

Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021

¹R.M. Teguh Satria Nugroho, ²Ony Linda, ³Cornelis Novianus

^{1,2,3}Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu-ilmu Kesehatan, Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA

Jln. Limau II No.3, Kramat Pela, Kec. Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, DKI Jakarta

Email: rmteguh.kesmas17@gmail.com

Abstrak

Safety riding merupakan salah satu program untuk mencegah dan mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan keselamatan berkendara pada mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA Jakarta tahun 2021. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain Cross Sectional. Populasi penelitian ini yaitu mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat, jumlah sampel sebanyak 217 mahasiswa menggunakan teknik non random sampling. Variabel independen dalam penelitian ini adalah pengetahuan, sikap, persepsi, kepemilikan SIM, keikutsertaan pelatihan, peran teman sebaya, dan dukungan orangtua, sedangkan variabel dependen dalam penelitian ini adalah keselamatan berkendara. Instrumen pengumpulan data menggunakan kuesioner online yang disebarakan melalui Google Formulir pada bulan September 2021. Data dianalisis secara univariat dan bivariat dengan uji Chi Square. Hasil penelitian diperoleh responden yang aman berkendara sebanyak 129 responden (59%). Hasil analisis data menggunakan chi-square diperoleh variabel sikap, persepsi, kepemilikan SIM, dukungan orang tua memiliki hubungan yang bermakna dengan p -value $< 0,05$. Sedangkan variabel pengetahuan, keikutsertaan pelatihan, peran teman sebaya tidak ada hubungan dengan nilai p -value $> 0,05$ Saran untuk penelitian ini adalah agar meningkatkan keselamatan berkendara guna mengurangi risiko kecelakaan ketika berkendara di jalan.

Kata Kunci : *Keselamatan Berkendara, Pengetahuan, Sikap*

Abstract

Safety riding is one of the programs to prevent and reduce the number of traffic accidents. The purpose of this study was to determine factors related to driving safety behavior in students of the Public Health Study Program of UHAMKA Jakarta in 2021. This study was a quantitative study with a Cross Sectional design. The population of this study were students of the Public Health Study Program, the number of samples was 217 students using non-random sampling technique. The independent variables in this study were knowledge, attitudes, perceptions, SIM ownership, participation in training, the role of peers, and parental support, while the dependent variable in this study was driving safety behavior. The data collection instrument used an online questionnaire distributed through Google Forms in September 2021. Data were analyzed univariately and bivariately with Chi Square test. The results of the study obtained respondents who behaved safely driving as many as 129 respondents (59%). The results of data analysis using chi-square showed that the variables of attitude, perception, SIM ownership, parental support had a significant relationship with p -value < 0.05 . While the variables of knowledge, training participation, the role of peers have no relationship with p -value > 0.05 Suggestions for this study are to improve driving safety behavior in order to reduce the risk of accidents when driving on the road.

Keywords : *Safety Riding, Knowledge, Attitude*

Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas adalah satu dari sekian banyak masalah kesehatan masyarakat pada skala global, regional dan nasional. Kecelakaan lalu lintas membuktikan bahwa tidak disiplinnya pengguna jalan pada tata tertib dan peraturan lalu lintas di jalan. Di sebagian besar belahan dunia, insiden kecelakaan lalu lintas semakin meningkat. Menurut World Health Organization, (2018), 1 orang meninggal setiap 40 detik dan 1,3 juta orang meninggal di jalan raya. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama meninggalnya segala usia hingga mencapai angka 20–50 juta korban terluka dan penyebab utama kematian ada pada usia anak-anak serta remaja yang berusia 5—29.

