

## Hubungan Faktor Predisposisi Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021

### *The Relationship Between Predispositive Factors and Safety Riding Behavior in Widya Nusantara University Students Class of 2021*

Lusia Salmawati\*<sup>1</sup>, Moh. Ramdani<sup>2</sup>, Muhammad Aji Satria<sup>3</sup>, Sitti Radhiah<sup>4</sup>

<sup>1,2,3</sup>Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja, FKM Universitas Tadulako

<sup>4</sup>Departemen Biostatistika, KB dan Kependudukan, FKM Universitas Tadulako

Email (\*): [lusiasalmawatik3@gmail.com](mailto:lusiasalmawatik3@gmail.com)

#### ABSTRACT

During the 2017-2021 period, the number of traffic accidents has decreased by an average of 0.16 percent per year. The decrease in the number of accidents was also followed by a decrease in the number of fatalities, serious injuries and minor injuries, each of which decreased by 4.75 percent; 7.73 percent; and 0.76 percent. However, the value of material losses due to accidents has increased by an average of 3.25 percent per year. This study aims to analyze the relationship between predisposing factors and riding behavior. This type of research is quantitative with a cross-sectional research design, the sample is Widya Nusantara University Students Class of 2021 which was taken using the proportionate stratified random sampling technique of 80 respondents. Data collection was carried out using a questionnaire with a Likert and Guttman scale used in measurement. The results of the data obtained have been analyzed statistically through the Chi-Square test. The results obtained in this study are that there is no relationship between knowledge ( $\rho=0.095$ ) and perception ( $\rho=0.088$ ), while there is a relationship between attitude ( $\rho=0.007$ ) and riding experience ( $\rho=0.003$ ). It is recommended for students to always apply riding safety behavior both close and long distances to reduce the occurrence of accidents.

**Keywords:** Safety Riding, Predisposition, Students

#### ABSTRAK

Selama kurun waktu 2017-2021, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan rata-rata 0,16 persen per tahun. Penurunan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh penurunan pada jumlah korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan yaitu masing-masing turun 4,75 persen; 7,73 persen; dan 0,76 persen. Namun, nilai kerugian materi akibat kecelakaan mengalami peningkatan rata-rata 3,25 persen per tahun. Penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis hubungan faktor predisposisi dengan perilaku berkendara. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan desain penelitian cross-sectional, sampel penelitian merupakan Mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021 yang diambil dengan teknik pengambilan sampel proportionate stratified random sampling sebanyak 80 responden. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner terdapat skala likert dan guttman yang digunakan dalam pengukuran. Hasil data yang didapat telah dianalisis secara statistik melalui uji Chi-Square. Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini adalah bahwa tidak terdapat hubungan pengetahuan ( $\rho=0,095$ ) dan persepsi ( $\rho=0,088$ ), namun terdapat hubungan sikap ( $\rho=0,007$ ) dan pengalaman berkendara ( $\rho=0,003$ ). Disarankan kepada mahasiswa untuk selalu menerapkan perilaku keselamatan berkendara baik jarak dekat maupun jauh untuk mengurangi terjadinya kasus kecelakaan.

**Kata Kunci:** Keselamatan Berkendara; Predisposisi ; Mahasiswa

## PENDAHULUAN

Menurut *World Health Organization* (WHO) pada tahun 2018, 1 orang meninggal setiap 40 detik dan 1,3 juta orang meninggal di jalan. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian untuk segala usia dengan 20-50 juta terluka dan penyebab utama kematian adalah anak-anak dan remaja berusia 5-29 tahun. Data yang telah dirilis oleh WHO pada tahun 2019 bahwa angka kematian global akibat kecelakaan lalu lintas saat ini tercatat mencapai angka 1,35 juta pertahun (Dyatmika and Afnan, 2018).

Berdasarkan data dari statistika yang dirilis pada tahun 2022 terkait angka kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa pada tahun 2020 terdapat 10 negara di Asia Tenggara dan Indonesia menempati urutan kedua dengan angka kecelakaan lalu lintas sebanyak 38.110 se- Asia Tenggara setelah Thailand dengan angka kecelakaan lalu lintas sebanyak 55.230. Pada urutan ketiga ditempati oleh Myanmar dengan angka 18.620 dan disusul oleh Laos dan Malaysia masing-masing memiliki angka kecelakaan sebesar 14.950 dan 12.600 (Statista, 2023).

