

## Daftar Isi

**Analisa Bahaya Covid-19 Sebagai Pencegahan Penyebaran Virus Di Terminal dengan Metode HIRAC .... 119**

Ziven Shaquilla A, Gibrant Alif A, Marsya Imara S, Muhammad Luqman N, Ayu Risnawati, Chandra Sukri SD

**Analisis Penerapan Sistem Proteksi Kebakaran Pasif dan Sarana Penyelamatan dalam Upaya Program Emergency Response Plan di Jakarta Eye Center Kedoya Tahun 2020 .... 129**

Gori Gogendra, Andriyani

**Determinan Kepatuhan Penggunaan Alat Pelindung Diri Petugas Laundry, Dapur, UPS RS Hermina Jatinegara Tahun 2017 ... 143**

Novia Zulfa Hanum

**Determinan perilaku tidak aman pada pegawai di unit pelayanan transmisi (UPT) Cawang Tahun 2020 .... 153**

Yasinta Rahmawati, Izza Hananingtyas

**Faktor-Faktor Determinan Stres Kerja Pada Pekerja (Abk) Kapal Pengangkut LNG di PT. X .... 169**

Irenia Tennovia Yulius, Siti Rahmah H. Lubis

**Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020 .... 191**

Anisa Nur Aeni, Luqman Effendi, Munaya Fauziah, Dadang Herdiansyah

**Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Hidup Bersih dan Sehat (PHBS) pada Santri MTS di Pondok Pesantren Al-Amanah Al-Gontory Tahun 2020 .... 205**

Ernyasih, Melinda Mega Sari

**Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Stres Kerja Pada Pengendara Ojek Online Saat Terjadi Pandemi COVID-19 Di Kota Tangerang Selatan Tahun 2020 .... 217**

Khilda Khoirunnisa, Luqman Effendi, Munaya Fauziah, Triana Srisantyorini

**Identifikasi Bahaya Dengan Metode Di Rumah Sakit Dalam Mencegah Penularan Covid-19 .... 233**

Nida Faerus A, Radhia Aulia Yusuf, Sabila Nurfarizki, Haditama, Widi Hartati R, Zalva Nabila

**Kesehatan Lingkungan Dan Kesehatan Kerja Dalam Perspektif Negara Hukum .... 245**

A Kahar Maranjaya

# Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020

Anisa Nur Aeni<sup>1</sup>, Luqman Effendi<sup>2</sup>, Munaya Fauziah<sup>3</sup>, Dadang Herdiansyah<sup>4</sup>  
Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muhammadiyah Jakarta  
JL. K.H. Ahamad Dahlan, Cirendeu, Kec. Ciputat Timur, Kota Tangerang Selatan Banten 15419  
E-mail: [anisanurae@gmail.com](mailto:anisanurae@gmail.com)

## Abstrak

*Safety riding dapat diartikan sebagai cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara, safety riding mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup. Data dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia mencatat jumlah kecelakaan di Indonesia sepanjang 2018 sebanyak 109.215, jumlah tersebut naik 4,69% dibandingkan pada tahun 2017 dengan 104.327 kejadian, selama kurun waktu 2014-2018, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan rata-rata 3,30% per tahun. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui "Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta tahun 2020".*

*Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan desain penelitian cross sectional dengan jumlah responden dalam penelitian yaitu 107 sampel. Metode pengambilan data menggunakan kuesioner dalam bentuk google form. Adapun analisis data dalam penelitian ini menggunakan uji statistik chi-square pada perangkat lunak statistik*

*Ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin, pengetahuan, dan self efficacy dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) ( $P$  value = 0,000), tidak ada hubungan yang signifikan antara masa berkendara dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) ( $P$  value = 0,171).*

*Faktor-faktor yang memiliki hubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) yaitu jenis kelamin, pengetahuan, dan self efficacy. Perlunya pihak universitas dapat bekerja sama dengan pihak kepolisian lalu lintas dalam mengadakan penyuluhan atau pelatihan untuk para mahasiswa terkait perilaku aman berkendara (*safety riding*).*