Kementerian Perhubungan² mencatat pada tahun 2016 didapati angka kecelakaan di Indonesia sebanyak 106.644 dengan korban meninggal sebanyak 31.262, lalu mengalami penurunan pada tahun 2017 dengan jumlah kecelakaan sebanyak 104.327 dengan korban meninggal 30.694. Namun pada tahun 2018 angka kecelakaan kembali naik dengan jumlah kecelakaan sebanyak 107.968. Hal ini didukung dengan meningkatnya kendaraan roda dua yang terus meningkat, menurut Direktorat Jenderal Perhubungan darat seluruh kendaraan roda dua terdapat sekitar 83.390.073 unit di tahun 2013 lalu mengalami peningkatan sampai sekitar 92.529.925 unit pada tahun 2014. Tahun 2015 kembali mengalami peningkatan sebesar 100.457.355 unit, dan kembali mengalami peningkatan pada tahun 2016 sebesar 106.538.948 unit

Tingkat keparahan kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia cukup tinggi. Menurut Korps Lalu Lintas Polri (KORLANTAS POLRI) sampai dengan bulan Juli tahun 2017, didapati jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia sebanyak 49.958 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 11.067. Menurut Departemen Perhubungan, tingginya korban meninggal akibat kecelakaan disebabkan oleh kedisiplinan berlalu lintas yang rendah, 90% kecelakaan di akibatkan oleh faktor manusia. Sisa sebesar 10% penyebabnya terbagi menjadi beberapa faktor yaitu kondisi jalan, rambu lalu lintas dan faktor kendaraan bermotor.

Berdasarkan Badan Pusat Statistik Jawa Barat³, selama kurun waktu lima tahun (Periode 2015--2019) kasus kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan rata-rata 2,76% setiap tahunnya. Namun tidak begitu dengan jumlah korban yang meninggal yang justru mengalami peningkatan dalam kurun waktu tersebut. Korban yang meninggal mengalami peningkatan sebesar 10,42% per tahun.

Safety riding merupakan suatu metode yang digunakan guna mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas melalui penjelasan serta sosialisasi yang diberikan kepada masyarakat bahwa berlalu lintas melibatkan banyak aspek, sehingga perlu perhatian khusus terhadap faktor keselamatan dan keamanan diri sendiri beserta orang lain. Sasaran prioritas dari program Safety riding yaitu menggunakan kelengkapan kendaraan seperti kaca spion, lampu sein, lampu rem, dan yang sesuai standar serta penggunaan helm

yang baik yaitu dengan cara ketika pemasangan tali, pastikan berbunyi “klik”, menyalakan lampu utama saat siang hari khusus kendaraan roda dua, serta penggunaan lajur kiri untuk roda dua⁴.

Penelitian dengan responden mahasiswa program studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Surakarta, ditemukan mayoritas mahasiswa memiliki pengetahuan yang tinggi tentang keamanan berkendara sebesar 65%, namun di dapatkan mahasiswa yang berperilaku tidak aman dalam berkendara yaitu sebesar 52%, sedangkan perilaku aman di dapatkan sebanyak 48%⁵.

Berdasarkan studi pendahuluan dengan sampel sebanyak 33 mahasiswa, didapatkan bahwa 72,7% mahasiswa program studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA membawa kendaraan bermotor dan 27,3% pernah mengalami kecelakaan. Tentunya sebagai mahasiswa Kesehatan Masyarakat perlu mengetahui tindakan-tindakan pencegahan kecelakaan dengan cara menerapkan perilaku keselamatan berkendara.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan kuantitatif dengan desain cross sectional yang dilakukan pada satu waktu tertentu. Lokasi penelitian dilakukan di Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA yang dilaksanakan pada bulan Desember 2020 sampai dengan September 2021.

Sampel dalam penelitian ini adalah mahasiswa program studi kesehatan masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA yang bisa mengendarai kendaraan roda dua dengan jumlah 217 responden. Teknik sampling yang digunakan adalah non random sampling yaitu quota sampling dengan analisis data univariat dan bivariat dengan uji statistik *chi square*. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah Safety Riding, sedangkan variabel independen yaitu pengetahuan, sikap, persepsi, kepemilikan SIM C, keikutsertaan pelatihan keselamatan berkendara, peran teman sebaya dan dukungan orang tua. Penelitian ini telah dikaji dan mendapatkan kelayakan etika penelitian oleh Komisi Etik Penelitian Kesehatan Uhamka.