Indonesia memiliki masalah yang serius dalam sektor kecelakaan lalu lintas dan terus meningkat setiap tahunnya. Menurut Laporan Kepolisian Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 meningkat 3% dibandingkan tahun 2018. Namun pada tahun 2020, data yang didapat dari Korlantas Polri menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan 14% dari 116.441 menjadi 100.028 kejadian. Data Kementerian Perhubungan memuat jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 mayoritas dialami oleh usia produktif. Berdasarkan tingkat pendidikan, pelajar SMA memiliki jumlah kejadian paling banyak. Menurut kelompok umur, jumlah orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas pada usia 10-19 tahun sebanyak 26.906 orang, usia 20-29 tahun sebanyak 29.281 orang, usia 30-39 tahun sebanyak 18.553 orang, usia 40-49 sebanyak 17.980 orang dan >50 sebanyak 31.740 orang. (Makomulamin and Sari, 2021).

Selain itu, selama kurun waktu 2017-2021, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan rata-rata 0,16 persen per tahun. Penurunan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh penurunan pada jumlah korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan yaitu masing-masing turun 4,75 persen; 7,73 persen; dan 0,76 persen. Namun, nilai kerugian materi akibat kecelakaan mengalami peningkatan rata-rata 3,25 persen per tahun. Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas POLRI) mencatat jumlah kecelakaan sepanjang 2021 sebanyak 103.645 kasus. Jumlah tersebut naik 3,62 persen dibandingkan pada tahun 2020 dengan 100.028 kejadian. Kecelakaan tersebut telah mengakibatkan 153.732 orang menjadi korban dengan komposisi korban luka ringan 76,70 persen, korban luka berat 6,86 persen, dan korban mati (meninggal) 16,44 persen, dengan nilai kerugian materi yang dialami pada tahun tersebut adalah 246.653 juta rupiah (Directorate of Distribution Statistics, 2021).

Menurut UU RI No. 22 Tahun 2009 terdapat beberapa faktor penyebab dari kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan juga faktor lingkungan. Salah satu bentuk program nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Cara Berkendara dengan Selamat. Keselamatan berkendara merupakan perilaku dan tindakan mengemudi secara selamat yang harus diterapkan untuk membantu menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Semua hal yang berkaitan dengan tata cara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus ada saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan. Keselamatan berkendara dirancang dan direncanakan guna meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang akan terjadi selama berkendara. Inti dari Keselamatan berkendara adalah mengutamakan keselamatan, baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lain (Amalia and Nurmansyah, 2020). Jumlah kecelakaan

lalu lintas (lakalantas) di Provinsi Sulawesi Tengah (Sulteng), mengalami kenaikan. Kota Palu menjadi salah satu daerah tertinggi kasus lakalantas di 2022. Direktur Lalu Lintas (Dirlantas) Polda Sulteng, Kombes Pol Kingkin Winisuda menyatakan bahwa pada tahun tersebut Kota Palu memiliki kasus paling banyak sedangkan Kabupaten Buol memiliki kasus paling rendah. Kingkin mengatakan, secara umum jumlah kasus pelanggaran di tahun ini meningkat sebanyak 1.102 atau sebanyak 20 persen. Sedangkan di 2021 sebanyak 784 kasus. Lanjut Kingkin, sementara untuk korban lakalantas yang meninggal dunia juga mengalami kenaikan sebanyak 318 jiwa atau 10 persen dibandingkan dari tahun sebelumnya yaitu 2021 sebanyak 266 jiwa. Katanya, korban kecelakaan lalu lintas didominasi pada umur 16-25 tahun. Di tahun ini naik sebanyak 325 kasus dibandingkan dengan tahun sebelumnya berjumlah 319 (Amar Burase, 2022).

Berdasarkan data yang didapat dari Polres Kota Palu Tahun 2022 menunjukkan bahwa korban laka lintas berdasarkan profesi paling banyak terjadi pada pelajar sebanyak 73 kasus dan disusul oleh mahasiswa sebanyak 43 kasus dari total 189 kasus yang tercatat, berdasarkan usia paling banyak terjadi pada usia 16-25 tahun sebanyak 52 kasus dari total 131 kasus yang tercatat. Selain itu bahwa di Jalan R.E. Martadinata KM 3,4 - 4.7 memiliki angka kecelakaan yang paling tinggi dengan total 14 kasus dalam 11 bulan terakhir.