**Kata Kunci : *Safety Riding, Self Efficacy, Perilaku.***

## Abstract

*Safety riding can be interpreted as a way of driving safely and comfortably for drivers, safety riding refers to ideal driving manners with adequate safety level for drivers. Data from the Indonesian Police Traffic Corps recorded the number of accidents in Indonesia throughout 2018 as many as 109,215, this number increased by 4,69% compared to 2017 with 104,327 incidents, during the 2014-2018 period, the number of traffic accidents increased by an average of 3,30% per year.*

*The purpose of this study is to discover Factors Related to Safety Riding Behavior on Students of the Faculty of Social and Political Sciences, Universitas Muhammadiyah Jakarta in 2020.*

*This study is a quantitative research with cross sectional experiment design with 107 samples of respondents. Questionnaire through google form is used for data collection. The data analysis in this study used the chi-square statistical test in the SPSS 23 application.*

*There is a significant correlation between gender, knowledge of driving, and self efficacy with safety riding ( $P$  value = 0,000) while there is no significant correlation between driving time with safety riding ( $P$  value = 0,171).*

*This study indicates that gender, knowledge and self efficacy are the influencing factors of safety riding. It's necessary to joint action between university and government/police officials is needed to provide seminar or training programs regarding safety riding for university students.*

**Keywords: *Safety Riding, Self Efficacy, Behavior.***

## Pendahuluan

Era globalisasi menuntut masyarakat modern mempunyai mobilitas yang tinggi, dengan mobilitas yang tinggi juga berpengaruh pada peningkatan kepadatan lalu lintas. Hanya saja dengan meningkatnya kepadatan lalu lintas angka kecelakaan lalu lintas juga mengalami peningkatan disetiap tahunnya. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas adalah salah satu penyebab utama kematian anak-anak dan remaja berusia 5 – 29 tahun.<sup>1</sup>

Kecelakaan lalu lintas tidak hanya mengakibatkan kematian, kecelakaan lalu lintas juga dapat mengakibatkan cedera. Berdasarkan hasil Riset Kesehatan Dasar (Riskesdas) pada tahun 2018 proporsi penyebab cedera akibat kecelakaan lalu lintas ketika sedang mengendarai sepeda motor yaitu sebesar 72,7%. Proporsi penggunaan helm saat mengendarai atau membonceng sepeda motor yang selalu menggunakan sebesar 33,7%, yang menggunakan (kadang-kadang) sebesar 42,4%, serta yang tida

kadang menggunakan sebesar 23,9%. Sedangkan proporsi cedera pada kepala sebesar 11,9%. Dengan kejadian tersebut masih banyak penduduk Indonesia yang belum menerapkan keselamatan dalam berkendara (*safety riding*) terutama dalam menggunakan helm saat berkendara.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas di darat sangatlah beragam, mulai dari faktor pengemudi, faktor kendaraan dan faktor lingkungan, dari ketiga faktor tersebut, ternyata penyebab kecelakaan terbesar adalah karena kelalaian manusia. Banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan terkadang tidak diikuti dengan kesadaran pengguna jalan untuk mentaati rambu-rambu lalu lintas atau saling menghormati sesama pengguna jalan, Ketidaksiplinan dari pengguna jalan ini tentu dapat membahayakan pengguna jalan yang lain (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2017).<sup>2</sup>

*Safety riding* sama halnya dengan istilah *safety driving* bagi pengguna mobil, pada istilah *safety riding* mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain. *Safety riding* dapat diartikan sebagai cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun terhadap pengendara lain

(Ghozali et al., 2019).<sup>3</sup> Sedangkan dalam Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.<sup>1</sup> Perilaku *Safety Riding* berkaitan dengan perilaku individu, salah satu teori yang berkaitan dengan perilaku yaitu *Theory Social Cognitive* yang dikemukakan oleh Albert Bandura (1986), teori ini didasarkan atas proposisi bahwa proses sosial dan proses kognitif adalah sentral bagi pemahaman mengenai motivasi, emosi, dan tindakan manusia.

