



Implementasi Kebijakan Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Siswa SMA dalam Menurunkan Kecelakaan Lalu Lintas Kota Payakumbuh

Yulhendri L^{1*}, Asep Ajidin²

¹⁻²Program Studi Magister Manajemen, Institut Teknologi Dan Bisnis Haji Agus Salim Bukittinggi, Indonesia

Email: yulhendri280772@gmail.com¹, asepajidinhamidy@gmail.com²

*Penulis Korespondensi: yulhendri280772@gmail.com

Abstract. *This study analyzes the implementation of safe riding policies for high school students in reducing the risk of traffic accidents in Payakumbuh City. The study employs a descriptive qualitative approach with a case study orientation. Informants were selected through purposive sampling from local government officials, the Department of Transportation, the Traffic Unit, schools, teachers/advisors, parents, and students. Data were collected through in-depth interviews, observations, and documentation, then analyzed interactively through data condensation, data presentation, and the drawing and verification of conclusions. The analysis utilized George C. Edwards III's implementation model, which encompasses communication, resources, disposition, and bureaucratic structure. The research results show that safe riding policies are implemented through school education, the "Police Go to School" program, the "Pelajar Pelopor" (Student Pioneers) program, security and supervision during school hours, patrols, enforcement, the provision of traffic signs and shelters, and the development of free student transportation. Communication has taken place through various channels, but student compliance has not been consistent. Resources are available, but their scope and integration need to be strengthened. The disposition of implementers is supportive, while student behavior remains varied. The bureaucratic structure is relatively supportive, but cross-sector coordination and evaluation need to be improved. The study concluded that the policy has been implemented but is not yet optimal, so there is a need to strengthen education, supervision, coordination, and safe student transportation.*

Keywords: *High School Students; Policy Implementation; Public Policy; Road Safety; Traffic Accidents.*

Abstrak. Penelitian ini menganalisis implementasi kebijakan keselamatan berkendara (*safety riding*) siswa SMA dalam menurunkan risiko kecelakaan lalu lintas di Kota Payakumbuh. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan orientasi studi kasus. Informan dipilih secara purposive dari unsur pemerintah daerah, Dinas Perhubungan, Satuan Lalu Lintas, sekolah, guru/pembina, orang tua, dan siswa. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam, observasi, dan dokumentasi, kemudian dianalisis secara interaktif melalui kondensasi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Analisis menggunakan model implementasi George C. Edwards III yang meliputi komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan *safety riding* dilaksanakan melalui edukasi sekolah, *Police Go to School*, Pelajar Pelopor, pengamanan dan pengawasan jam sekolah, patroli, penertiban, penyediaan rambu dan *shelter*, serta pengembangan angkutan pelajar gratis. Komunikasi telah berjalan melalui berbagai saluran, tetapi kepatuhan siswa belum konsisten. Sumber daya tersedia, namun cakupan dan integrasinya perlu diperkuat. Disposisi pelaksana mendukung, sedangkan perilaku siswa masih beragam. Struktur birokrasi relatif mendukung, tetapi koordinasi dan evaluasi lintas sektor perlu ditingkatkan. Penelitian menyimpulkan bahwa implementasi kebijakan telah berjalan, tetapi belum optimal sehingga perlu penguatan edukasi, pengawasan, koordinasi, dan transportasi pelajar yang aman.

Kata Kunci: Keselamatan Berkendara; Kecelakaan Lalu Lintas; Kebijakan Publik; Pelajar SMA; Implementasi Kebijakan.

1. LATAR BELAKANG

Keselamatan lalu lintas merupakan bagian penting dari pelayanan publik karena berkaitan langsung dengan perlindungan masyarakat, mobilitas, rasa aman, serta keberlangsungan aktivitas sosial dan ekonomi (Muzadi et al., 2026). Keselamatan berkendara (*safety riding*) tidak hanya ditentukan oleh kemampuan individu pengendara, tetapi juga oleh kualitas kebijakan, komunikasi, sumber daya, pengawasan, penegakan aturan, sarana-prasarana, dan kondisi lingkungan transportasi (Hamdan et al., 2024); (Achmad, 2024). Dalam

konteks pelajar, persoalan tersebut menjadi semakin penting karena siswa SMA merupakan kelompok pengguna jalan yang sebagian telah melakukan perjalanan secara mandiri menggunakan sepeda motor.