Berdasarkan data awal yang diperoleh dari POLRESTA Kota Palu bahwa di Jalan R. E. Martadinata memiliki kasus lakalantas yang paling tinggi dari semua wilayah *black spot* di Kota Palu sebanyak 14 kasus, hal ini disebabkan karena jalan tersebut merupakan jalan poros dimana banyak kendaraan yang lalu lalang di jalan tersebut dengan kecepatan cukup tinggi. Terdapat siswa maupun mahasiswa yang disinyalir melewati rute jalan tersebut yakni diantaranya SMA Negeri 5 Palu, SMAN Model Terpadu Madani Palu, Universitas Tadulako, dan Universitas Widya Nusantara. Namun, pada Universitas Widya Nusantara belum ada penelitian terkait hal ini dan juga sudah ada kasus terlapor bahwa sebanyak 5 mahasiswa Universitas Widya Nusantara mengalami kecelakaan di Jalan R. E. Martadinata, 3 diantaranya merupakan mahasiswa Angkatan 2021. Berdasarkan teori Lawrence Green mengemukakan beberapa faktor yang mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara yaitu faktor predisposisi yang meliputi pengetahuan, sikap, persepsi, dan masa berkendara (Prautami and Rahayu, 2019). Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan, peneliti tertarik untuk meneliti terkait “Hubungan Faktor Predisposisi Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021”.

## **METODE**

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain *cross sectional*. Penelitian ini dilakukan di Universitas Widya Nusantara pada tanggal 17-19 April 2023. Populasi penelitian ini adalah Mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021 yaitu sebanyak 415 orang dan didapatkan sebanyak 80 sampel. Sampel yang diambil menggunakan teknik *propotionate stratified random sampling*. Data dari penelitian ini dianalisis menggunakan uji *chi-square* dengan derajat kemaknaan 95%. Data yang digunakan dalam penelitian ini yakni data primer yaitu melalui observasi langsung dan kuesioner yang diberikan kepada responden pada saat berada di lapangan dan data sekunder dikumpulkan dari data laporan Lakalantas Polresta Palu Tahun 2022, data jumlah Mahasiswa Universitas Widya Nusantara, artikel ilmiah seperti jurnal, serta *case report* baik secara global maupun nasional, teknik analisis yang digunakan yaitu analisis univariat dan bivariat. Penyajian data menggunakan tabel beserta narasinya.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1 Karakteristik Responden

Karakteristik Responden	n	%
<b>Usia</b>		
19	12	15.0
20	56	70.0
21		15.0
<b>Jenis Kelamin</b>		
Laki-laki	18	22.5
Perempuan	62	77.5
<b>Pengetahuan</b>		
Rendah	23	28.8
Tinggi	57	71.2
<b>Sikap</b>		
Kurang Baik	35	43.8
Baik	45	56.2
<b>Persepsi</b>		
Negatif	24	30.0
Positif	56	70.0
<b>Pengalaman Berkendara</b>		
Baru	40	50.0
Lama	40	50.0
<b>Perilaku Berkendara</b>		
Tidak Aman	24	30.0
Aman	56	70.0
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>

Sumber: Data Primer, 2023

Tabel 1 menunjukkan karakteristik responden berdasarkan usia Mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021 jumlah terbanyak 20 tahun sebanyak (70.0%), menurut jenis kelamin jumlah terbanyak yaitu perempuan sebanyak (77.5%), berdasarkan tingkat pengetahuan sebagian besar responden memiliki pengetahuan tinggi sebanyak (71.2%), sikap responden yang memiliki angka terbanyak adalah sikap baik sebanyak (56.2%), responden memiliki persepsi positif angka terbesar sebanyak (70.0%), sebagian besar responden memiliki pengalaman berkendara yang sama baik baru dan lama, masing- masing sebanyak (50.0%), serta berdasarkan perilaku berkendara oleh sebagian besar responden dengan kategori aman sebanyak (70.0%).