Menurut WHO dalam *Global Status Report on Road Safety* tahun 2018 bahwa terdapat jumlah kematian lalu lintas di jalan setiap tahunnya mencapai sekitar 1,35 juta jiwa. Selama kurun waktu 2014-2018, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan rata-rata 3,30 persen per tahun.<sup>4</sup> Berdasarkan paparan *The Global Report on Road Safety* tahun 2015, Indonesia menduduki peringkat ketiga se-Asia untuk jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas, setelah Tiongkok dan India dengan total 38.279 kematian.

Data Badan Pusat Statistik Republik Indonesia dalam (Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia) mencatat jumlah kecelakaan di Indonesia sepanjang 2018 sebanyak 109.215, jumlah tersebut naik 4,69 persen dibandingkan pada tahun 2017 dengan 104.327 kejadian, selama kurun waktu 2014-2018, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan rata-rata 3,30 persen per tahun. Kenaikan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia mencapai 1,02 persen dan luka ringan yaitu 4,44 persen. Dan pada tahun 2018 jumlah kecelakaan yang terjadi di DKI Jakarta meliputi wilayah POLDA Metro Jaya (Jakarta, Depok, sebagian Tangerang, dan Bekasi) mencapai 5.883 kejadian kecelakaan lalu lintas.

Pada data Dishubkominfo Kota Tangerang Selatan tahun 2015, kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 di Kota Tangerang Selatan yaitu jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas 120 kejadian, sedangkan jumlah korban kecelakaan lalu lintas 174 orang. Penyebab kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Tangerang Selatan adalah tidak tersedianya sarana jembatan penyebrangan orang untuk melintasi jalan dan pagar pembatas jalan, serta

ketidaksiplinan pengemudi angkutan umum di jalan raya, dan lain-lain.

Pada hasil penelitian Khakim (2016) pada pengendara ojek di Kelurahan Kedungmundu, Kota Semarang persentase perilaku safety riding tidak aman sebesar 48,7% sedangkan aman sebesar 51,3%.<sup>5</sup> Penelitian yang dilakukan Mahfudzi (2016) pada pengendara ojek online di wilayah Depok persentase perilaku safety riding tidak aman sebesar 51% sedangkan aman sebesar 49%.<sup>6</sup> Hasil penelitian yang dilakukan oleh Prima (2015) pada mahasiswa Fakultas X, Universitas Diponegoro persentase yang berperilaku safety riding sebesar 51% dan yang tidak berperilaku safety riding sebesar 49%.<sup>7</sup> Penelitian yang dilakukan Azizah (2016) menunjukkan bahwa persentase perilaku safety riding pada mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015) yang tidak aman sebesar 57,4% dan aman sebesar 42,4%.<sup>8</sup> Dan pada penelitian yang dilakukan oleh Alpiani (2019) pada siswa-siswi SMK Waskito Kelas XI bahwa persentase perilaku safety riding yang tidak aman sebesar 50,5% sedangkan aman sebesar 49,5%.<sup>9</sup>

Peneliti telah melakukan studi pendahuluan yang dilakukan pada 30 responden mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta untuk mengetahui perilaku *safety*

*riding*. Hasil dari studi pendahuluan tersebut adalah dari 30 responden yang memiliki perilaku aman dalam berkendara sebesar 13 orang dengan persentase 43,3% sedangkan yang memiliki perilaku tidak aman dalam berkendara sebesar 17 orang dengan persentase 56,7%. Dapat disimpulkan bahwa dari hasil studi pendahuluan perilaku aman dalam berkendara masih relatif rendah dibandingkan dengan perilaku tidak aman dalam berkendara.