Hasil Dan Pembahasan

a. Analisis Univariat

Tabel 1. Hasil Analisis Univariat Dependen dan Independen di Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021

	Variabel	Frekuensi (n)	Presentase (%)
diatas	Safety Riding		
	Aman	129	59
	Tidak Aman	88	41
	Pengetahuan		
	Tinggi	148	68
	Rendah	69	32
	Sikap		
	Positif	135	62
	Negatif	82	38
	Persepsi		
	Positif	111	51
	Negatif	106	49
	Kepemilikan SIM		
	Memiliki	172	79,3
	Tidak Memiliki	45	20,7
	Keikutsertaan Pelatihan		
	Pernah	36	16,6
	Tidak Pernah	181	83,4
	Peran Teman Sebaya		
	Mendukung	109	50,2
	Tidak Mendukung	108	49,8
	Dukungan Orang Tua		
	Mendukung	113	52
	Tidak Mendukung	104	48

menunjukkan bahwa responden yang aman berkendara sebanyak (59%), responden dengan pengetahuan tinggi sebantak (68%), responden dengan sikap positif sebanyak (62%), responden dengan persepsi positif sebanyak (51%), responden yang memiliki SIM sebanyak (79%), responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan sebanyak (83%), responden yang memiliki teman sebaya mendukung (50,2%), responden yang memiliki dukungan orangtua (52%).

b. Analisis Bivariat

1) Hubungan Pengetahuan dengan *Safety Riding*

Tabel 2.

Distirbusi Responden Berdasarkan Pengetahuan dengan Safety Riding di Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA 2021

Pengetahuan	<i>Safety Riding</i>						PR (95%CI)	Pvalue
	Aman		Tidak Aman		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Tinggi	91	61,5	57	38,5	148	100	1,302	0,455
Rendah	38	55,1	31	44,9	69	100	(0,730 – 2,323)	
Total	129	59,4	88	40,6	217	100		

Tabel 2 menunjukkan bahwa Hasil uji statistik antara pengetahuan dengan Safety Riding diperoleh sebanyak 91 responden (61,5%) memiliki pengetahuan tinggi dengan berkendara aman, sedangkan pengetahuan rendah diperoleh sebanyak 31 responden (44,9%) dengan berkendara tidak aman. Hasil uji Chi Square diperoleh nilai Pvalue 0,455 yaitu $> 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan Safety Riding. Sementara hasil PR= 1,302 artinya responden dengan pengetahuan tinggi memiliki peluang 1,302 kali berkendara aman dibandingkan dengan responden yang memiliki pengetahuan rendah dengan berkendara tidak aman (95% CI 0,730 – 2,323).

Berdasarkan hasil uji univariat didapatkan bahwa responden yang mempunyai pengetahuan tinggi sebanyak 148 responden (68%) dimana hal ini menunjukkan mayoritas responden memiliki pengetahuan tinggi tentang safety riding. Hasil uji bivariat menunjukkan bahwa antara pengetahuan dengan safety riding diperoleh sebanyak 91 responden (61,5%) memiliki pengetahuan tinggi dan berkendara yang aman atau bisa dikatakan safety riding. Akan tetapi mahasiswa yang berpengatahuan tinggi masih ada yang berkendara tidak aman sebanyak 57 responden (38,5%). Hal ini menunjukkan bahwasannya yang memiliki pengetahuan baik masih belum mengaplikasikan pengetahuannya ketika berkendara. Hasil uji statistik didapati hasil bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan safety riding pada mahasiswa kesehatan masyarakat dengan nilai Pvalue 0,455 ($>0,05$). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwasannya orang yang memiliki pengetahuan tinggi belum tentu memiliki perilaku yang aman dalam

berkendara. Hal ini sejalan dengan penelitian Qurotulaeni (2016) pada mahasiswa Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Surakarta yang menunjukkan tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara⁵.