Tabel 2 Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi, Pengalaman Berkendara, dengan Perilaku Berkendara

Variabel	Kategori	Perilaku Berkendara				Total	P-value
		Tidak Aman		Aman			
		n	%	n	%		
Pengetahuan	Rendah	10	43.5	13	56.5	23	0,095
	Tinggi	14	24.6	43	75.4		
Sikap	Kurang Baik	5	14.3	30	85.7	35	0,007
	Baik	19	42.2	26	57.8		
Persepsi	Negatif	4	16.7	20	83.3	24	0,088
	Positif	20	35.7	36	64.3		
Pengalaman Berkendara	Baru	6	15.0	34	85.0	40	0,003
	Lama	18	45.0	22	55.0		

Sumber: Data Primer, 2023

Tabel 2 menunjukkan bahwa hasil uji *chi square* pengetahuan diperoleh nilai *p-value* = 0,095 > 0,05, maka disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara. Dari data hasil uji *chi-square* sikap diperoleh nilai *p-value* = 0,007 < 0,05, maka disimpulkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara. Hasil uji *chi square* persepsi diperoleh nilai *p-value* = 0,088 < 0,05, maka disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara. Hasil uji *chi square* pengalaman berkendara diperoleh nilai *p-value* = 0,003 > 0,05, maka disimpulkan bahwa ada hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara.

### Hubungan Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara

Menurut Benyamin Bloom (1908) kognitif atau pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (*overt behaviour*). Dari pengalaman dan penelitian terbukti bahwa perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih bertahan lama daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Pada penelitian ini, variabel pengetahuan responden diukur menggunakan kuesioner dengan 12 butir pertanyaan tentang kelengkapan berkendara, Undang-Undang, persiapan, pada saat, dan pasca berkendara; serta arti dari rambu lalu lintas. Variabel pengetahuan dikelompokkan menjadi dua, yaitu pengetahuan tinggi dan pengetahuan rendah. Hasil yang didapat dalam penelitian ini menunjukkan responden yang memiliki tingkat pengetahuan tinggi mengenai berkendara sepeda motor lebih banyak jumlahnya (71,2%) dibanding responden yang memiliki tingkat pengetahuan kurang baik mengenai

berkendara sepeda motor (28,8%).

Berdasarkan apa yang didapat dari penelitian melalui kuesioner bahwa sebagian besar responden menjawab setuju terkait bahwasannya keselamatan berkendara hanya dilakukan saat perjalanan jauh, hal ini berarti bahwa dalam perjalanan jarak dekat tidak perlu menerapkan keselamatan berkendara. Selain itu, sebagian besar responden juga menjawab setuju bahwa motor hanya diservis ketika ditemukan kerusakan, hal ini berarti bahwa servis rutin tidak akan dilakukan sampai motor mengalami kerusakan. Pada pertanyaan lain terkait penggunaan lajur kanan dan kiri untuk mendahului sebagian besar responden menjawab tidak setuju, hal ini berarti bahwa baik lajur kanan maupun kiri bisa digunakan untuk mendahului pengendara lain. Hal ini sesuai dengan teori Green (2005) yang menjelaskan bahwa peningkatan atau kemampuan dalam memahami tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku.

Tidak terdapatnya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara dikarenakan responden belum masuk ke dalam tahap pembentukan sikap dalam mengambil keputusan untuk menerima atau menolak informasi yang dia dapat terkait berkendara aman, yang selanjutnya akan diwujudkan melalui perilaku. Menurut Bloom yang dikutip dalam Notoatmodjo (2010), perilaku dibagi ke dalam tiga domain (kognitif, afektif, dan psikomotor). Ketiga domain tersebut, salah satunya diukur melalui pengetahuan yang menjadi dasar seseorang untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan terhadap sesuatu.

Hasil dari penelitian yang pernah dilakukan oleh Makomulamin menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan pengetahuan dengan perilaku karena faktor yang melatar belakangi perilaku seseorang adalah bukan dari pengetahuan, ketika seseorang memiliki pengetahuan yang luas itu mempengaruhi apakah seseorang memutuskan suatu tindakan atau keputusan yang bijaksana sehingga perubahan perilaku menjadi permanen karena dampak dari pengambilan keputusan dengan basis pengetahuan yang luas yang mereka miliki (Makomulamin and Sari, 2021).

Hasil penelitian ini sejalan dengan (Sinuraya, Wirawan and Duana, 2020), menunjukkan hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku berkendara dengan uji Chi-square menunjukkan  $\rho = 0,087 > 0,05$  sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku berkendara. Hal ini menunjukkan bahwa semakin baik pengetahuan seseorang sudah tentu mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang aman.