Dan dilakukan pula observasi area di sekitar kampus Universitas Muhammadiyah Jakarta menunjukkan bahwa kondisi jalan di sekitar kampus masih kurang dalam pengadaan sarana prasarana seperti lampu jalan, kaca jalan cembung serta jalanan yang masih banyak berlubang atau rusak yang memungkinkan menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada pengendara sepeda motor. Berdasarkan hal tersebut membuat penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020”.

## **Metode**

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan desain penelitian *cross*

*sectional* yang bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta pada tahun 2020.

Sampel dalam penelitian ini adalah mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta yang mampu mengendarai dan mempunyai kendaraan sepeda motor berjumlah 107 responden. Teknik pengambilan sampel menggunakan *simple random sampling* dengan analisis univariat dan bivariat menggunakan uji Chi Square  $\alpha = 0,05$ . Penelitian ini telah dikaji dan mendapatkan kelayakan etika penelitian oleh Komisi Etik Fakultas Kesehatan Masyarakat dengan nomer etik 10.012.B/KEPK-FKM UMJ/IV/2020.

## Hasil Dan Pembahasan

### a. Analisis Univariat

**Tabel 1.1**

**Distribusi Responden di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020**

Variabel	Frekuensi (n)	Persentase (%)
<b>Jenis Kelamin</b>		
Laki-Laki	58	54,2
Perempuan	49	45,8
<b>Masa Berkendara</b>		
Baru (< 6)	36	33,6
Lama ( $\geq$ 6)	71	66,4
<b>Pengetahuan</b>		
Kurang	70	65,4
Cukup	31	29,0
Baik	6	5,6
<b>Self Efficacy</b>		
Tidak Yakin	58	54,2
Yakin	49	45,8
<b>Perilaku Aman Berkendara</b>		
Tidak Aman	56	52,3
Aman	51	47,7
<b>Total</b>	107	100

Berdasarkan tabel 1.1 didapatkan bahwa dari 107 responden dalam penelitian, sebagian besar responden dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 58 orang (54,2%) sedangkan jenis kelamin perempuan sebanyak 49 orang (45,8%), responden baru dalam masa berkendara (< 6 tahun) sebanyak 36 orang (33,6%) sedangkan responden lama dalam masa berkendara lama ( $\geq$  6 tahun) sebanyak 71 orang (66,4%), responden dengan pengetahuan kurang sebanyak 70 orang (65,4%), pengetahuan cukup sebanyak 31 orang (29,0%) dan pengetahuan baik

sebanyak 6 orang (5,6%), sebagian besar *self efficacy* responden tidak yakin sebanyak 58 orang (54,2%) sedangkan *self efficacy* yakin sebanyak 49 orang (45,8%), sebagian besar

responden dengan perilaku berkendara yang tidak aman sebanyak 56 orang (52,3%) sedangkan perilaku berkendara aman sebanyak 51 orang (47,7%).

## b. Analisis Bivariat

### 1) Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Aman Berkendara

**Tabel 1.2**

**Distribusi Responden Menurut Jenis Kelamin dengan Perilaku Aman Berkendara pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020**

Jenis Kelamin	Perilaku Aman Berkendara				Total		OR (95% CI)	P Value
	Tidak Aman		Aman		N	%		
	n	%	n	%				
Laki-Laki	43	74,1	15	25,9	58	100	7,938 (3,344	0,000
Perempuan	13	26,5	36	73,5	49	100		
<b>Jumlah</b>	56	52,3	51	47,7	107	100	–	18,847

Tabel 1.2 menunjukkan bahwa dari total 58 responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 15 responden (25,9%) yang berperilaku aman berkendara, sedangkan total 49 responden yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 36 responden (73,5%) yang berperilaku aman berkendara. Hasil uji statistik *Chi Square dengan Continuity Correction Test* diperoleh  $p\text{ value} = 0,000$  dengan menggunakan  $\alpha = 0,05$  dan dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020. Hasil analisis diperoleh nilai  $OR = 7,938$  yang artinya mahasiswa yang berjenis kelamin perempuan berpeluang 7,938 kali untuk berperilaku aman berkendara dibandingkan mahasiswa dengan jenis kelamin laki-laki.