Hasil serupa juga dinyatakan oleh Khakim (2016) tentang hubungan pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor di Kelurahan Kedungmundu, Kota Semarang, menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding ($p\text{-value}=0,810$). Penelitian serupa juga dinyatakan oleh Manurung et al (2019) menunjukkan 23% pengendara yang berpengetahuan tinggi tentang safety riding namun perilaku berkendara tidak aman, hasil uji statistik juga menunjukkan $p\text{-value}$ 0,420 yang dimana tidak ada hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding⁶.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh (Azizah, 2016) yang menyebutkan adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada Mahasiswa Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Negeri Semarang. Dalam penelitiannya, mayoritas respondennya memiliki pengetahuan baik dan berperilaku aman⁷.

Pengetahuan tentang keselamatan berkendara yang dimiliki oleh mahasiswa kesehatan masyarakat hanyalah sekedar tahu dan paham tentang keselamatan berkendara saja namun mahasiswa belum menerapkan hal tersebut. Penerapan berkendara secara aman dan selamat belum terlaksana dengan baik secara keseluruhan oleh mahasiswa kesehatan masyarakat, sehingga masih terdapat mahasiswa yang memiliki pengetahuan baik namun berkendara tidak aman.

2) Hubungan Sikap dengan *Safety Riding*

Tabel 3.

Distribusi Responden Berdasarkan Sikap dengan Safety Riding di Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA 2021

Sikap	<i>Safety Riding</i>						PR (95%CI)	Pvalue
	Aman		Tidak Aman		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Positif	91	67,4	44	32,6	135	100	2,395	0,003
Negatif	38	46,3	44	53,7	82	100	(1,363– 4,209)	
Total	129	59,4	88	40,6	217	100		

Tabel 3 menunjukkan bahwa Hasil uji statistik antara sikap dengan Safety Riding diperoleh sebanyak 91 responden (67,4%) memiliki sikap positif dengan berkendara aman, sedangkan sikap negatif diperoleh sebanyak 44 responden (53,7%) dengan berkendara tidak aman. Hasil uji Chi Square diperoleh nilai Pvalue 0,003 yaitu $< 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara sikap dengan Safety Riding. Sementara hasil PR= 2,395 artinya responden dengan sikap positif memiliki

peluang 2,395 kali berkendara aman dibandingkan dengan responden yang memiliki sikap negatif dengan berkendara tidak aman (95% CI 1,363 – 4,209).

Berdasarkan hasil uji univariat menunjukkan responden dengan sikap positif sebanyak 135 responden (62,2%). Hasil uji bivariat menunjukkan bahwa hubungan antara sikap dengan safety riding diperoleh sebanyak 91 responden (67,4%) memiliki sikap positif dan keselamatan berkendara yang aman, sementara yang memiliki sikap negatif cenderung berkendara tidak aman dengan jumlah 44 responden (53,7%). Hasil uji chi square diperoleh pvalue 0,003 yang artinya ada hubungan yang signifikan antara sikap dengan safety riding.

Penelitian ini memiliki kesamaan hasil dengan penelitian yang dilakukan oleh (Azizah, 2016) yang menyatakan adanya hubungan bermakna antara sikap dengan perilaku safety riding ($p=0,038$), hal ini didukung oleh hasil penelitian dimana 71,7% memiliki sikap yang kurang baik mengenai perilaku safety riding⁷.

Hal ini menunjukkan bahwa perlu diadakan pengembangan sikap mengenai budaya aman dan selamat berkendara di lingkungan kampus sebagai daya pendorong agar mahasiswa bertindak aman dan selamat ketika berkendara serta meningkatkan mahasiswa yang berkendara aman dalam berkendara sehingga dapat meminimalisir risiko ketika terjadi kecelakaan serta dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas.

3) Hubungan Persepsi dengan Safety Riding

Tabel 4.

