

Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia

Irene Santia Putri Lean¹, Agustina², Herlina³

Factors Associated with Safety Riding Behavior in STIKES Persada Husada Indonesia Students

Email: ¹jurnal@STIKESphi.ac.id, ²agustina_amk@yahoo.co.id, ³herlina.aceh@yahoo.co.id

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan yang terjadi di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja. *Safety riding* merupakan suatu metode yang digunakan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas. Perilaku adalah suatu kegiatan atau aktivitas seseorang. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada Mahasiswa STIKES PHI. Jenis penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan cross sectional, penelitian dilakukan di STIKES PHI dengan populasi seluruh mahasiswa STIKES PHI yang bisa mengendarai sepeda motor. Jumlah sampel dihitung dengan rumus Tarro Yamane diambil sebanyak 58 mahasiswa, dengan teknik purposive sampling. Analisis yang digunakan analisis univariat dan analisis bivariat dengan uji chi-square. Berdasarkan hasil analisis univariat, dari faktor predisposisi kategori jenis kelamin perempuan berjumlah 40 orang (69%), pengetahuan terbanyak pengetahuan rendah sebanyak 37 orang (63,8%), sikap terbanyak sikap positif sebanyak 32 orang (55,2%). Dari faktor penguat untuk kategori dukungan keluarga terbanyak dukungan keluarga kurang mendukung sebanyak 37 orang (63,8%), perilaku kurang aman sebesar 32 orang (55,2%). Hasil penelitian analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan nilai p-value 0,002 (<0,05), sikap dengan nilai p-value 0,000 (<0,05). Diharapkan dapat diadakan penyuluhan mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*) dikampus untuk meningkatkan pengetahuan, dan sikap tentang *safety riding*.

Kata Kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, *Safety Riding*, Perilaku

ABSTRACT

A traffic accident is an undesirable event that occurs on the road unexpectedly and unintentionally. Safety riding is a method used to reduce traffic accidents. Behavior is a person's activity or activity. The aim of the research is to determine the factors related to safe riding behavior among STIKES PHI students. This type of research uses quantitative methods with a cross-sectional approach, the research was conducted at STIKES PHI with a population of all STIKES PHI students who can ride motorbikes. The number of samples calculated using the Tarro Yamane formula was taken as many as 58 students, using a purposive sampling technique. The analysis used was univariate analysis and bivariate analysis with the chi-square test. Based on the results of univariate analysis, of the predisposing factors in the female gender category, there were 40 people (69%), the highest knowledge was low knowledge, 37 people (63.8%), the most positive attitude was 32 people (55.2%). Of the reinforcing factors for the family support category, 37 people (63.8%) had less family support (63.8%), less safe behavior was 32 people (55.2%). The results of the bivariate analysis research show that there is a significant relationship between knowledge with a p-value of 0.002 (<0.05), attitude with a p-value of 0.000 (<0.05). It is hoped that counseling regarding safe riding can be held on campus to increase knowledge and attitudes about safe riding.

Keywords: Traffic Accidents, *Safety Riding*, Behavior

¹Alumni Prodi S1 Kesehatan Masyarakat STIKES Persada Husada Indonesia

^{2,3}Dosen Prodi S1 Kesehatan Masyarakat STIKES Persada Husada Indonesia

PENDAHULUAN

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Karena dengan adanya lalu lintas tersebut, memudahkan akses bagi masyarakat untuk melakukan kegiatannya untuk pemenuhan perekonomiannya. Tanpa adanya lalu lintas, dapat dibayangkan bagaimana sulitnya kita untuk menuju tempat pekerjaan atau melakukan pekerjaan yang berhubungan dengan penggunaan jalan raya. Tidak ada satu pun pekerjaan yang tidak luput dari penggunaan lalu lintas.

