HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN, SIKAP, PERSEPSI, DAN PERAN TEMAN SEBAYA TERHADAP PERILAKU BERKENDARA SISWA SMA DI KABUPATEN MAJALENGKA (STUDI KASUS SMAN 1 TALAGA DAN SMAN 1 MAJA)

THE RELATIONSHIP BETWEEN KNOWLEDGE, ATTITUDE, PERCEPTION, AND PEER INFLUENCE ON DRIVING BEHAVIOR AMONG HIGH SCHOOL STUDENTS IN MAJALENGKA REGENCY (CASE STUDY OF SMAN 1 TALAGA AND SMAN 1 MAJA)

Affan Althof Chrisdianto^{1,*}, Erlina Indriasari², Dan Penni Cahyani³

^{1,2,3}Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jl. Raya Setu, No. 89, Bekasi, 17520

*E-mail: affanalthofchrisdianto@gmail.com

Abstract

This study aims to identify the relationship between knowledge, attitude, perception, and peer influence on driving behavior among high school students in Majalengka Regency, specifically at SMAN 1 Talaga and SMAN 1 Maja. The background of this study is the high rate of traffic accidents involving students in Majalengka Regency, mostly caused by human negligence. The sample of this study consists of 384 respondents, who are 12th-grade students from both schools, selected proportionally. The analysis results show a significant relationship between knowledge, attitude, perception, and peer influence on students' driving behavior. The most related factors are perception and peer influence, with a p-value of 0.000. This study concludes that increasing knowledge and positive attitude towards driving safety, as well as positive peer influence, can reduce risky driving behavior among high school students. This study provides recommendations to enhance driving safety education programs and strengthen the role of peers in promoting driving safety. It is hoped that the findings of this study can serve as a basis for schools, parents, and local governments in developing strategies to improve driving safety among students.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi hubungan antara pengetahuan, sikap, persepsi, dan peran teman sebaya terhadap perilaku berkendara siswa SMA di Kabupaten Majalengka, khususnya di SMAN 1 Talaga dan SMAN 1 Maja. Studi ini dilatarbelakangi oleh tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar di Kabupaten Majalengka, yang sebagian besar disebabkan oleh faktor kelalaian manusia. Sampel penelitian ini adalah siswa kelas 12 dari kedua sekolah tersebut, dengan total sampel sebanyak 384 responden yang diambil secara proporsional. Hasil analisis menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan, sikap, persepsi, dan peran teman sebaya dengan perilaku berkendara siswa. Faktor yang paling berhubungan adalah persepsi dan peran teman sebaya dengan nilai p-value 0,000. Penelitian ini menyimpulkan bahwa peningkatan pengetahuan dan perubahan sikap positif terhadap keselamatan berkendara, serta pengaruh positif dari teman sebaya, dapat mengurangi perilaku berkendara berisiko di kalangan siswa SMA. Penelitian ini memberikan rekomendasi untuk meningkatkan program edukasi keselamatan berkendara dan memperkuat peran teman sebaya dalam sosialisasi keselamatan berkendara. Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi dasar bagi pihak sekolah, orang tua, dan pemerintah daerah dalam mengembangkan strategi untuk meningkatkan keselamatan berkendara di kalangan pelajar.

Kata Kunci: Perilaku Berkendara, Pengetahuan, Sikap, Persepsi, Peran Teman Sebaya, Pelajar SMA, Keselamatan, Majalengka.