Hasil penelitian ini sejalan dengan (Puspoprodo and Laila, 2021), menunjukkan uji statistik di dapatkan  $\rho = 0,091$  ( $\rho > 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara. Pengetahuan memang merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang, namun tidak selalu berpengaruh terhadap tindakan seseorang.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan (Alvisyahri, Anggraini and Sugiarto, 2020), menunjukkan hasil pengolahan data penelitian hubungan antara pengetahuan dan praktik keselamatan berkendara sepeda motor diperoleh  $\rho = 0,025$  maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara pengetahuan dan perilaku keselamatan berkendara sepeda motor. Hal ini disebabkan karena posisi tubuh yang benar dan pengecekan kendaraan sebelum digunakan saat berkendara belum banyak diketahui oleh responden.

### **Hubungan Sikap Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara**

Sikap adalah kecenderungan dari pikiran atau perasaan terhadap objek, orang atau situasi yang dihadapi (Mucchielli dalam Green, 2005). Menurut Kirscht sikap dapat selalu dikategorikan sebagai positif dan negatif. Sikap baik memiliki arti kecenderungan untuk

bertindak (praktik) tergolong baik sesuai dengan alat ukur kuesioner dimana responden menjawab sebagian besar telah mampu bersikap baik ditandai dengan menjawab sangat setuju atas pernyataan tersebut dan hal ini sangat mempengaruhi dalam berperilaku aman berkendara. Selain itu, responden sudah mengetahui bahwa berkendara yang aman sangat penting untuk keselamatan mereka dan semakin banyak orang yang ingin menerapkannya dalam berkendara.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa terdapat responden yang memiliki sikap baik namun tidak aman dalam berkendara sebesar (42,2%). Menurut Notoadmodjo (2018), sikap cenderung bertindak, tindakan memiliki tingkatan yaitu praktek terarah, praktek mekanistik dan adopsi. Sikap yang baik berarti kecenderungan untuk bertindak (praktek) tergolong baik ketika menjawab menurut meteran responden, yaitu sebagian besar mampu berperilaku baik terhadap jawaban tersebut, mereka sangat setuju dengan pernyataan tersebut dan hal ini secara signifikan mempengaruhi perilaku berkendara aman, dan sikap mungkin juga tidak diwujudkan dalam tindakan dan itulah alasan untuk mewujudkannya. Faktor lain yang diperlukan untuk beroperasi, yaitu fasilitas atau sarana dan prasarana. Seorang Mahasiswa yang tahu bagaimana menggunakan alat ukur saat mengemudi ke sekolah harus memakai helm, jaket, sarung tangan, masker dan sepatu dan harus membawa SIM. Untuk mengubah sikap itu menjadi tindakan, helm, jaket, sarung tangan, masker, dll, bahkan SIM, tetapi responden tidak mampu.

Berdasarkan hasil analisis menggunakan uji Chi-Square yang dilakukan terhadap faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021, didapatkan hasil  $\rho = 0,007$  sehingga  $\rho < 0,05$  maka hipotesis alternatif pada penelitian ini diterima, artinya bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa Universitas Widya Nusantara. Sikap baik artinya kecenderungan untuk bertindak (praktek) tergolong baik menurut ukuran kuesioner dimana responden menjawab sebagian besar sudah mengetahui adab yang baik ditandai dengan menjawab Saya sangat setuju dengan pernyataan tersebut dan hal tersebut sangat mempengaruhi keselamatan mereka dan sangat mempengaruhi perilaku dan sikap berkendara aman mereka yang tidak serta merta dinyatakan dalam tindakan, karena untuk mencapai hal tersebut diperlukan faktor-faktor sebagai berikut: Faktor lainnya adalah adanya sarana atau prasarana. Pada alat ukur, seorang mahasiswa mengetahui dirinya memiliki SIM C dan STNK saat mengemudi.

Hasil penelitian ini sejalan dengan (Taroreh *et al.*, 2019), menunjukkan nilai p-value (0,67) lebih besar dari nilai  $\alpha$ -value (0,05), yang berarti tidak terdapat hubungan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara. Dari data diatas dapat dilihat bahwa sikap yang positif lebih dominan.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian (Sriyanti *et al.*, 2022), menunjukkan nilai  $\rho = 0,03$  lebih kecil dari nilai  $\alpha$ -value (0,05), yang berarti terdapat hubungan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara. Berdasarkan fakta dilapangan pengemudi masih banyak menggunakan handphone disaat membawa penumpang ataupun membawa makanan. Begitu pula dengan hasil penelitian yang tidak sejalan dengan penelitian (Kusmawan, 2021), menunjukkan  $\rho = 0,012$  yang berarti terdapat hubungan antara sikap dan perilaku keselamatan berkendara sepeda motor. Responden menilai penggunaan telepon seluler ketika berkendara sepeda motor tidak berbahaya.