Safety riding pada penelitian ini dipahami sebagai perilaku berkendara yang mengutamakan keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan lainnya (Nugroho et al., 2021). Perilaku tersebut mencakup penggunaan helm sesuai ketentuan, kepatuhan terhadap rambu dan marka, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, pengendalian kecepatan, penggunaan kendaraan yang layak, kepatuhan terhadap ketentuan legalitas pengemudi, serta penghindaran tindakan yang meningkatkan risiko kecelakaan (Puspoprodo & Laila, 2021); (Wulandari, 2018). Dengan demikian, keselamatan berkendara tidak tepat dipersempit hanya pada penggunaan helm.

Persoalan keselamatan siswa juga tidak dapat dipahami hanya sebagai persoalan perilaku individual. Pilihan menggunakan sepeda motor berkaitan dengan kebutuhan mobilitas, jarak perjalanan, waktu tempuh, ketersediaan angkutan umum, kondisi jaringan jalan, dukungan keluarga, lingkungan sekolah, dan pengawasan (Silangit et al., 2025); (Rumae & Enne, 2026). Oleh karena itu, kebijakan keselamatan pelajar perlu menggabungkan pendekatan edukatif, preventif, pengawasan, rekayasa lalu lintas, penegakan hukum, serta penyediaan alternatif transportasi yang aman (Hilmi et al., 2025).

Dalam konteks Kota Payakumbuh, isu keselamatan pelajar berkaitan dengan mobilitas perkotaan dan konsentrasi perjalanan pada jam masuk serta pulang sekolah. Pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan mempunyai peran dalam pelayanan transportasi, sarana-prasarana, rekayasa lalu lintas, pengawasan operasional, edukasi, dan pengembangan angkutan pelajar. Sementara itu, Satuan Lalu Lintas Polres Payakumbuh memiliki fungsi pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, pendidikan masyarakat lalu lintas, keamanan dan keselamatan lalu lintas, rekayasa, audit dan inspeksi, serta penegakan hukum.

Data kecelakaan yang digunakan sebagai konteks penelitian menunjukkan bahwa pada tahun 2024 tercatat 196 kasus dengan 13 meninggal dunia, 12 luka berat, dan 171 luka ringan. Pada tahun 2025 tercatat 179 kasus dengan 11 meninggal dunia, tidak ada luka berat, dan 168 luka ringan. Data tahun 2023 yang tercantum dalam bahan penelitian sebelumnya adalah 138 kasus, terdiri atas 9 meninggal dunia, 1 luka berat, dan 128 luka ringan. Karena terdapat perbedaan sumber/versi data, angka 2023 dan seri data tersebut harus tetap diperlakukan sebagai data pendukung dan diverifikasi dengan dokumen resmi sebelum naskah final diserahkan.

Jumlah kasus tahun 2024–2025 menurun dari 196 menjadi 179 kasus atau sekitar 8,67 persen. Korban meninggal dunia turun dari 13 menjadi 11, luka berat dari 12 menjadi 0, sedangkan luka ringan dari 171 menjadi 168. Namun, penelitian ini tidak menjadikan perubahan angka tersebut sebagai bukti kausal bahwa kebijakan *safety riding* sendirilah yang menyebabkan penurunan kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas merupakan fenomena multifaktor yang dapat dipengaruhi oleh manusia, kendaraan, jalan, lingkungan, cuaca, kepadatan lalu lintas, pengawasan, penegakan hukum, dan perubahan mobilitas masyarakat.

Urgensi kebijakan keselamatan pelajar juga diperkuat oleh temuan lapangan mengenai pola mobilitas dan perilaku siswa. Dalam wawancara, terdapat siswa yang menempuh perjalanan sekitar tujuh kilometer dengan sepeda motor dan telah menggunakan helm tetapi belum memiliki SIM. Temuan ini menunjukkan bahwa satu bentuk perilaku aman belum berarti seluruh aspek *safety riding* telah dipenuhi. Di sisi lain, terdapat pengalaman siswa yang setelah mengalami kecelakaan memperoleh pendampingan lebih besar, serta informasi mengenai pengaruh teman sebaya terhadap kebiasaan tidak menggunakan helm. Temuan tersebut menunjukkan bahwa perilaku keselamatan dipengaruhi pengalaman, norma kelompok, keluarga, dan lingkungan sosial.