PENDAHULUAN

Kabupaten Majalengka Merupakan salah satu kota yang terletak di Provinsi Jawa Barat dengan kepadatan yang cukup tinggi, kota ini salah satu kota dengan jalan nasional yang menghubungkan ke daerah Kabupaten Indramayu, Kabupaten Cirebon, Kabupaten Kuningan, Kabupaten Ciamis, Kabupaten Tasikmalaya, dan Kabupaten Sumedang sehingga aktivitas di kota dan ruas jalan tersebut sering dilalui orang banyak kendaraan, hal ini berdampak pada resiko kecelakaan lalu lintas yang meningkat. Dilihat kondisi langsung di lapangan, daerah rawan kecelakaan di Kabupaten Majalengka Terdiri dari lima ruas jalan dengan satu ruas berstatus jalan Nasional yang langsung menghubungkan Kabupaten Cirebon dan Kabupaten

Sumedang. Kendaraan yang melintas di jalan ini pun beragam baik roda dua hingga truk besar dengan lebih dari 8 roda ditambah dengan beberapa adanya sekolah di pinggir jalan membuat ruas jalan ini menjadi ruas jalan dengan daerah rawan kecelakaan tertinggi di Kabupaten Majalengka.

Dari data yang sudah didapat dari Satuan Lalu lintas Polres Kabupaten Majalengka, diketahui bahwa kurun waktu 2018 hingga 2022 terjadi kecelakaan secara keseluruhan 1725 kejadian dengan rincian tahun 2018 terjadi 335 kejadian, tahun 2019 terjadi 321 kejadian, tahun 2020 terjadi 310 kejadian, tahun 2021 terjadi 292 kejadian Kecelakaan dan tahun 2022 terjadi 467 kejadian kecelakaan. Dari banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi di Kabupaten Majalengka salah satu usia korban yang paling banyak mengalami kecelakaan pada rentang 15 – 29 tahun dengan total 839 korban. Pelajar menduduki peringkat ke dua (2) sebagai profesi korban kecelakaan di Kabupaten Majalengka. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pelajar belum memperhatikan aspek keselamatan dalam berkendara yang nantinya dapat berpotensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas, khususnya pengendara sepeda motor.

METODE PENELITIAN

1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Majalengka dengan wilayah yang dikaji berfokus pada 2 sekolah SMA di Kabupaten Majalengka yaitu SMAN 1 Maja dan SMAN 1 Talaga. Kegiatan pengumpulan data dilaksanakan pada bulan September – Desember 2023 selama berlangsungnya Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan dilanjutkan pada Bulan Februari – Juni 2024 untuk tahapan pengolahan data, analisis data hingga pembuatan laporan hasil penelitian.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini diperlukan dua sumber data, yaitu data sekunder dan data primer dari persimpangan, yaitu:

1. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang berasal dari instansi pemerintah yang memiliki keterkaitan dengan teknis pelaksanaan penelitian ini. Adapun instansi pemerintah yang menjadi sumber data dalam penelitian ini, antara lain:

- a. Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka
- b. Kepolisian Resor Kabupaten Majalengka

2. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari survei di lapangan secara langsung ataupun melalui bantuan teknologi yang ada. Data primer yang digunakan dalam proses penelitian ini meliputi:

- a. Data Hasil Wawancara Pelajar SMA di Kabupaten Majalengka

3. Teknik Analisis Data

Tabel 1. Definisi Oprasional dan Skala Pengukuran

	variabel	definisi	instrumen	kriteria	skala
1	Pengetahuan tentang perilaku berkendara	Kemampuan responden untuk menjawab dengan benar pernyataan mengenai perilaku berkendara, mencakup pengertian, peraturan, dan penggunaan alat pelindung diri (APD) saat berkendara.	Kuesioner, berupa pertanyaan dengan alternatif jawaban <i>favourable</i> : 1. Benar=1 2. Salah=0 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> : 1. Benar=0 2. Salah = 1	0. Kurang (<56% jawaban benar) 1. Cukup (56-75% jawaban benar) 2. Baik (76-100% jawaban benar) Baik (76- 100% jawaban benar)	Ordinal