### **Hubungan Persepsi Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara**

Persepsi merupakan proses seleksi, interpretasi, analisa dan integrasi rangsang dalam otak dan organ indera (Feldman, 2011), namun menurut Santrock (1995) Persepsi merupakan interpretasi tentang sesuatu yang diinderakan seorang individu, selain itu

menurut Goldstein (2007) persepsi merupakan pengalaman indera sadar dari manusia. persepsi menurut Wood (2008) adalah suatu proses aktif dalam memilih, mengatur dan menafsirkan objek, kejadian, situasi dan keadaan sekitar. Secara umum dapat disimpulkan bahwa persepsi merupakan proses individu untuk menginterpretasikan dan menafsirkan suatu rangsangan stimulus atau informasi yang di dapat melalui indera sadar.

Penilaian persepsi diukur dengan 10 buah pertanyaan. Berdasarkan hasil analisis univariat diketahui bahwa distribusi persepsi responden lebih banyak yang positif daripada yang negatif. Sebanyak (70,0%) mahasiswa Universitas Widya Nusantara mempunyai persepsi positif, sedangkan (30,0%) lainnya mempunyai persepsi yang negatif mengenai keselamatan berlalu lintas. Perbedaan yang cukup signifikan ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden memiliki kemampuan analisa dan penafisan yang baik dalam perilaku berkendara dimana hal ini juga akan berdampak pada pandangan responden terhadap keselamatan berkendara di jalan raya baik keselamatan bagi dirinya sendiri maupun orang lain.

Berdasarkan hasil analisis bivariat diketahui tidak terdapat hubungan yang bermakna antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (perolehan  $p$ -value = 0,088). Hal ini berarti persepsi responden tidak akan mempengaruhi perilaku responden dalam mengendarai sepeda motor. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Utari, 2019) yang menunjukkan bahwa dalam penelitiannya menghasilkan tidak adanya hubungan persepsi dengan perilaku berkendara dengan  $p = 0,340$ , penelitian ini juga menghasilkan bahwa pada responden yang berperilaku tidak aman, proporsi responden yang mempunyai persepsi negatif lebih kecil dari proporsi responden yang mempunyai persepsi negatif, dan sebaliknya., pada responden yang berperilaku aman, proporsi responden yang mempunyai persepsi positif lebih besar dari proporsi responden yang mempunyai persepsi negatif.

Hal ini tidak sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh (Nugroho, Linda and Novianus, 2021) karena dalam penelitian tersebut menghasilkan adanya hubungan persepsi dengan perilaku berkendara dengan  $p = 0,001$ . Penelitian ini juga menghasilkan bahwa persepsi termasuk salah satu faktor predisposisi dalam membentuk suatu perilaku. Begitu juga halnya dengan penelitian yang dilakukan oleh (Alias *et al.*, 2021) pada masyarakat Peninsular Malaysia dengan  $p = 0,045$  yang menunjukkan bahwa pembentukan persepsi seseorang dalam perilaku berkendara salah satunya adalah budaya.

### **Hubungan Pengalaman Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara**

Menurut (Zafar *et al.*, 2018), pengalaman yang dimiliki seseorang akan sangat berperan dalam menginterpretasikan stimulus seseorang. Pengalaman masa lalu atau apa yang dipelajari pada masa lalu akan menyebabkan terjadinya perbedaan interpretasi. Pengalaman mengemudi merupakan salah satu faktor yang diduga mempengaruhi pengendara motor tentang keselamatan berkendara. Menurut Robbins (1996) dan David Krech (1962), yang menyatakan salah satu faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang tentang sesuatu adalah pengalaman.

Pengendara lama bisa memiliki peluang yang sama dalam hal berkendara tidak aman. Salah satu faktor yang menyebabkan adalah anggapan mereka bahwa memiliki pengalaman lama berkendara menjadikan mereka mahir dalam mengendalikan kendaraan dan situasi lalu lintas, meskipun dengan perilaku berkendara yang menyimpang. Misalnya pengendara lama akan berkendara dengan kecepatan tinggi karena telah hafal dengan kondisi jalan yang selalu mereka lewati. Sebaliknya, pada pengendara baru meskipun mereka belum hafal situasi lalu lintas, mereka akan mengendarai kendaraan mereka secara hati-hati. Artinya baik pengendara baru maupun pengendara lama dapat

berkendara secara tidak aman.