Implementasi kebijakan keselamatan berkendara di Kota Payakumbuh dilakukan melalui kombinasi kegiatan edukasi, pengamanan, pengawasan, fasilitas, pembinaan, dan pelayanan transportasi. Dari sisi komunikasi, kegiatan dilakukan melalui edukasi di sekolah, PAM pagi, media sosial, banner, dan program Pelajar Pelopor. Dari sisi sumber daya, terdapat personel, data, rambu, shelter, kendaraan operasional, serta perencanaan angkutan pelajar. Dari sisi disposisi, terdapat komitmen pemerintah daerah, Dishub, Satlantas, sekolah, dan guru. Dari sisi struktur birokrasi, terdapat pembagian peran antara Dishub, Satlantas, sekolah, dan aktor terkait, meskipun koordinasi dan evaluasi lintas sektor masih perlu diperkuat.

Program angkutan pelajar gratis menjadi salah satu konteks penting karena memberikan alternatif terhadap ketergantungan siswa pada sepeda motor. Program tersebut dirancang untuk pelajar SD, SMP dan SMA/SMK, dengan jam pelayanan yang disesuaikan dengan aktivitas sekolah dan akses tanpa pungutan bagi pelajar sesuai ketentuan program. Feasibility study kebutuhan dan trayek bus juga menunjukkan pentingnya aksesibilitas, jarak menuju titik naik, waktu tunggu, ketepatan jadwal, serta kesesuaian rute dengan pola perjalanan siswa. Dalam penelitian ini, transportasi pelajar diposisikan sebagai intervensi pendukung keselamatan, bukan sebagai pengganti edukasi *safety riding*.

Kompleksitas tersebut menyebabkan implementasi kebijakan tidak cukup dianalisis hanya dengan melihat ada atau tidaknya program. Diperlukan analisis mengenai bagaimana

kebijakan dikomunikasikan, apakah sumber daya tersedia dan digunakan, bagaimana sikap serta komitmen pelaksana, dan bagaimana struktur birokrasi mengatur pembagian tugas serta koordinasi. Atas dasar itu, penelitian menggunakan teori implementasi kebijakan George C. Edwards III yang terdiri atas komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi sebagai kerangka analitis utama.

Pemilihan model Edwards III sesuai dengan karakter penelitian yang berorientasi pada proses implementasi di tingkat operasional dan lintas aktor. Model tersebut memungkinkan peneliti menghubungkan kebijakan dengan tindakan nyata Dinas Perhubungan, Satlantas, sekolah, guru, serta respons siswa. Pendekatan ini juga sejalan dengan tesis Andri Noverman yang menempatkan Edwards III sebagai *core analytical framework* dan menyusun penelitian melalui hubungan yang sistematis antara latar belakang, pertanyaan penelitian, tujuan, ruang lingkup, metode, temuan, dan pembahasan.

Penelitian ini menggunakan istilah “dalam menurunkan kecelakaan” sebagai orientasi dan kontribusi preventif kebijakan. Secara metodologis, penelitian tidak menguji hubungan sebab-akibat secara statistik. Fokusnya adalah menjelaskan bagaimana implementasi *safety riding* berkontribusi pada peningkatan pengetahuan, kepatuhan, pengurangan perilaku berisiko, penguatan pengawasan, serta penyediaan lingkungan perjalanan yang lebih aman. Dengan batasan tersebut, penelitian tetap dapat menjawab persoalan substantif tanpa melebihi kemampuan data.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis deskriptif dan orientasi studi kasus untuk memahami secara mendalam implementasi kebijakan keselamatan berkendara (*safety riding*) siswa SMA di Kota Payakumbuh. Penelitian dilaksanakan di Kota Payakumbuh dengan lokasi utama Dinas Perhubungan Kota Payakumbuh, Satuan Lalu Lintas Polres Payakumbuh, dan sekolah SMA yang menjadi lokasi penelitian pada tahun 2026. Informan dipilih secara *purposive* berdasarkan pengetahuan, kewenangan, pengalaman, dan keterlibatan dalam implementasi kebijakan, yang terdiri atas 10 informan, yaitu unsur pemerintah daerah, Dinas Perhubungan, Satuan Lalu Lintas, kepala/wakil kepala sekolah, guru/pembina, dan siswa SMA. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam secara semi-terstruktur, observasi terhadap kondisi dan perilaku lalu lintas siswa pada jam masuk dan pulang sekolah, serta dokumentasi berupa data kecelakaan, dokumen kebijakan, kegiatan *safety riding*, angkutan pelajar, dan dokumen pendukung lainnya.