Hasil analisis univariat yang telah dilakukan menunjukkan bahwa dari 107

responden mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas

Muhammadiyah Jakarta berdasarkan jenis kelamin didapatkan bahwa responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 58 orang (54,2%) sedangkan jenis kelamin perempuan sebanyak 49 orang (45,8%).

Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020 dengan  $P \text{ value} = 0,000$ . Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Alpiani (2019) yang menunjukkan nilai  $P \text{ value} 0,472$  ( $P \leq 0,05$ ), hasil ini pun menunjukkan tidak terdapatnya hubungan yang bermakna antara jenis kelamin dengan kecelakaan lalu lintas.

Penelitian yang dilakukan<sup>10</sup> menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan

dengan jenis kelamin laki-laki sebesar 42 sedangkan dengan jenis kelamin wanita sebesar 8 yang berarti 84 % dari total responden yang pernah mengalami kecelakaan. Pada jenis kelamin wanita jumlah itu merupakan 16 % dari total responden yang mengalami kecelakaan. Dari hasil tersebut<sup>10</sup> menyimpulkan bahwa jumlah kecelakaan yang melibatkan pria lebih banyak dibandingkan wanita, dikarenakan pada wanita lebih memiliki sikap kehati-hatian yang lebih baik dibandingkan dengan pria sesuai dengan hasil penelitian ini yang menunjukkan hasil analisis yang diperoleh nilai  $OR = 7,938$  yang artinya mahasiswa yang berjenis kelamin perempuan berpeluang 7,938 kali untuk berperilaku aman berkendara dibandingkan mahasiswa dengan jenis kelamin laki-laki.

## 2) Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku Aman Berkendara

**Tabel 1.3**

**Distribusi Responden Menurut Masa Berkendara dengan Perilaku Aman Berkendara pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020**

Masa Berkendara	Perilaku Aman Berkendara		Total	P Value
	Tidak Aman	Aman		

	n	%	n	%	N	%	
Baru ( $< 6$ tahun)	15	41,7	21	58,3	36	100	0,171
Lama ( $\geq 6$ tahun)	41	57,7	30	42,3	71	100	
<b>Jumlah</b>	56	52,3	51	47,7	107	100	

Tabel 1.3 menunjukkan bahwa dari total 50 responden yang baru dalam masa berkendara sebanyak 26 responden (52,0%) yang berperilaku aman berkendara, sedangkan total 57 responden yang lama dalam masa berkendara sebanyak 25 responden (43,9%) yang berperilaku aman berkendara. Hasil uji statistik *Chi Square dengan Continuity Correction Test* diperoleh *p value* = 0,518 dengan menggunakan  $\alpha = 0,05$  dan dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara masa berkendara dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020.

Hasil distribusi responden menurut data masa berkendara didapatkan bahwa dari 107 responden dalam penelitian, responden baru dalam masa berkendara ( $< 6$  tahun) sebanyak 36 orang (33,6%) sedangkan responden

lama dalam masa berkendara lama ( $\geq 6$  tahun) sebanyak 71 orang (66,4%). Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara masa berkendara dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020 dengan *P value* = 0,518. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan Khakim (2016), yang menunjukkan tidak ditemukannya hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* (*P value* = 0,487). Menurut Khakim (2016) tidak adanya hubungan pada variabel ini dikarenakan seseorang yang mempunyai pengalaman berkendara yang lama tetapi masih melakukan tindakan yang tidak aman pada saat berkendara, mungkin karena sudah terbiasa dengan mengendarai secara tidak aman dan faktor lain seperti

lingkungan yang mengakibatkan perilaku tidak aman, meskipun mempunyai pengalaman yang lama dan baik dalam berkendara.<sup>5</sup>