Dalam kompleksitas kehidupan manusia sehari-hari, tidak terlepas dari yang namanya alat transportasi. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar perekonomian, memperkuat persatuan bangsa dan kesatuan serta mempengaruhi aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Disamping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Salah satu permasalahan dalam transportasi adalah kecelakaan lalu lintas. Permasalahan ini pada umumnya terjadi ketika sarana transportasi, baik dari segi jalan, kendaraan, dan sarana pendukung lainnya belum mampu mengimbangi perkembangan yang ada di masyarakat. Pertumbuhan ekonomi dan jumlah penduduk yang besar menyebabkan meningkatnya aktivitas pemenuhan kebutuhan yang tentunya meningkatkan pula kebutuhan akan alat transportasi, baik itu yang pribadi maupun yang umum. Kecelakaan lalu lintas akhir-akhir ini sangat sering terjadi dan banyak menimbulkan kerugian. Akibat dari kecelakaan lalu lintas berupa kerusakan terhadap fasilitas-

fasilitas umum dan timbulnya korban yang meninggal dunia. Kondisi lalu lintas yang semakin kompleks ini dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat secara langsung maupun tidak turut andil dalam peningkatan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan yang terjadi di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja. Kecelakaan ini berhubungan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009) (Anonim, 2009). Semua bisa dikatakan kecelakaan di lalu lintas apabila kejadian tersebut berada di jalan raya. Tentunya melibatkan kendaraan satu dengan kendaraan lain atau bahkan tanpa kendaraan juga dikatakan kecelakaan tunggal (Siregar & Dewi, 2020).

Di negara maju, kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian untuk semua kelompok umur, kecuali untuk mereka yang sangat tua. Gejala ini pun sekarang dialami oleh negara-negara berkembang. Pengamatan umum menunjukkan, bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas meningkat seiring dengan naiknya tingkat kepemilikan kendaraan. Tingkat keselamatan disini diukur dengan banyaknya jumlah korban akibat kecelakaan. Dibalik manfaat lalu lintas, terdapat juga berbagai permasalahan yang berkaitan dengan penggunaan jalan raya. Banyaknya pengguna jalan raya setiap hari, tidak mungkin luput dari permasalahan lalu lintas. Salah satu permasalahan dalam lalu lintas yaitu apa yang disebut kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan bisa terjadi karena kelalaian pengemudi sendiri. Secara efisien kinerja polisi perlu dipahami. Dalam penegakan hukum yang dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas, eksistensi polisi tengah masyarakat bergantung pada tingkah laku anggotanya. Pekerjaan dasar Polisi Lalu Lintas (Polantas) adalah mengawasi lalu lintas. Mengawasi lalu lintas, membantu menjaga agar sistem transportasi jalan raya berfungsi secara lancar dan efisien. Jika seseorang diijinkan

untuk menggunakan jalan raya sesuka hati mereka, yang terjadi adalah kekacauan. Jika dalam sistem jalan ada kecacatan dan dibiarkan tidak terdeteksi dan tidak dilaporkan, maka dapat mengganggu aktifitas bagi pengendara lalu lintas. Karena itu, tugas pengawasan lalu lintas pada dasarnya adalah menyediakan sistem bagi masyarakat yang bersama-sama menggunakan jalan tersebut agar bisa melakukan perjalanan dengan tingkat kekesalan, penundaan dan bahaya seminimal mungkin.

Menurut laporan Statistik Indonesia 2023 yang dirilis Badan Pusat Statistik (BPS), pada akhir 2022 ada sekitar 125,3 juta unit motor di Indonesia. Selama periode 2012-2022 jumlah sepeda motor di dalam negeri sudah bertambah sekitar 48,9 juta unit atau tumbuh 64%. Pada tahun 2022 Provinsi Jawa Timur sebagai provinsi dengan jumlah motor terbanyak yaitu 20,7 juta unit motor.

Menurut WHO (2018) Jumlah kematian yang disebabkan oleh kecelakaan telah mencapai 1,35 juta jiwa di setiap tahunnya yang 90% terjadi di negara-negara berkembang yang hanya memiliki 54% kendaraan di dunia. Kecelakaan lalu lintas menjadi peringkat ke delapan sebagai penyebab kematian untuk semua umur dan penyebab kematian utama pada orang dengan rentang umur 5-29 tahun. Sebanyak 50% korban meninggal di jalan adalah pengguna jalan yang rentan, yaitu pengendara sepeda motor, pengendara sepeda atau pejalan kaki. Jika tidak adanya upaya berkelanjutan dalam penanganan masalah ini, dapat prediksi bahwa kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian ketujuh pada tahun 2030.