Analisis data menggunakan model interaktif Miles, Huberman, dan Saldaña yang meliputi kondensasi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Data hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi dikondensasi dengan mengelompokkan informasi berdasarkan fokus penelitian dan empat variabel implementasi kebijakan George C. Edwards III, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Selanjutnya, data disajikan secara naratif, tematik, dan dalam bentuk matriks untuk membandingkan informasi antar-informan serta mengidentifikasi pola, persamaan, dan perbedaan temuan. Kesimpulan ditarik secara bertahap dan diverifikasi melalui triangulasi sumber, teknik, dan waktu, pengecekan dokumen, serta *member check*, sehingga diperoleh temuan yang kredibel mengenai pelaksanaan kebijakan *safety riding* dan upaya penurunan risiko kecelakaan lalu lintas di kalangan siswa SMA Kota Payakumbuh.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi Kebijakan Berdasarkan Variabel Komunikasi

Dari perspektif Edwards III, komunikasi yang efektif memerlukan transmisi, kejelasan, dan konsistensi. Temuan Payakumbuh menunjukkan bahwa transmisi relatif kuat karena pesan keselamatan disampaikan melalui sekolah, PAM, media sosial, banner, dan Pelajar Pelopor. Variasi saluran merupakan kekuatan karena memungkinkan pesan menjangkau siswa pada ruang yang berbeda. Namun, kejelasan harus dilihat dari perilaku. Temuan siswa yang menggunakan helm tetapi belum memiliki SIM menunjukkan bahwa pemahaman keselamatan dapat bersifat parsial. Dengan demikian, komunikasi yang efektif perlu menjelaskan keselamatan sebagai paket perilaku, bukan satu tindakan. Ini menjadi titik penting yang membedakan komunikasi administratif dengan komunikasi yang berorientasi perubahan perilaku.

Penelitian (Mahadewi et al., 2025), (Prawira, 2025), juga menemukan kesenjangan pengetahuan dan perilaku *safety riding* serta pentingnya sosialisasi, kerja sama eksternal, pengawasan dan sanksi. Temuan Payakumbuh menunjukkan pola yang sejalan, tetapi konteksnya lebih luas karena melibatkan kebijakan pemerintah daerah dan pelayanan transportasi. Penelitian (Dewi & Hidayah, 2025), mengenai implementasi keselamatan lalu lintas juga menempatkan komunikasi, sumber daya, koordinasi dan pengawasan sebagai faktor penting. Temuan Payakumbuh memperkuat hubungan tersebut karena komunikasi tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan petugas, fasilitas, dan mekanisme koordinasi.

Program Pelajar Pelopor memberikan tambahan dimensi partisipatif. Komunikasi tidak hanya bersifat top-down, tetapi dapat berkembang menjadi komunikasi horizontal antarsiswa.

Secara teoritis, hal tersebut memperkuat peluang terbentuknya norma keselamatan di lingkungan sebaya. Kesimpulannya, variabel komunikasi dapat dinilai telah mendukung implementasi tetapi belum optimal. Kekuatan berada pada keberagaman saluran dan keberadaan komunikasi langsung. Kelemahannya berada pada kesenjangan antara pesan yang diterima dan perilaku yang dilakukan oleh sebagian siswa.

Implementasi Kebijakan Berdasarkan Variabel Sumber Daya

Temuan sumber daya menunjukkan bahwa implementasi mempunyai kapasitas dasar yang cukup. Petugas PAM, guru pembina, data kecelakaan, rambu, shelter, program transportasi dan perencanaan bus merupakan bukti adanya sumber daya. Namun, kecukupan tidak dapat dinilai hanya dari keberadaan. Pertanyaan yang lebih penting adalah apakah sumber daya tersebut mampu menjangkau seluruh kelompok sasaran dan dipertahankan secara berkelanjutan.

Perencanaan transportasi pelajar menunjukkan bahwa pemerintah mulai melihat sumber daya sebagai sistem. Bus, shelter, rute, jadwal, pengemudi, fasilitas pendukung dan pengawasan harus tersedia secara bersamaan. Jika salah satu komponen lemah, manfaat layanan menurun. Temuan ini memperluas penerapan Edwards III karena sumber daya tidak hanya berada pada organisasi pelaksana, tetapi juga pada ekosistem pelayanan yang membentuk perilaku kelompok sasaran.