no	variabel	definisi	instrumen	kriteria	skala
2	Sikap terhadap Perilaku Berkendara	Respon berupa ungkapan, keyakinan, dan kecenderungan responden untuk melakukan suatu tindakan yang berkaitan dengan perilaku berkendara.	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban <i>favourable</i> : 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> : 1. Sangat setuju = 1 2. Setuju = 2 3. Kurang setuju = 3 4. Tidak setuju = 4 5. Sangat tidak setuju = 5	0. Kurang baik Jika : $X \leq \text{median}$ 1. Baik Jika : $X > \text{median}$ (data tidak Terdistribusi normal)	Ordinal
3	Persepsi tentang perilaku berkendara	Pandangan dari penilaian seseorang dalam menafsirkan Perilaku berkendara dalam berlalu lintas	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban <i>favourable</i> : 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> : 1. Sangat setuju = 1 2. Setuju = 2 3. Kurang setuju = 3 4. Tidak setuju = 4 5. Sangat tidak setuju = 5	0. Negatif jika : $X \leq \text{median}$ 1. Positif Jika : $X > \text{median}$ (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal

No	variabel	definisi	instrumen	kriteria	skala
4	Peran Teman Sebaya terhadap Perilaku Berkendara	Dukungan atau pengaruh teman atau kerabat dekat dalam perilaku Berkendara.	Kuesioner, berupa pertanyaan dengan alternatif jawaban <i>favourable</i> : 1. Ya=1 2. Tidak = 0 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> : 1. Ya=0 2. Tidak = 1	0. Tidak Mendukung Jika : $X \leq \text{median}$ 1. Mendukung Jika : $X > \text{median}$ (data tidak Terdistribusi normal)	Ordinal
5	Perilaku Berkendara	Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden baik sebelum, saat maupun setelah berkendara.	Kuesioner, berupa pertanyaan dengan alternatif jawaban <i>favourable</i> : 1. Selalu = 5 2. Sering = 4 3. Kadang-kadang = 3 4. Hampir tidak pernah = 2 5. Tidak pernah = 1 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> : 1. Selalu = 1 2. Sering = 2 3. Kadang-kadang = 3 4. Hampir tidak pernah = 4 5. Tidak pernah = 5	0. Tidak Aman Jika : $X \leq \text{median}$ 1. Aman Jika : $X > \text{median}$ (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yang menggunakan metode analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi bagaimana dan mengapa fenomena kecelakaan terjadi. *Cross sectional* adalah jenis penelitian yang memeriksa hubungan antara faktor risiko (variabel independen) dan faktor efek (variabel dependen), di mana observasi atau pengukuran variabel dilakukan satu kali pada satu waktu (Notoatmodjo, 2010).

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Univariat

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Responden

No	Pengetahuan	Jumlah	Persentase(%)
1	Kurang	147	38
2	Cukup	89	23
3	Baik	148	39
	Total	384	100

No	Sikap	Jumlah	Persentase(%)
1	kurang baik	149	39
2	baik	235	61
	total	384	100

No	Persepsi	Jumlah	Persentase(%)
1	Negatif	208	54
2	Positif	176	46
	Total	384	100

No	Peran Teman Sebaya	Jumlah	Persentase(%)
1	Tidak Mendukung	197	51%
2	Mendukung	187	49%
	Total	384	100%

No	Perilaku	Jumlah	Persentase(%)
1	Tidak Aman	212	55
2	Aman	172	45
	Total	384	100

Dari tabel kinerja diatas dapat diketahui distribusi frekuensi para pelajar yang dikaji menggunakan bantuan dari *software SPSS* yang meliputi pengetahuan, sikap, persepsi, peran teman sebaya, dan perilaku.

2. Analisis Bivariat

Tabel 3. Uji Chi-Square Hubungan Antara Pengetahuan dengan Perilaku Berkendara

Pengetahuan	Perilaku Berkendara (<i>Driving Behavior</i>)				Jumlah		<i>p value</i>
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Kurang	72	49	75	51	147	100%	0.006
Cukup	43	48	46	52	89	100%	
Baik	97	66	51	34	148	100%	
Total	212	54	172	46	384	100%	

Dari tabel ini menunjukkan bahwa pengetahuan yang baik tidak selalu berbanding lurus dengan perilaku berkendara yang aman, karena jumlah responden dengan pengetahuan baik yang berperilaku tidak aman (66%) lebih tinggi dibandingkan dengan kategori pengetahuan lainnya. Tabel ini memberikan wawasan tentang pentingnya tidak hanya meningkatkan pengetahuan tentang keselamatan berkendara tetapi juga mendorong perubahan perilaku yang lebih aman di jalan raya.

