleh kelalaian pengendara (Aryaputra & Pujiastuti, 2023).

Remaja, yang berada pada fase perkembangan yang belum matang, cenderung mudah terpengaruh emosi, ingin tampil menarik, dan sering kali mengabaikan peraturan lalu lintas (Aryaputra & Pujiastuti, 2023). Pada tahap ini, mereka mulai tertarik untuk mencoba berkendara dengan kendaraan bermotor, meskipun pengetahuan mereka tentang berkendara masih sangat terbatas. Hal ini mengakibatkan mereka sering kali mengabaikan peraturan lalu lintas dan aspek keselamatan berkendara (Puspoprodo & Laila, 2021). Bagi individu yang berada dalam usia produktif, kendaraan memiliki peranan penting karena tingginya kebutuhan mobilitas. Namun, tingginya mobilitas ini, jika tidak diimbangi dengan pengetahuan berkendara yang baik, dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas (Puspoprodo & Laila, 2021). Berdasarkan hal tersebut maka penting untuk dilakukan suatu tindakan pencegahan dan pengendalian. Tindakan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja, pada dasarnya, dapat dilakukan dengan berbagai pendekatan (Aryaputra & Pujiastuti, 2023). Salah satu pendekatan yang dapat diterapkan adalah melalui edukasi atau sosialisasi pada remaja tentang *security driving* sebagai bentuk upaya pencegahan sejak dini agar dapat mengurangi jumlah kasus kecelakaan lalu lintas pada remaja.

METODE

Penyuluhan mengenai *Safety driving* di lakukan pada bulan November 2024 di SMK Negeri 4 Kendari oleh tim penyuluh yang berasal dari mahasiswa Peminatan Epidemiologi, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Halu Oleo, Kota Kendari. Kegiatan pengabdian ini menggunakan metode edukasi mengenai *safety driving* pada remaja berupa materi tentang pengertian *safety driving*, prevalensi kecelakaan berkendara, dasar hukum mengenai *safety driving*, jenis APD saat berkendara, jenis rambu lalu lintas, dampak tidak menerapkan *safety driving*, dan pencegahan kecelakaan saat berkendara dengan menerapkan *safety driving* menggunakan media power point. Penyuluhan kesehatan ini dilakukan melalui 5 tahap, yaitu:

1. Tahap pengenalan

Penyuluhan *safety driving* diawali dengan pengenalan diri oleh mahasiswa tim penyuluhan serta menjelaskan maksud dan tujuan datang ke SMK Negeri 4 Kendari yakni untuk melakukan sosialisasi mengenai *safety driving*. Sehingga para remaja dapat mengikuti rangkaian acara dengan seksama dan sosialisasi dapat berjalan dengan lancar.

2. Tahap pengisian *Pre-Test*

Setelah tahap pengenalan, tim penyuluh membagikan kuisioner yang berisikan 10 buah pertanyaan mengenai *safety driving* kepada siswa/siswi, untuk mengetahui sejauh mana pengetahuan para remaja mengenai *safety driving* sebelum dilakukan penyuluhan.

3. Tahap pemberian materi

Tahap ketiga merupakan tahap pemberian materi mengenai *safety driving* yang berisi pengertian *safety driving*, prevalensi kecelakaan berkendara, dasar hukum mengenai *safety*

driving, jenis APD saat berkendara, jenis rambu lalu lintas, dampak tidak menerapkan *safety driving*, dan pencegahan kecelakaan saat berkendara menggunakan media power point.

4. Tahap bermain game

Pada tahap keempat, mahasiswa mengajak para siswa/siswi untuk memainkan game edukasi yaitu kuis menggunakan *Game Quizizz*. Pertanyaan dalam kuis ini mencakup materi penyuluhan yang telah diberikan sebelumnya. Kemudian pemenang akan diambil berdasarkan siswa/siswi yang berada pada peringkat 1, 2 dan 3.