Data feasibility study mengenai jarak berjalan kaki dan waktu tunggu menunjukkan bahwa kualitas sumber daya harus dilihat dari perspektif pengguna. Kendaraan yang tersedia tetapi sulit dijangkau tidak otomatis menjadi sumber daya yang efektif. Karena itu, ukuran kecukupan harus memasukkan aksesibilitas dan kualitas layanan. Dari sisi personel, PAM pagi merupakan bentuk prioritas sumber daya pada waktu kritis. Namun, keselamatan pelajar berlangsung lebih panjang daripada durasi PAM. Hal ini menunjukkan kebutuhan kombinasi antara pengawasan pemerintah, pengawasan sekolah, dukungan keluarga, dan perubahan norma teman sebaya.

Penelitian (Rohman, 2017), menemukan hambatan berupa SDM, anggaran, waktu dan dukungan sekolah/pelajar. Temuan Payakumbuh menunjukkan bahwa dukungan sekolah sudah terlihat melalui guru dan Pelajar Pelopor, tetapi kebutuhan sumber daya tetap perlu dijaga agar program tidak berhenti pada kegiatan tertentu. Dengan demikian, sumber daya dapat dinilai cukup mendukung namun belum sepenuhnya optimal. Penguatan yang paling relevan adalah kesinambungan personel, integrasi data, pemeliharaan fasilitas, kualitas angkutan pelajar, serta dukungan pembiayaan yang jelas.

Implementasi Kebijakan Berdasarkan Variabel Disposisi

Disposisi pelaksana pada penelitian ini menunjukkan kecenderungan positif. Pelaksanaan PAM, edukasi, monitoring dan dukungan program transportasi menunjukkan bahwa keselamatan pelajar memperoleh perhatian dari pemerintah daerah dan aparat. Hal tersebut merupakan modal penting karena kebijakan yang memiliki sumber daya tetapi tidak didukung komitmen akan sulit berjalan.

Disposisi siswa berbeda dengan disposisi pelaksana. Siswa merupakan kelompok sasaran yang harus mengubah perilaku. Temuan mengenai penggunaan helm menunjukkan adanya penerimaan, tetapi temuan mengenai SIM dan perilaku teman sebaya menunjukkan adanya batas penerimaan tersebut. Perbedaan ini memperlihatkan bahwa implementasi merupakan proses interaksi antara pelaksana dan sasaran.

Pengalaman kecelakaan yang mengubah pola pendampingan menunjukkan bahwa perilaku dapat berubah setelah pengalaman risiko. Namun, kebijakan publik sebaiknya tidak mengandalkan pengalaman buruk sebagai sarana belajar. Pembinaan, simulasi, keteladanan, dan pengawasan perlu membentuk sikap aman sebelum terjadi kecelakaan. Program Pelajar Pelopor dapat memperkuat disposisi karena membangun rasa memiliki terhadap tujuan kebijakan. Siswa yang menjadi pelopor dapat menjadi contoh bagi teman. Dengan demikian, implementasi tidak hanya mengandalkan kepatuhan karena takut sanksi, tetapi juga membangun motivasi internal. Dalam konteks Edwards III, disposisi pelaksana dapat disebut mendukung, tetapi disposisi kelompok sasaran masih menjadi ruang perbaikan. Hal ini memperkuat temuan bahwa implementasi belum sepenuhnya optimal.

Implementasi Kebijakan Berdasarkan Struktur Birokrasi

Pembagian tugas antara Dishub, Satlantas, sekolah dan guru merupakan kekuatan karena setiap aktor mempunyai fungsi yang relatif berbeda. Dishub berhubungan dengan transportasi dan pelayanan daerah, Satlantas dengan pendidikan masyarakat, patroli dan penegakan, sekolah dengan pembinaan, dan siswa sebagai kelompok sasaran. Tantangan struktur bukan terutama pada keberadaan aktor, tetapi pada koordinasi. Kebijakan keselamatan pelajar membutuhkan aliran informasi. Data kecelakaan perlu diketahui oleh pengelola transportasi. Lokasi rawan perlu menjadi dasar penempatan rambu atau PAM. Informasi pelanggaran dapat digunakan sekolah untuk pembinaan. Tanpa aliran informasi, struktur yang lengkap tetap menghasilkan implementasi yang terpisah-pisah.