Berdasarkan data dari (Badan Pusat Statistik, 2023) terjadi 103.645 kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Dari kecelakaan tersebut, terdapat 25.266 orang meninggal dunia, 10.553 orang luka berat, dan 117.913 orang luka ringan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta, pada tahun 2023 terjadi kecelakaan lalu lintas di DKI Jakarta. Dari kecelakaan tersebut, terdapat 6.800 kasus. Meninggal dunia terdapat 480 orang, luka berat terdapat 1.200 orang, dan luka ringan terdapat

5.120 orang. Menurut data dari Satlantas Polres Metro Bekasi Kota, pada tahun 2022 angka kecelakaan lalu lintas tercatat sebanyak 283 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia 75 orang. Sedangkan pada tahun 2023, terjadi sebanyak 1.046 kasus kecelakaan dengan jumlah korban meninggal sebanyak 61 orang.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perilaku keselamatan berkendara terdiri dari 13 kriteria, yakni pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara, penggunaan APD, penggunaan lampu sein, penggunaan lampu utama, mematuhi rambu lalu lintas, penggunaan lajur jalan sesuai fungsinya, menjaga jarak aman dengan kendaraan lain, pengendalian kecepatan, membawa STNK, kepemilikan SIM, berkendara dengan penuh konsentrasi, berkendara tidak melawan arah serta tidak membawa penumpang lebih dari satu orang. Namun, pada kenyataannya perilaku keselamatan berkendara masih tergolong kurang, terutama di kalangan SMA.

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Riyan Perwitaningsih (2013) pada 65 mahasiswa Universitas Dian Nuswantoro, Semarang diketahui bahwa sebanyak 33,8% pengetahuan responden masih kurang (penggunaan helm dan penggunaan lampu sein saat berkendara), 33,8% sikap responden masih kurang (penggunaan helm, penggunaan lampu sein dan penggunaan ponsel saat berkendara) dan 44,6% sikap responden masih kurang (pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara, penggunaan ponsel dan ketaatan pada peraturan di jalan raya). Hasil penelitian ini menyebutkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan berkendara.

Berdasarkan survei awal yang dilakukan peneliti, terdapat 140 mahasiswa yang bisa mengendarai sepeda motor dan peneliti juga melakukan wawancara terhadap 4 orang mahasiswa. Dari hasil wawancara menyatakan bahwa dari ke-4 orang tersebut seringkali tidak menggunakan helm saat berkendara. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa mahasiswa belum memperhatikan aspek keselamatan

dalam berkendara yang nantinya dapat berpotensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas, khususnya pengendara sepeda motor. Berdasarkan uraian diatas peneliti ingin mengetahui Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa STIKES PHI.

METODE

Desain penelitian adalah menggunakan metode kuantitatif yaitu metode penelitian yang menggunakan angka dan statistik dalam pengumpulan serta analisis data serta analisis data yang dapat diukur, dengan pendekatan cross sectional merupakan rancangan penelitian yang semua variabelnya diobservasi atau dikumpulkan sekaligus pada waktu yang sama. Adapun tujuan dilakukan penelitian adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia. Penelitian ini akan dilakukan di STIKES Persada Husada Indonesia, Jalan Wibawa Mukti II Gg. Mayang Sari, Jatisari, Jatiasih Kota Bekasi Jawa Barat. Adapun waktu penelitiannya akan dilaksanakan sejak bulan Maret sampai dengan Juni Tahun 2024. Populasi dalam penelitian ini adalah Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia yang bisa mengendarai sepeda motor yang berjumlah 140 mahasiswa.

Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Berdasarkan perhitungan diatas sampel 58 mahasiswa, peneliti menetapkan kriteria eksklusi mahasiswa kelas khusus yang jarang berada di kampus yang akan sulit untuk dijadikan responden penelitian. Sehingga diambil sampel mahasiswa tingkat 1-4 prodi S1 Kesehatan Masyarakat dan D3 Keperawatan STIKES Persada Husada Indonesia Bekasi tingkat 1-3 yang belajar secara aktif dikampus yang berjumlah 58 mahasiswa. Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh menggunakan teknik pengumpulan data survey dan membagikan

kuesioner kepada Mahasiswa STIKES PHI. Dalam penelitian ini peneliti mengumpulkan data dengan menggunakan kuesioner yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang disusun berdasarkan definisi operasional variabel-variabel penelitian. Data yang diperoleh dari lapangan akan diolah dengan cara: *editing, coding, tabulating, dan data entry*. Analisis data menggunakan analisis univariat dan analisis bivariat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Univariat