Distribusi Responden Berdasarkan Persepsi Dengan Safety Riding di Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA 2021

Persepsi	Safety Riding						PR (95%CI)	Pvalue
	Aman		Tidak Aman		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Positif	78	70,3	33	29,7	111	100	2,549	0,001
Negatif	51	48,1	55	51,9	106	100	(1,460-4,451)	
Total	129	59,4	88	40,6	217	100		

Tabel 4 menunjukkan Hasil uji statistik antara persepsi dengan Safety Riding diperoleh sebanyak 78 responden (70,3%) memiliki sikap positif dengan berkendara aman, sedangkan sikap negatif diperoleh sebanyak 55 responden (51,9%) dengan berkendara tidak aman. Hasil uji Chi Square diperoleh nilai Pvalue 0,001 yaitu $< 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara persepsi dengan Safety Riding. Sementara hasil PR= 2,549 artinya responden dengan persepsi positif memiliki peluang 2,549 kali berkendara aman dibandingkan dengan responden yang memiliki persepsi negatif dengan berkendara tidak aman (95% CI 1,460 – 4,451).

Berdasarkan hasil uji univariat menunjukkan responden dengan persepsi positif mengenai safety riding sebanyak 111 responden (51%). Hasil uji bivariat menunjukkan sebanyak 78 responden (70,3%) memiliki persepsi positif dan berkendara aman. Sementara responden yang memiliki persepsi negatif mengenai safety riding sebanyak 55 responden (51,9%) tidak aman dalam berkendara, hasil uji chi square diperoleh pvalue 0,001 yang artinya ada hubungan yang signifikan antara persepsi dengan safety riding.

Hasil serupa juga dinyatakan oleh Azizah (2016) tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pada mahasiswa FMIPA UNNES yang dimana terdapat hubungan antara persepsi dengan perilaku safety riding dengan nilai pvalue 0,022. Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Green dalam (Notoatmodjo, 2012) bahwa persepsi termasuk dalam salah satu faktor predisposisi dalam membentuk suatu perilaku khususnya *safety riding*⁸.

4) Hubungan Kepemilikan SIM dengan *Safety Riding*

Tabel 5.

Distribusi Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM dengan Safety Riding di Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA 2021

Kepemilikan SIM	Safety Riding						PR (95%CI)	Pvalue
	Aman		Tidak Aman		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Memiliki	120	69,8	52	30,2	172	100	9,231	0,000
Tidak Memiliki	9	20	36	80	45	100	(4,149-20,536)	
Total	129	59,4	88	40,6	217	100		

Tabel 5 menunjukkan Hasil uji statistik antara Kepemilikan SIM dengan Safety Riding diperoleh sebanyak 120 responden (69,8%) memiliki SIM dengan berkendara aman, sedangkan tidak memiliki SIM diperoleh sebanyak 36 responden (80%) dengan berkendara tidak aman. Hasil uji Chi Square diperoleh nilai Pvalue 0,000 yaitu $< 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara Kepemilikan dengan Safety Riding. Sementara hasil PR= 9,231 artinya responden yang memiliki SIM mempunyai peluang 9,231 kali berkendara aman dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM dengan berkendara tidak aman (95% CI 4,149 – 20,536).

Berdasarkan hasil uji univariat menunjukkan responden yang memiliki SIM sebanyak 172 responden (79,3%). Diperoleh hasil uji bivariat responden yang memiliki SIM dan berkendara dengan aman sebanyak 120 responden (69,8%), sementara responden yang tidak memiliki SIM cenderung lebih banyak berkendara tidak aman dengan jumlah 36 responden (80%). Hasil uji chi square diperoleh pvalue 0,000 yang artinya ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan SIM dengan safety riding.

Hasil serupa juga dinyatakan oleh Colle et al., (2016) dalam penelitiannya di Kabupaten Kolaka yang dimana responden tidak memiliki SIM cenderung berperilaku tidak aman, serta terdapat hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku safety riding dengan nilai pvalue 0,041⁹. Asdar et al., (2015)

dalam penelitiannya menyatakan bahwasannya terdapat hubungan bermakna antara kepemilikan SIM C dengan perilaku safety riding¹⁰. Penelitian ini sejalan penelitian yang dilakukan oleh Aperta, (2019) pada pengendara sepeda motor di Kota Prabumulih yang dimana kepemilikan SIM C sangat berpengaruh dalam aman berkendara, hal ini ditunjukkan dengan hasil uji chi square dengan nilai pvalue 0,012¹¹.