Pada penelitian yang dilakukan (Prima *et al.*, 2015) sebagian besar mahasiswa pengendara sepeda motor memiliki masa berkendara antara 1-5 tahun. Sedangkan masa berkendara antara 6-11 tahun sebesar 43%.<sup>7</sup> Frekuensi tersebut menunjukkan tidak ada perbedaan yang signifikan antara masa berkendara. Hasil tabulasi silang diketahui bahwa responden yang memiliki masa berkendara 1-5 tahun

yang memiliki perilaku *safety riding* yang aman sebesar 54,4% dengan jumlah 31 orang, diperoleh *P value* = 0,435 yang berarti secara statistik menunjukkan tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro tahun 2015.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Manurung (2019) menunjukkan bahwa *P value* = 0,000 dapat disimpulkan adanya hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek online.<sup>12</sup>

### 3) Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Aman Berkendara

**Tabel 1.4**

**Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Aman Berkendara pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020**

Pengetahuan	Perilaku Aman Berkendara				Total		OR (95% CI)	P Value
	Tidak Aman		Aman		N	%		
	n	%	n	%				
Kurang	49	70,0	21	30,0	70	100	10,000	0,000
Cukup	7	18,9	30	81,1	37	100	(3,796	
<b>Jumlah</b>	56	52,3	51	47,7	107	100	–	
							26,342)	

Tabel 1.4 menunjukkan bahwa dari total 70 responden yang memiliki pengetahuan kurang sebanyak 21 responden

(30,0%) yang berperilaku aman berkendara, total responden 37 responden yang memiliki pengetahuan cukup sebanyak 30

responden yang berperilaku aman berkendara. Hasil uji statistik *Chi Square dengan Continuity Corretion Test* diperoleh  $p\ value = 0,000$  dengan menggunakan  $\alpha = 0,05$  dan dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020. Hasil analisis diperoleh nilai  $OR = 10,000$  yang artinya mahasiswa yang memiliki pengetahuan cukup berpeluang 10,000 kali untuk berperilaku aman berkendara dibandingkan yang memiliki pengetahuan kurang.

Hasil analisis univariat menunjukkan responden dengan pengetahuan kurang sebanyak 70 orang (65,4%), pengetahuan cukup sebanyak 31 orang (29,0%) dan pengetahuan baik sebanyak 6 orang (5,6%). Pada hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020 dengan  $P\ value = 0,000$ .

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Azizah (2016) dari hasil analisis bivariate yang dilakukan menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES ( $P\ value = 0,044$ ).<sup>8</sup> Fakta yang ditemukan bahwa responden yang memiliki pengetahuan baik terlihat dari mereka sudah memahami tentang *safety riding*, baik mengenai informasi umum tentang *safety riding*, peraturan dan kebijakan ketika berkendara, kelengkapan berkendara, persiapan pada sebelum, saat, dan setelah berkendara. Sedangkan pada responden yang memiliki pengetahuan kurang dan cukup, beberapa responden kurang memahami tentang *safety riding* yang meliputi informasi umum tentang *safety riding*, peraturan dan kebijakan ketika berkendara, kelengkapan berkendara, persiapan pada sebelum, saat, dan setelah berkendara (Azizah, 2016).<sup>8</sup>

Sedangkan berdasarkan analisis bivariat yang didapatkan pada penelitian (Prima., 2015)  $P\ value$  sebesar 0,708 menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan *safety riding* terhadap perilaku *safety riding*.<sup>7</sup> Mahasiswa

sebenarnya telah mengetahui beberapa hal terkait pelaksanaan *safety riding*, seperti *safety riding* harus dilakukan secara komprehensif yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara yang dijawab benar oleh

98% responden namun pada praktiknya masih banyak mahasiswa yang bahkan tidak melakukan pemeriksaan sebelum berkendara.