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Jenis Kelamin, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga, dan Perilaku pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia Tahun 2024

Variabel	Frekuensi	Total
Jenis Kelamin	n	%
Laki-laki	18	31
Perempuan	40	69
Total	58	100
Pengetahuan	n	%
Rendah	37	63,8
Tinggi	21	36,2
Total	58	100
Sikap	n	%
Negatif	26	44,8
Positif	32	55,2
Total	58	100
Dukungan Mendukung	n	%
Kurang Mendukung	37	63,8
Mendukung	21	36,2
Total	58	100
Perilaku	n	%
Kurang Aman	32	55,2
Aman	26	44,8
Total	58	100

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa distribusi frekuensi responden berdasarkan jenis kelamin yang terbanyak adalah perempuan 40 orang (69%), distribusi

frekuensi responden berdasarkan pengetahuan yang terbanyak adalah pengetahuan rendah 37 orang (63,8%), distribusi frekuensi responden berdasarkan sikap yang terbanyak adalah sikap positif 32 orang (55,2%), distribusi frekuensi responden berdasarkan dukungan keluarga yang terbanyak adalah kurang mendukung 37 (63,8%), dan distribusi frekuensi responden berdasarkan perilaku bahwa responden yang memiliki perilaku kurang aman terbanyak 32 (55,2%).

Analisis Bivariat

A. Faktor Predisposisi

1. Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia Tahun 2024

Tabel 2. Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia Tahun 2024

Jenis kelamin	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Total		P-Value
	Kurang Aman		Aman		n	%	
	n	%	n	%			
Laki-laki	10	55,6%	8	44,4%	18	100%	0,05
Perempuan	22	55%	18	45%	40	100%	0,969
Total	32	55,2%	26	44,8%	58	100%	

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa jumlah responden laki-laki yang mempunyai perilaku kurang aman 10 (55,6%), yang berperilaku aman 8 (44,4%). Responden perempuan yang berperilaku kurang aman 22 (55%), yang berperilaku aman 18 (45%). Hasil uji statistik didapatkan *p-value* sebesar 0,969 ($>0,05$), artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Anisa Nur Aeni, dkk). 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-value* = 0,000. WHO (2015) mengatakan laki-laki lebih tinggi mengalami resiko kecelakaan, akibat adanya norma-norma dan gambar di media sosial yang menyamakan pengemudi cepat dan kemampuan manuver yang sulit membuat pengemudi terlihat lebih maskulin.

2. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia Tahun 2024

Tabel 3. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia Tahun 2024

Pengetahuan	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Total		P-Value
	Kurang Aman		Aman		n	%	
	n	%	n	%			
Rendah	26	70,3%	11	29,7%	37	100%	0,05
Tinggi	6	28,6%	15	71,4%	21	100%	0,02
Total	32	55,2%	26	44,8%	58	100%	

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa responden dengan pengetahuan rendah memiliki perilaku kurang aman 26 (70,3%), yang berperilaku aman 11 (29,7%). Sedangkan responden dengan pengetahuan tinggi memiliki perilaku kurang aman 6 (28,6%), yang berperilaku aman 11 (29,7%). Hasil uji statistik di dapatkan p-value sebesar 0,02 (<0,05), artinya ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Dina Astuti (2020). Pada hasil uji statistik di dapatkan p-value 0,02 (<0,05) sehingga terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu.

3. Hubungan Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia Tahun 2024

Tabel 4. Hubungan Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia Tahun 2024

Sikap	Perilaku Safety Riding				Total		P-Value
	Kurang Aman		Aman		n	%	
	n	%	n	%			
Negatif	2	7,7%	24	92,3%	26	100%	0,05
Positif	30	93,8%	2	6,3%	32	100%	0,00
Total	32	55,2%	26	44,8%	58	100%	

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa responden dengan sikap negatif memiliki perilaku kurang aman 2 (7,7%), yang berperilaku aman 24 (92,3%). Sedangkan responden dengan sikap positif memiliki perilaku kurang aman 30 (93,8%), yang berperilaku aman 2 (6,3%). Hasil uji statistik di dapatkan p-value sebesar 0,00 (<0,05), artinya ada hubungan yang signifikan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding).