Kepemilikan SIM C berpengaruh terhadap berkendara yang aman dan selamat pada mahasiswa, banyak responden mempunyai SIM C melakukan berkendara yang aman dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM C. Hal ini menjadi bukti bahwa dengan adanya SIM seseorang sudah paham akan aturan-aturan berlalu lintas serta paham akan keselamatan serta risiko apa saja yang dapat terjadiketika berkendara.

5) Hubungan Keikutsertaan Pelatihan dengan *Safety Riding*

Tabel 6.

Distribusi Responden Berdasarkan Keikutsertaan Pelatihan dengan Safety Riding di Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA 2021

Keikutsertaan Pelatihan	<i>Safety Riding</i>						PR (95%CI)	Pvalue
	Aman		Tidak Aman		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Pernah	27	75	9	25	36	100	2,324	0,058
Tidak Pernah	102	56,4	79	43,6	181	100	(1,034 – 5,221)	
Total	129	59,4	88	40,6	217	100		

Tabel 6 menunjukkan Hasil uji statistik antara Keikutsertaan pelatihan dengan *Safety Riding* diperoleh sebanyak 27 responden (75%) pernah mengikuti pelatihan dengan berkendara aman, sedangkan responden yang tidak pernah mengikuti diperoleh sebanyak 79 responden (43,6%) dengan berkendara tidak aman. Hasil uji Chi Square diperoleh nilai Pvalue 0,058 yaitu > 0,05, maka dapat diartikan bahwasannya tidak ada hubungan bermakna antara Keikutsertaan pelatihan dengan *Safety Riding*. Sementara hasil PR= 2,324 artinya responden yang pernah mengikuti pelatihan berpeluang 2,324 kali berkendara aman dibandingkan dengan responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan dengan berkendara tidak aman (95% CI 1,034 – 5,221).

Berdasarkan hasil uji univariat menunjukkan mayoritas responden tidak pernah mengikuti pelatihan keselamatan berkendara dengan jumlah 181 responden (83,4%) sementara yang pernah mengikuti pelatihan hanya ada 36 responden (16,6%) saja. Hasil uji bivariat menunjukkan responden yang pernah mengikuti pelatihan terdapat 27 responden (75%) berkendara dengan aman, namun responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan juga lebih banyak berkendara dengan aman dengan jumlah 102 responden (56,4%). Berdasarkan hasil uji chi square diperoleh pvalue 0,058 yang berarti tidak ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan keselamatan berkendara dengan safety riding.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Azizah, (2016) yang menyatakan tidak ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku keselamatan berkendara dengan nilai pvalue 0,757⁷. Namun penelitian ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh Perwitarningsih et al (2013) pada mahasiswa Kesehatan Masyarakat Universitas Dian Nusantara yang menyatakan bahwasannya terdapat hubungan yang signifikan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku keselamatan berkendara¹².

Keikutsertaan pelatihan sendiri memiliki manfaat seperti bertambahnya pengetahuan tentang keselamatan berkendara, risiko berkendara, bahaya yang dapat terjadi di jalan sehingga seseorang lebih paham tentang berkendara dengan aman dan selamat.

6) Hubungan Peran Teman Sebaya dengan Safety Riding

Tabel 7.