5. Tahap pengisian *Post-Test*

Tahap terakhir pada penyuluhan ini adalah tahap pengisian *Post-Test*. Pada tahap ini, mahasiswa tim penyuluh membagikan kembali kuisioner yang berisi 10 pertanyaan dengan soal yang sama pada saat pengisian kuisioner *Pre-Test*. Hal ini dilakukan agar mengetahui apakah terjadi peningkatan pengetahuan tentang *safety driving* pada siswa/siswi SMK Negeri 4 Kendari.

HASIL

Kegiatan penyuluhan tentang *Safety driving* (Keselamatan Berkendara) pada Remaja di SMK Negeri 4 Kendari. Distribusi frekuensi usia peserta dapat dilihat pada tabel 1 antara lain:

Tabel 1. Distribusi Responden Berdasarkan Umur Peserta Penyuluhan

| No | Usia Responden | Jumlah | % |
|--------------|----------------|-----------|---------------|
| 1. | 14 Tahun | 2 | 6,45 |
| 2. | 15 Tahun | 2 | 6,45 |
| 3. | 16 Tahun | 21 | 67,74 |
| 4. | 17 Tahun | 6 | 19,35 |
| Total | | 31 | 100,00 |

Sumber: Data Primer 2024

Table 2. Ringkasan Hasil Uji T Berpasangan *Pre-Test* dengan *Post Test*

| Data | Rata-Rata | Standar Deviasi | <i>P Value</i> | N |
|------------------|-----------|-----------------|----------------|----|
| <i>Pre-Test</i> | 62,97 | 18,688 | 0,017 | 31 |
| <i>Post-Test</i> | 72,70 | 18,951 | | 31 |

Sumber: Data Primer 2024

Uji Hipotesis:

H0: Tidak ada perbedaan rata-rata hasil *Pre-Test* dengan *Post-Test*

H1: Ada perbedaan rata-rata hasil *Pre-Test* dengan *Post-Test*

Hasil Uji T menunjukkan bahwa nilai $p (0,017) < \alpha (0,05)$, sehingga H0 ditolak dan H1 diterima. Ini berarti terdapat perbedaan antara rata-rata hasil *Pre-Test* dan *Post-Test*. Menurut hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa penggunaan *Power Point* sebagai media penyuluhan *Safety driving* (Keselamatan Berkendara) pada Remaja di SMK Negeri 4 Kendari berhasil.



Gambar 1. Media Power Point



Gambar 2. Penyampaian Materi



Gambar 3. Quizzizz



Gambar 4. Pemberian Hadiah Pemenang Quis



Gambar 1. Foto Bersama

PEMBAHASAN

Tabel 1 menerangkan yakni sebaran usia responden: 2 responden (6,45%) berusia 14 tahun, 2 responden (6,45%) berusia 15 tahun, dan 21 responden (67,74%) berusia 16 tahun, 6 responden (19,35%) berusia 17 tahun. Mayoritas responden berusia 16 tahun dengan persentase tertinggi sebesar 67,74% dan persentase terendah berusia 14 dan 15 tahun masing-masing sebesar 6,45%.

Berdasarkan tabel di atas diperoleh yakni terdapat peningkatan pengetahuan pada kelompok *Post-Test* jika dibandingkan dengan kelompok *Pre-Test*. Hal ini dibuktikan pada responden yang memiliki nilai rata-rata pengetahuan baik meningkat menjadi 72,70% dibandingkan pada saat *Pre-Test* yakni hanya 62,97%.