Tabel 4. Hasil Uji Chi-Square Hubungan Antara Sikap dengan Perilaku Berkendara

Sikap	Perilaku Berkendara (<i>Driving Behavior</i>)				Jumlah		<i>p value</i>
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Kurang Baik	93	62	56	38	149	100	0.024
Baik	119	51	116	49	235	100	
Total	212	57	172	43	384	100	

Dari tabel tersebut menunjukkan bahwa sikap yang baik terhadap keselamatan berkendara cenderung berkorelasi dengan perilaku berkendara yang lebih aman. Responden dengan sikap yang baik memiliki proporsi yang lebih tinggi untuk menunjukkan perilaku berkendara yang aman dibandingkan dengan mereka yang memiliki sikap kurang baik.

Tabel 5. Hasil Uji Chi-Square Hubungan Antara Persepsi dengan Perilaku Berkendara

Persepsi	Perilaku Berkendara (<i>Driving Behavior</i>)				Jumlah		<i>p value</i>
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Negatif	173	83	35	17	208	100	0.000
Positif	39	22	137	78	176	100	
Total	212	53	172	47	384	100	

Data menunjukkan bahwa persepsi yang negatif terhadap perilaku berkendara cenderung berkorelasi dengan perilaku berkendara yang tidak aman. Responden dengan persepsi negatif memiliki proporsi yang lebih tinggi untuk menunjukkan perilaku berkendara yang tidak aman dibandingkan dengan mereka yang memiliki persepsi negatif. Oleh karena itu, upaya untuk mengubah persepsi negatif menjadi positif terhadap keselamatan berkendara dapat menjadi langkah penting dalam mengurangi perilaku berkendara yang tidak aman.

Tabel 6. Hasil Uji Chi-Square Hubungan Antara Peran Teman Sebaya dengan Perilaku Berkendara

Peran Teman Sebaya	Perilaku Berkendara (<i>Driving Behavior</i>)				Jumlah		<i>p value</i>
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Tidak Mendukung	147	75	50	25	197	100	0.000
Mendukung	65	35	122	65	187	100	

Total	212	55	172	45	384	100
-------	-----	----	-----	----	-----	-----

Data menunjukkan bahwa dukungan dari teman sebaya berperan penting dalam perilaku berkendara. Responden yang merasa didukung oleh teman sebayanya memiliki proporsi yang lebih tinggi untuk menunjukkan perilaku berkendara yang aman dibandingkan dengan mereka yang merasa tidak didukung. Oleh karena itu, menggalakkan dukungan positif dari teman sebaya dapat menjadi langkah penting dalam mengurangi perilaku berkendara yang tidak aman.

3. Rekapitulasi Hasil Analisis Bivariat

Tabel 7. Rekapitulasi Hasil Uji Chi Square

No	Variabel bebas	Uji Statistik	<i>p value</i>	Kesimpulan
1	Pengetahuan	<i>chi-square</i>	0.006	Hubungan Signifikan
2	Sikap	<i>chi-square</i>	0.024	Hubungan Signifikan
3	Persepsi	<i>chi-square</i>	0.000	Hubungan Sangat Signifikan
4	Peran Teman Sebaya	<i>chi-square</i>	0.000	Hubungan Sangat Signifikan