Distribusi Responden Berdasarkan Peran Teman Sebaya dengan Safety Riding di Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA 2021

Peran Teman Sebaya	Safety Riding						PR (95%CI)	Pvalue
	Aman		Tidak Aman		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Medukung	72	66,1	37	33,9	109	100	1,741	
Tidak Mendukung	57	52,8	51	47,2	108	100	(1,007-3,011)	0,064
Total	129	59,4	88	40,6	217	100		

Tabel 7 menunjukkan hasil uji statistik antara peran teman sebaya dengan Safety Riding diperoleh sebanyak 108 responden yang tidak mendapat dukungan teman sebaya, didapati 57 responden (52,8%) berkendara aman, dan sebanyak 51 responden (47,2%) berkendara tidak aman. Sedangkan 109 responden yang memiliki dukungan teman sebaya, didapati 72 responden (66,1%) berkendara aman, dan 37 responden (33,9%) berkendara tidak aman. Hasil uji Chi Square diperoleh nilai Pvalue 0,064 yaitu > 0,05, maka dapat diartikan bahwasannya tidak adanya hubungan bermakna antara peran teman sebaya dengan Safety Riding. Sementara hasil PR= 1,741 artinya mahasiswa yang memiliki dukungan teman sebaya berpeluang 1,741 kali berkendara tidak aman dibandingkan dengan mahasiswa yang tidak pernah mendapat dukungan teman sebaya dengan berkendara tidak aman (95% CI 1,007 – 3,011).

Berdasarkan uji univariat menunjukkan bahwa terdapat sebanyak 109 responden (50,2%) memiliki dukungan teman yang mendukung terkait safety riding, sedangkan responden yang tidak mendapatkan dukungan dari teman sebaya sebanyak 108 responden (49,8%).

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji Chi Square pada penelitian ini menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan yang signifikan antara peran teman sebaya dengan safety riding dengan nilai pvalue 0,064 (pvalue > 0,05). Penelitian ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh

Azizah (2016) yang menyatakan adanya hubungan antara variabel peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara⁷.

7) Hubungan Dukungan Orang tua dengan *Safety Riding*

Tabel 8.

Distribusi Responden Berdasarkan Dukungan Orang Tua dengan Safety Riding di Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA 2021

Dukungan Orang tua	<i>Safety Riding</i>						PR (95%CI)	<i>Pvalue</i>
	Aman		Tidak Aman		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Medukung	85	75,2	28	24,8	113	100	4,140	0,000
Tidak Mendukung	44	42,3	60	57,7	104	100	(2,323 – 7,376)	
Total	129	59,4	88	40,6	217	100		

Tabel 8 menunjukkan Hasil uji statistik antara dukungan orangtua dengan *Safety Riding* diperoleh sebanyak 85 responden (75,2%) mendapat dukungan orangtua dengan berkendara aman, sedangkan responden yang tidak mendapat dukungan orangtua diperoleh sebanyak 60 responden (57,7%) dengan berkendara tidak aman. Hasil uji Chi Square diperoleh nilai Pvalue 0,000 yaitu < 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara dukungan orangtua dengan *Safety Riding*. Sementara hasil PR= 4,140 artinya responden yang memiliki orangtua yang mendukung mempunyai peluang 4,140 kali berkendara aman dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki dukungan orangtua dengan berkendara tidak aman (95% CI 2,323 – 7,376).

Berdasarkan uji univariat menunjukkan bahwa terdapat sebanyak 109 responden (50,2%) memiliki dukungan teman yang mendukung terkait safety riding, sedangkan responden yang tidak mendapatkan dukungan dari teman sebaya sebanyak 108 responden (49,8%).

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji Chi Square pada penelitian ini menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan yang signifikan antara peran teman sebaya dengan safety riding dengan nilai pvalue 0,064 (pvalue > 0,05). Penelitian ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh Azizah (2016) yang menyatakan adanya hubungan antara variabel peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara⁷.

Kesimpulan

Gambaran *safety riding* di Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA yaitu sebanyak 129 responden (59%) cenderung berkendara dengan aman. Dari 148 responden (68%) memiliki pengetahuan yang tinggi. Sebanyak 135 responden (62%) memiliki sikap yang positif. Sebanyak 111 responden (51%) memiliki persepsi yang positif. 172 responden (79%) memiliki Surat Izin Mengemudi C.