KESIMPULAN

Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan cedera dan kematian merupakan masalah yang serius dan telah menjadi perhatian utama dalam kesehatan masyarakat global, yang setara dengan satu kematian setiap 24 detik. Remaja, yang berada pada fase perkembangan yang belum matang, cenderung mudah terpengaruh emosi, ingin tampil menarik, dan sering kali mengabaikan peraturan lalu lintas sehingga perlu dilakukan Kegiatan pengabdian mengenai *Safety driving* pada Remaja berupa materi tentang pengertian *safety driving*, prevalensi kecelakaan berkendara, dasar hukum mengenai safety riding, jenis APD saat berkendara, jenis rambu lalu lintas, dampak tidak menerapkan safety riding, dan pencegahan kecelakaan saat berkendara menggunakan media power point. Hasil Uji T menunjukkan bahwa nilai $p (0,017) < \alpha (0,05)$, sehingga H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dengan demikian, disimpulkan yakni, penyuluhan *Safety driving* (Keselamatan Berkendara) pada Remaja di SMK Negeri 4 Kendari berhasil. Diharapkan agar siswa SMK 4 Kendari tetap mempertahankan pengetahuan dan wawasan yang didapatkan dari penyuluhan mengenai keselamatan berkendara serta diterapkan saat berkendara untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau hal hal yang tidak diinginkan saat berkendara. Pengetahuan dan wawasan mengenai keselamatan berkendara juga perlu mendapat perhatian dari pihak sekolah untuk tetap menjaga kawasan sekolah yang aman berlalu lintas.

PENGAKUAN/ACKNOWLEDGEMENTS

Kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada SMK Negeri 4 Kendari atas kesempatan yang diberikan kepada kami untuk melakukan penyuluhan di sekolah ini. Kami sangat menghargai kerja sama dan dukungan dari semua pihak. Semoga informasi yang kami

sampaikan bermanfaat dan memberikan wawasan baru bagi seluruh peserta. Kami berharap dapat terus menjalin hubungan baik serta berkontribusi dalam kegiatan positif di SMK Negeri 4 Kendari. Terima kasih atas perhatian dan sambutan hangat yang kami terima. Semoga SMK Negeri 4 Kendari terus sukses dan semakin maju ke depan.

DAFTAR REFERENSI

- Adiyanto, D., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety driving* Pada Pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 9(1), 96–103.
- Aryaputra, M. I., & Pujiastuti, E. (2023). Sosialisasi UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Sebagai Upaya Meningkatkan Kesadaran Berjalan Lintas Bagi Pelajar. *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 7(1), 75–82.
- Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Tenggara. (2022). Data Kecelakaan Lalu Lintas.
- Hesti, Sety, L. O. M., & Tosepu, R. (2023). Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Satuan Lalu Lintas Polres Kota Kendari Tahun 2022 : Factors Related to Traffic Accidents In The Traffic Unit Area of Kendari City Police Station In 2022. *Jurnal Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo*, 4(3), 204–211.
- Nugroho, R. M. T. S., Linda, O., & Novianus, C. (2021). 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*, 2(1), 89–102.
- Puspoprodjo, W. U. A., & Laila, N. N. (2021). Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*, 20(3), 117–125.
- Puteri, A. D., & Nisa, A. M. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety driving* Pada Supir Travel di PT Libra Wisata Transport. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 4(1), 1–10.
- Soeparyanto, T. S., Arsyad, L. O. M. N., Walendo, L., Statiswaty., & Sunarjo, I. S. (2023). Mengurangi Potensi Kecelakaan Jalan Raya dengan Kampanye dan Sosialisasi Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pelajar Kota Kendari. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Ilmu Terapan*, 5(2), 170–177.
- Sonmax, A., Nina., Marwanto., & Anwar, H. (2022). Analisis Perilaku Keselamatan Mengemudi (*Safety driving*) Pada Pengemudi di PT. Leo Jaya Trans : Analysis of *Safety driving* Behavior of Driver At PT. Leo. *Binawan Student Journal*, 4(3), 64–71.
- Srisantyorini, T., Alpiani, A. M., Saputra, N., Al, M. M., Bahri, S., & Sudin, M. (2021). Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan “X” di Kota Tangerang Selatan. *Jurnal Kajian Dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat*, 1(2), 201–214.
- Pusiknas Bareskrim Polri. (2020). Remaja dan Kecelakaan Lalu Lintas.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Unit Lalu Lintas Polres Kota Kendari. (2022). Data Kecelakaan Lalu Lintas.
- WHO. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*.