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh bahwa ada hubungan antara pengetahuan, sikap, persepsi, dan peran teman sebaya dengan perilaku berkendara (*driving behavior*) pada pelajar SMAN 1 Maja dan SMAN 1 Talaga di Kabupaten Majalengka.
 - a. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang tidak signifikan antara pengetahuan pelajar tentang berkendara dan perilaku berkendara mereka. Pelajar yang memiliki pengetahuan yang lebih baik tentang aturan lalu lintas, penggunaan alat pelindung diri (APD), dan keselamatan berkendara cenderung memiliki perilaku berkendara yang lebih aman.
 - b. Sikap pelajar terhadap keselamatan berkendara juga berhubungan tidak signifikan dengan perilaku berkendara. Pelajar yang memiliki sikap positif dan mendukung keselamatan cenderung menunjukkan perilaku berkendara yang lebih aman.
 - c. Persepsi pelajar tentang risiko dan keselamatan berkendara memiliki hubungan yang sangat signifikan dengan perilaku berkendara mereka. Pelajar yang menyadari risiko-risiko berkendara dan memiliki persepsi yang benar tentang keselamatan cenderung berkendara dengan lebih aman.
 - d. Teman sebaya memainkan peran penting dalam membentuk perilaku berkendara pelajar. Dukungan atau pengaruh dari teman sebaya terhadap pentingnya keselamatan berkendara berhubungan sangat signifikan dengan bagaimana pelajar tersebut berkendara.
2. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan ternyata faktor yang paling berhubungan dengan perilaku berkendara (*driving behavior*) para pelajar adalah persepsi dan peran teman sebaya dengan nilai *p-value* 0,000.

SARAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Pelajar bisa berpartisipasi dalam penyuluhan atau pelatihan tentang keselamatan berkendara (*safety riding*) yang diselenggarakan oleh universitas, polisi, dinas perhubungan maupun lembaga lain sebagai langkah untuk melindungi keselamatan.
2. Pelajar sebaiknya mempraktikkan perilaku berkendara (*driving behavior*) yang benar, baik dalam perjalanan dekat maupun jauh, guna mengurangi atau mencegah kecelakaan lalu lintas. Selain itu, dengan berperilaku seperti ini, pelajar bisa memberikan contoh kepada masyarakat bahwa keselamatan adalah prioritas utama.

3. Pelajar perlu mengubah perilaku, meningkatkan pengetahuan, dan peduli terhadap keselamatan berkendara untuk menghindari kecelakaan lalu lintas. Perilaku negatif seperti merokok, berbicara, menggunakan ponsel saat berkendara, dan melanggar aturan lalu lintas harus dihindari.
4. Diharapkan dapat dilakukan penelitian lanjutan mengenai seberapa berpengaruh rekomendasi yang telah diberikan kepada para pelajar dengan penurunan tingkat kecelakaan pada kalangan pelajar di Kabupaten Majalengka.
5. Instansi terkait perlu membuat buku keselamatan yang dapat dipergunakan sebagai pedoman dalam memberikan pembelajaran perilaku berkendara para pelajar di Kabupaten Majalengka.

UCAPAN TERIMA KASIH

Tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih kepada keluarga, saudara, rekan-rekan, serta Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD yang telah turut membantu dalam proses penyusunan artikel ini. Penulis menyadari bahwa artikel ini masih banyak terdapat kekurangan, karena keterbatasan yang penulis miliki. Untuk itu penulis berharap artikel ini dapat berguna bagi para pembaca dan juga bermanfaat dalam mengurangi angka kecelakaan pada lokasi penelitian, serta penelitian-penelitian lainnya

DAFTAR PUSTAKA

Pemerintah Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta. 2009.

———Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan

Badan Pusat Statistik (BPS). (2023). Statistik Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia. Jakarta: BPS.

Notoatmodjo, Soekidjo, 2005, *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*, Rineka Cipta, Jakarta

_____, 2010, *Ilmu Perilaku Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta

_____, 2010, *Metodelogi Penelitian Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta

Sugiyono, 2010, *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*, Alfabeta, Bandung

Yogatama, Lea Agung Manggala, 2013, *Analisis Pengaruh Attitude, Subjective Norm, dan Perceived Behavior Control Terhadap Intensi Penggunaan Helm Saat Mengendarai Motor Pada Remaja dan Dewasa Muda Di Jakarta Selatan*, Jurnal Pesat Vol. 5 Oktober

Zuhaida, 2008, *Menjadi Teman Baik*, CV. Ghyyas Putra, Semarang