Keikutsertaan pelatihan keselamatan berkendara di Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA sebanyak 181 responden (83%) tidak pernah mengikuti pelatihan keselamatan berkendara. Peran teman sebaya di Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA sebanyak 109 responden (50%) memiliki dukungan teman sebaya yang mendukung. Dukungan orang tua di Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA sebanyak 113 responden (52%) memiliki dukungan orangtua yang mendukung.

Variabel sikap ($p\text{-value} = 0,003$), persepsi ($p\text{-value} = 0,001$), kepemilikan SIM ($p\text{-value} 0,000$), dan dukungan orangtua ($p\text{-value} 0,000$) memiliki hubungan yang bermakna dan signifikan dengan *safety riding* di Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel pengetahuan ($p\text{-value} = 0,455$), keikutsertaan pelatihan ($p\text{-value} = 0,058$), peran teman sebaya ($p\text{-value} = 0,064$) dengan *safety riding* di Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021.

Diharapkan melaksanakan berkendara dengan aman dan selamat dengan lebih baik lagi, misalnya dengan cara mempraktekan pengetahuan terkait keselamatan berkendara yang telah dimiliki, jika yang membawa motor namun tidak memiliki SIM segera membuat SIM agar meningkatnya mahasiswa yang aman dalam berkendara serta menjadi paham dan tahu peraturan-peraturan yang berlaku guna meminimalisir risiko kecelakaan ketika berkendara dan pihak kampus UHAMKA khususnya pada program studi Kesehatan Masyarakat dapat memberikan upaya preventif terkait kecelakaan lalu lintas dengan memberikan pemahaman terkait *safety riding* dan senantiasa mengingatkan akan pentingnya upaya pencegahan kecelakaan berkendara dengan memberikan membuat pamflet atau media edukasi keselamatan berkendara yang menarik terkait bahaya kecelakaan, risiko, bahaya di jalan dan dampak kecelakaan lalu lintas serta menerapkan penggunaan helm ke kampus.

Daftar Pustaka

1. World Health Organization. GLOBAL STATIS REPORT ON ROAD SAFETY 2018. Vol. 2, Высшей Нервной Деятельности. 2018. 227–249 p.
2. KEMENTRIAN PERHUBUNGAN. STATISTIK PERHUBUNGAN 2019. Vol. 53, Journal of Chemical Information and Modeling. 2019. 1689–1699 p.
3. BADAN PUSAT STATISTIK PROVINSI JAWA BARAT. Statistik Transportasi Provinsi Jawa Barat [Internet]. 2019. 96 p. Available from: <http://library1.nida.ac.th/termpaper6/sd/2554/19755.pdf>
4. Presiden Republik Indonesia. Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. In 2009.
5. Qurotulaeni. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Sebagai Pengendara Sepeda Motor. Skripsi Kesehat Masy. 2016;1–14.
6. Khakim R. HUBUNGAN ANTARA UMUR, TINGKAT PENDIDIKAN, MASA BERKENDARA DAN PENGETAHUAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING. Universitas Muhammadiyah Semarang; 2016.
7. Azizah MH. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa [Internet]. Vol. 3, kesehatan masyarakat UNNES. 2016. Available from: <http://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>
8. Notoatmodjo S. Promosi Kesehatan & Ilmu Perilaku. Jakarta: Rineka Cipta. 2012.
9. Colle ABA, Asfian P, Andisiri WOSNZ. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016. J Ilm Mhs Kesehat Masy. 2016;1(3):1–8.
10. Asdar M, Thaha ILM, Nasir S, Epidemiologi B, Masyarakat FK, Hasanuddin U.

INTERVENSI PENDIDIKAN SEBAYA DALAM MENINGKATKAN REMAJA DI KABUPATEN PANGKEP Peer Education Intervention in Increase Adolescent Safety Riding Attitude and Behavior in Pangkep. 2015;000:59–67.

11. Aperta P. ANALISIS DETERMINAN SAFETY RIDING PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA PRABUMULIH TAHUN 2019. Universitas Sriwijaya; 2019.
12. Riyan Perwitaningsih, Eni Mahawati E. Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat. *Kesehat Masy.* 2013;