Temuan ini sejalan dengan penelitian Dewi dan Hidayah yang menempatkan koordinasi dan pengawasan sebagai faktor penting. Dalam Payakumbuh, koordinasi juga diperlukan untuk menghubungkan kebijakan *safety riding* dengan program angkutan pelajar. Pengawasan harus

bergerak dari pengawasan insidental menuju evaluasi. PAM memberikan informasi situasional, sedangkan evaluasi memberikan informasi mengenai perubahan pola. Keduanya saling melengkapi. Karena itu, struktur birokrasi dinilai cukup mendukung tetapi membutuhkan penguatan koordinasi, prosedur evaluasi dan integrasi data. Penguatan tersebut akan membuat implementasi lebih konsisten dan mengurangi risiko fragmentasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa empat variabel Edwards III tidak berdiri sendiri. Komunikasi membutuhkan sumber daya agar dapat dilakukan secara rutin. Sumber daya membutuhkan disposisi agar benar-benar digunakan untuk tujuan kebijakan. Seluruh proses membutuhkan struktur birokrasi agar pembagian tugas dan koordinasi berjalan. Sebaliknya, kelemahan pada satu variabel dapat mengurangi efektivitas variabel lainnya.

Contoh hubungan tersebut terlihat pada edukasi. Pesan keselamatan dapat disampaikan dengan baik, tetapi apabila tidak ada petugas atau media yang memadai, jangkauannya terbatas. Sebaliknya, petugas yang tersedia membutuhkan pesan yang konsisten. Demikian pula angkutan pelajar membutuhkan sumber daya kendaraan dan pengemudi, komitmen pengelola, serta koordinasi dengan sekolah dan pengaturan lalu lintas.

Pada tingkat siswa, komunikasi menghasilkan pemahaman tetapi tidak otomatis menghasilkan perilaku. Disposisi dan norma teman sebaya memengaruhi penerapan. Lingkungan transportasi juga memengaruhi pilihan. Dengan demikian, perubahan perilaku merupakan hasil interaksi kebijakan dengan lingkungan sosial dan transportasi.

Tabel 1. Sintesis Keterkaitan Variabel Edwards III.

Variabel Edwards III	Temuan Positif	Kendala	Implikasi
Komunikasi	Edukasi sekolah, PAM, media sosial, banner, Pelajar Pelopor	Sebagian perilaku siswa belum konsisten	Pesan perlu konsisten, berulang dan berorientasi tindakan
Sumber Daya	Personel, data, fasilitas, transportasi pelajar	Cakupan dan keberlanjutan perlu diperkuat	Integrasi data, fasilitas dan layanan diperlukan
Disposisi	Pelaksana menunjukkan komitmen; sekolah/guru mendukung	Disposisi siswa bervariasi; dipengaruhi teman sebaya dan pengalaman	Pembinaan preventif dan keteladanan perlu diperkuat
Struktur Birokrasi	Peran Dishub, Satlantas, sekolah dan keluarga dapat diidentifikasi	Koordinasi, pertukaran data dan evaluasi bersama perlu diperkuat	Diperlukan mekanisme koordinasi dan evaluasi lintas sektor

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Implementasi kebijakan *safety riding* siswa SMA di Kota Payakumbuh dapat dinilai telah berjalan, tetapi belum sepenuhnya optimal. Kebijakan telah membentuk berbagai kegiatan preventif dan edukatif, namun masih terdapat kesenjangan antara pesan keselamatan dengan perilaku sebagian siswa. Data kecelakaan menunjukkan adanya perubahan jumlah kejadian pada periode yang diteliti, tetapi penelitian kualitatif ini tidak dimaksudkan untuk membuktikan hubungan sebab-akibat secara statistik antara program *safety riding* dan penurunan kecelakaan. Perubahan angka kecelakaan perlu dipahami bersama faktor lain seperti perilaku pengguna jalan, kondisi lalu lintas, pengawasan, lingkungan jalan, dan pilihan moda transportasi.