Masa berkendara dihitung dari pertama kali pengendara bisa mengendarai sepeda motor sampai dilakukan penelitian ini. Analisa tabel silang menunjukkan bahwa lebih banyak responden yang memiliki pengalaman kurang lama dan berperilaku kurang baik dalam berkendara sepeda motor yaitu sebesar 50%. Hal ini sejalan dengan Grime (1987) dalam (Shams *et al.*, 2021) yang mengungkapkan bahwa lebih dari 70% pengemudi mula paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Alasan tersebut dapat terjadi karena pengemudi mula belum terbiasa dengan keadaan jalan raya atau lingkungan mereka berkendara sehingga perilaku mereka masih kurang baik dalam berkendara. Hal tersebut membuktikan bahwa kurangnya pengalaman artinya pengendara remaja kurang mampu mendeteksi dan merespon bahaya lalu lintas. Dibandingkan dengan pengendara yang berpengalaman, pengendara pemula kurang mahir dalam mendeteksi dan merespon bahaya, serta rentan terhadap gangguan oleh rangsangan yang menyimpang. Adanya hubungan pada variabel ini dikarenakan ketika seseorang mempunyai masa berkendara yang lama akan lebih cenderung melakukan tindakan yang aman pada saat berkendara, karena sudah terbiasa dengan mengendarai secara aman dan faktor lain seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara aman. Hasil penelitian ini sesuai dengan pernyataan yang ada, bahwa masa berkendara seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, seharusnya jika pengendara pengalaman berkendaranya sudah lama maka akan mengendarai sepeda motor secara aman dan sebaliknya jika pengendara yang baru memiliki pengalaman berkendara maka akan melakukan perilaku berkendara secara tidak aman.

Berdasarkan hasil uji statistik diketahui bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara lama berkendara dengan perilaku berkendara sepeda motor. Hal ini tidak sejalan dengan (Azami-Aghdash *et al.*, 2020), yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku. Menurutnya pengemudi yang baru belum tahu seluk beluk keselamatan sehingga cenderung mengalami kecelakaan. Namun hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Manurung, 2019) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan masa berkendara dengan perilaku berkendara pada pengemudi ojek online sebesar  $\rho = 0,000$  dan penelitian ini juga menjelaskan bahwa pada pengemudi ojek online yang memiliki masa berkendara yang lama cenderung memiliki perilaku berkendara yang aman begitu pula sebaliknya.

## **KESIMPULAN**

Tidak Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021. Ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021. Tidak ada hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021. Ada hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa Universitas Widya Nusantara Angkatan 2021.

## **SARAN**

Bagi pihak Universitas dapat bekerja sama dengan pihak SATLANTAS untuk mengadakan sosialisasi yang berkaitan dengan perilaku keselamatan berkendara, selain itu juga di lingkungan kampus bisa ditambahkan terkait poster yang berisi tentang keamanan dan keselamatan berkendara sehingga bisa memberi pengetahuan lebih pada mahasiswa serta diharapkan dapat terus mengingatkan mahasiswa akan pentingnya keselamatan berkendara. Serta dapat juga membuat suatu kebijakan tentang berkendara. Bagi mahasiswa diharapkan dapat menerapkan perilaku aman berkendara dan mematuhi