4) Hubungan *Self Efficacy* dengan Perilaku Aman Berkendara

**Tabel 1.5**

**Hubungan *Self Efficacy* dengan Perilaku Aman Berkendara pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020**

<i>Self Efficacy</i>	Perilaku Aman Berkendara				Total		OR (95% CI)	P Value
	Tidak Aman		Aman		N	%		
	n	%	n	%				
Tidak Yakin	44	75,9	14	24,1	58	100	9,690 (3,994	0,000
Yakin	12	24,5	37	75,5	49	100	-	
<b>Jumlah</b>	56	52,3	51	47,7	107	100	23,512)	

Tabel 1.5 menunjukkan bahwa dari total 58 responden yang memiliki *self efficacy* tidak yakin sebanyak 14 responden (24,1%) yang berperilaku aman berkendara, sedangkan total 49 responden yang memiliki *self efficacy* yakin sebanyak 37 responden (75,5%) yang berperilaku aman berkendara. Hasil uji statistik *Chi Square dengan Continuity Correction Test* diperoleh *p value* = 0,000 dengan menggunakan  $\alpha = 0,05$  dan dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara *self efficacy* dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*)

pada mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020. Hasil analisis diperoleh nilai OR = 9,690 yang artinya mahasiswa yang memiliki *self efficacy* yakin dalam berkendara berpeluang 9,690 kali untuk berperilaku aman berkendara dibandingkan yang memiliki *self efficacy* tidak yakin.

Hasil analisis univariat *self efficacy* terdapat *self efficacy* tidak yakin sebanyak 58 orang (54,2%) sedangkan *self efficacy* yakin sebanyak 49 orang (45,8%). Pada hasil analisis bivariat

menunjukkan bahwa adanya hubungan yang signifikan antara *self efficacy* dengan perilaku aman berkendara pada mahasiswa Fakultas Ilmu Politik dan Ilmu Sosial, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020 dengan *P value* = 0,000.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Marchia (2019) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara *self efficacy* dengan perilaku *safety riding* (*P value* = 0,004) pada pengendara sepeda motor pelajar di SMA Negeri 1 Gresik.

## Kesimpulan

Ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*), pengetahuan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*), *self efficacy* dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) dan tidak ada hubungan yang signifikan antara masa berkendara dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*)

## Saran

Mahasiswa diharapkan berkendara dapat menerapkan perilaku aman berkendara (*safety riding*) dan mematuhi peraturan lalu

lintas supaya dapat menjadi contoh untuk orang lain saat berkendara dan juga dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

## Daftar Pustaka

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. 2009.
2. Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. Statistik Transportasi DKI Jakarta 2017. 2017;
3. Ghozali, M. Lathoif., M. Helmi Umam, FY. Iwanebel, Sulanam AMN. Fiqih Lalu Lintas (Tuntunan Islam dalam Berkendara Secara Aman). 2019;
4. WHO. Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva: Management of Noncommunicable Diseases, Disability, Violence, and Injury Prevention (NVI). 2018;
5. Khakim R. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara, dan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding. 2016;
6. Mahfudzi AD. Analisis Faktor yang Berpengaruh terhadap Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) pada Pengendara Ojek Online di Wilayah Depok, Jawa Barat Tahun 2016. 2016;
7. Prima, Dine Wahyu., Bina Kurniawan E. Faktor-Faktor yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. Semarang: Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja,

Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Diponegoro. 2015;

8. Azizah MH. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa (Studi Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015). 2016;
9. Alpiani AM. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan Waskito Kelas Xi Kota Tangerang Selatan Tahun 201. 2019;
10. Ambarwati L, Sulistio H, Negara GH, Hariadi Z, Sipil JT, Teknik F, et al. Karakteristik dan peluang kecelakaan pada mobil pribadi di wilayah perkotaan (. 2010;4(2).
11. Prima DW, Kurniawan B, Ekawati. FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN TERHADAP PERILAKU SAFETY RIDING PADA MAHASISWA. 2015;3(April):370–81.
12. Manurung, J. Sitorus MER. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) Di Kota Medan Sumatera Utara. 2018;