Penelitian selanjutnya disarankan memperluas informan dengan melibatkan sekolah, orang tua, dan pemangku kepentingan transportasi serta mengombinasikan pendekatan kualitatif dan kuantitatif untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai keselamatan berkendara pelajar. Kajian juga dapat diarahkan pada efektivitas angkutan pelajar atau bus sekolah dengan mempertimbangkan aksesibilitas, keamanan, kenyamanan, biaya, serta penerimaan siswa, sekaligus memperhatikan pengaruh keluarga dan teman sebaya. Bagi Pemerintah Kota Payakumbuh, Dinas Perhubungan, Satuan Lalu Lintas, dan sekolah, diperlukan penguatan koordinasi, integrasi data kecelakaan dan pelanggaran, peningkatan pengawasan pada jam sekolah, serta edukasi keselamatan secara berkelanjutan guna membangun budaya keselamatan dan menurunkan risiko kecelakaan lalu lintas di kalangan pelajar.

DAFTAR REFERENSI

- Achmad, I. Y. (2024). Analisis Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara. *Jurnal Sains Student Research*, 2(2), 161–166.
- Dewi, N. R., & Hidayah, D. D. (2025). Implementasi PP No . 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas di Kabupaten Tasikmalaya. *Jurnal Syntax Imperatif: Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan*, 6(1), 24–30.
- Hamdan, D. F., Rosdiana, Misnawati, A., Djano, N. A. R., & Rustam, R. (2024). Hubungan Sikap, Persepsi, dan Keterampilan Mengendara Siswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Safety Riding di SMKN 2 LUWU. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia*, 7(5), 1343–1350.
- Hilmi, A., Syafitri, D., Hasanah, I., Studi, P., Masyarakat, K., Masyarakat, F. K., Jakarta, M., & Selatan, K. T. (2025). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Keselamatan Berkendara : Studi terhadap Kesadaran , Keterampilan , dan Kepatuhan Pengemudi*. 3.

- Mahadewi, K. J., Gede, B., Rama, A., & Prasada, D. K. (2025). *Sosialisasi Penerapan Safety Riding Berkendara Di Jalan Raya Bersama Universitas Pendidikan Nasional*. 4(2), 10706–10711.
- Muzadi, M. T., Azwansyah, H., Yuniarti, E., & Kadarini, N. (2026). Analisis Keselamatan dan Kenyamanan Lalu Lintas terhadap Penggunaan Traffic Light di Simpang Empat Jl . Raden Kusno – Jl . A . Djaelani – Jl . Raden Sujarwo , Kecamatan Mempawah Hilir. *Jurnal Wilayah, Kota Dan Lingkungan Berkelanjutan Volume*, 5(April).
- 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.
- Prawira, A. Y. (2025). *Analisis Implementasi Safety Riding pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro*. Universitas Diponegoro.
- Puspoprodjo, W. U., & Laila, N. N. (2021). Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*. <https://doi.org/10.33221/jikes.v20i3.1480>
- Rohman, F. (2017). Optimalisasi Unit Dikyasa Dalam Mengatasi Kemacetan Arus Lalu Lintas Melalui Dikmas Lantas Di Polres Magelang. *Advances in Police Science Research Journal*.
- Rumae, S. S. A., & Enne. (2026). *Kegiatan Sosialisasi Penerapan Safety Riding pada Siswa di SMA Negeri 19 Makassar*. 6(3), 1410–1418.
- Silangit, H., Dewa, A. L., & Sumarsono, W. (2025). Pengaruh Perilaku Helm , Kondisi Kendaraan , dan Disiplin Lalu Lintas terhadap Keselamatan Berkendara. *LOGIN: Logistics and Supply Chain Insights*, September.
- Wulandari, F. S. (2018). *Perilaku Safety Riding Pengguna Sepeda Motor Dikabupaten Sumedang Berdasarkan Karakteristik Pengguna*. 5(2), 47–55.
- Luthfiah, A. (2026). Analisis public value dalam digitalisasi pelayanan publik. *Lokawati: Jurnal Penelitian Manajemen dan Inovasi Riset*, 4(4), 217–233. <https://doi.org/10.61132/lokawati.v4i4.2690>
- Mangunsong, I. B., & Irawan, M. D. (2025). Implementasi metode TOPSIS dalam sistem pemilihan supplier dengan pengembangan Rapid Application Development. *Dinamik*, 30(1), 62–72. <https://doi.org/10.35315/dinamik.v30i1.10029>