peraturan lalu lintas ketika perjalanan dekat maupun jauh supaya dapat menjadi contoh untuk orang lain saat berkendara dan juga dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan penelitian ini dapat digunakan sebagai informasi tambahan bagi yang ingin meneliti lebih lanjut mengenai variabel lain yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara seperti umur, jenis kelamin, serta kondisi geografis menggunakan desain penelitian kualitatif sehingga didapatkan hasil yang lebih maksimal.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Alias, N.K. *et al.* 2021. 'Does Riding Behavior Depend on Where You Live? Differences between Regions in Peninsular Malaysia among the Working Population', *Journal of the Society of ...*, 5(4), pp. 101–108. Available at: <http://jsaem.my/index.php/journal/article/view/205%0Ahttps://jsaem.my/index.php/journal/article/download/205/191>.
- Alvisyahri, A., Anggraini, R. and Sugiarto, S. 2020. 'Motorcyclist Perceptions on Road Safety Considering Awareness, Riding Behavior, and Risk-Taking Behavior, as Latent Variables', *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 917(1). doi:10.1088/1757-899X/917/1/012035.
- Amalia, F.M. and Nurmansyah, M.I. 2020. 'Perilaku Berisiko dalam Berkendara dan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor pada Mahasiswa Article history : Accepted 18 Agustus 2020 Address : Available online 25 Oktober 2020 Email : Phone : PENDAHULUAN Menurut data World Health Organization ( WHO ), jumlah', *Jurnal kesehatan*, 3(4), pp. 273–286.
- Amar Burase, T.P.P. 2022. *Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Sulteng 1.102, Terbanyak di Kota Palu, Kumparan.com*. Available at: <https://kumparan.com/paluposo/kasus-kecelakaan-lalu-lintas-di-sulteng-1-102-terbanyak-di-kota-palu-1zDNLdISnR> (Accessed: 2 October 2023).
- Azami-Aghdash, S. *et al.* 2020. 'Experts' perspectives on the application of public-private partnership policy in prevention of road traffic injuries', *Chinese Journal of Traumatology - English Edition*, 23(3), pp. 152–158. doi:10.1016/j.cjtee.2020.03.001.
- Directorate of Distribution Statistics 2021. 'Statistik Transportasi Darat 2021', in *Statistik Transportasi Darat 2021*. ©BPS RI/BPS-Statistics Indonesia, pp. 31–33. doi:06100.2264.
- Dyatmika, T. and Anfan, D. 2018. 'Efektivitas Poster Kampanye Sosial Safety Riding Dari Limbah Kain Batik Untuk Mengubah Perilaku Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Cirebon Dalam Berkendara', 10(2).
- Kusmawan, D. 2021. 'Peningkatan Awareness, Pengetahuan Dan Sikap Dalam Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Untuk Murid Smkn 2 Kota Jambi', *BERNAS: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 2(4), pp. 913–920. doi:10.31949/jb.v2i4.1343.
- Makomulamin, M. and Sari, N.P. 2021. 'Hubungan Riding Condition, Riding Personality Dan Vehicle Condition Terhadap Safety Riding Mahasiswa Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat', *Al-Tamimi Kesmas: Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat (Journal of Public Health Sciences)*, 9(2), pp. 87–97. doi:10.35328/kesmas.v9i2.1053.
- Manurung. 2019. 'Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara', *Cakrawala - Jurnal Humaniora*, 1(2), pp. 91–99.
- Nugroho, T.S., Linda, O. and Novianus, C. 2021. 'Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah', *Environmental Occupational and Safety Journal*, 2(1), pp. 89–102.
- Proutami, E.S. and Rahayu, S. 2019. 'Hubungan Pengetahuan dan Sikap dengan Perilaku Merokok pada Remaja di SMA PGRI 2 Palembang Tahun 2017', *Nursing Inside Community*, 1(1), pp. 27–32. doi:10.35892/nic.v1i1.10.
- Puspoprodjo, W.U. and 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), pp. 118–126. doi:10.33221/jikes.v20i3.1480.

- Shams, M. *et al.* 2021. 'The level and trend of road traffic injuries attributable mortality rate in Iran, 1990–2015: a story of successful regulations and a roadmap to design future policies', *BMC Public Health*, 21(1), pp. 1–12. doi:10.1186/s12889-021-11721-9.
- Sinuraya, E.G., Wirawan, I.M.A. and Duana, I.M.K. 2020. 'Kepatuhan Remaja Sma Negeri Di Kota Denpasar Terhadap Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor', *Archive of Community Health*, 5(1), p. 51. doi:10.24843/ach.2018.v05.i01.p07.
- Sriyanti, A. *et al.* 2022. 'Faktor – Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa di SMK Patriot 1 Bekasi Tahun 2021', 15(1).
- Statista. 2023. *Estimated number of traffic accident casualties in Southeast Asia in 2020, by country*, *statista.com*. Available at: <https://www.statista.com/statistics/1009600/asean-number-traffic-accident-casualties-by-country/> (Accessed: 2 October 2023).
- Taroreh, Y. V *et al.* 2019. 'Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Dengan Tindakan Safety Riding Pada Komunitas Motor Honda Cbr Manado Community (Cmc)', *Kesmas*, 8(4), pp. 37–42.
- Utari, G.C. 2019. 'Hubungan Pengatahuan, Sikap, Persepsi, dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di Universitas Gunadarma Bekasi'.
- Zafar, S.N. *et al.* 2018. 'Road traffic injuries: Cross-sectional cluster randomized countrywide population data from 4 low-income countries', *International Journal of Surgery*, 52(October 2017), pp. 237–242. doi:10.1016/j.ijisu.2018.02.034.