artinya bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada siswa SMA Negeri 5 Palu. Menurut Notoadmodjko (2018) Sikap memiliki kecenderungan untuk bertindak, dalam bersikap ada tingkatan yaitu praktik terpimpin, praktik secara mekanisme, dan adopsi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Salmawati dan Puspita (2020). Pada hasil $\rho = 0,00$ sehingga $\rho \leq 0,05$ maka hipotesis alternatif pada penelitian ini diterima,

B. Faktor Penguat

1. Hubungan Dukungan Keluarga dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia Tahun 2024

Tabel 5. Hubungan Dukungan Keluarga dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia Tahun 2024

Dukungan Keluarga	Perilaku Safety Riding				Total		P-Value
	Kurang Aman		Aman		n	%	
	n	%	n	%			
Kurang mendukung	22	59,5%	15	40,5%	37	100%	0,05
Mendukung	10	47,6%	11	52,4%	21	100%	0,275
Total	32	55,2%	26	44,8%	58	100%	

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa responden dengan dukungan keluarga kurang mendukung memiliki perilaku kurang aman 22 (59,5%), yang berperilaku baik 15 (40,5%). Sedangkan responden dengan dukungan keluarga mendukung memiliki perilaku kurang aman 10 (47,6%), yang berperilaku aman 11 (52,4%). Hasil uji statistik di dapatkan *p-value* sebesar 0,275 ($>0,05$), artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara dukungan keluarga dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Chotimah C. (2015) menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding*. Sikap orang tua sangat penting dalam keselamatan anak saat berlalu lintas. Orang tua perlu memberikan arahan, pemahaman pada anak (Fitriani, 2011). Penggunaan helm pada penumpang anak adalah salah satu sikap orang tua dalam meningkatkan keselamatan berkendara, rentannya anak dalam mengalami cedera kepala. Dalam menjaga keselamatan anak dalam berlalu lintas peran orang tua sangat penting, sikap orang tua peduli terhadap keselamatan anak (Robertson dkk. 2014).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis univariat, dari faktor predisposisi untuk kategori jenis kelamin terbanyak pada jenis kelamin perempuan berjumlah 40 orang dengan persentase (69%), pengetahuan terbanyak pengetahuan rendah sebanyak 37 orang (63,8%), sikap terbanyak sikap positif sebanyak 32 orang (55,2%). Berdasarkan hasil univariat, dari faktor penguat untuk kategori dukungan keluarga terbanyak dukungan keluarga kurang mendukung sebanyak 37 orang (63,8%), perilaku kurang aman sebanyak 32 orang (55,2%).

Berdasarkan hasil penelitian bivariat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara

(*safety riding*) *p-value* 0,02 ($<0,05$), sikap dengan perilaku keselamatan berkendara *p-value* 0,00 ($<0,05$) yang artinya ada hubungan yang signifikan. Berdasarkan hasil penelitian bivariat tidak terdapat hubungan yang signifikan jenis kelamin dengan keselamatan berkendara (*safety riding*) *p-value* 0,969 ($>0,05$), dukungan keluarga dengan *p-value* 0,275 ($>0,05$) yang artinya tidak ada hubungan yang signifikan.

SARAN

A. Bagi STIKES Persada Husada Indonesia

Diharapkan dapat diadakan penyuluhan mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*) dikampus untuk meningkatkan pengetahuan, dan sikap tentang *safety riding*.

B. Bagi Mahasiswa STIKES Persada Husada Indonesia

Bagi responden diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan, sikap dan mempraktikkan perilaku *safety riding* yang benar agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Berkendara dengan atribut yang lengkap dan selalu membawa SIM dan surat kendaraan lainnya serta selalu menaati peraturan lalu lintas.

C. Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan dapat melakukan penelitian lanjutan tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa dengan variabel penelitian yang berbeda.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Yayasan Persada Husada Indonesia, Ketua STIKES Persada Husada Indonesia, dan Dosen pembimbing yang telah memberi kesempatan, waktu, arahan/bimbingan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim. (2009). Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Pemerintah Republik Indonesia.

- Badan Pusat Statistik. (2023). Angka Kecelakaan di Indonesia. Agustus.
- Firmansyah. (2016). Tiga Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas. Versi JTW Jakarta.
- Soekidjo Notoatmodjo. (2017). Ilmu Perilaku Kesehatan. Rineka Cipta.
- Oktaviani. (2015). Implementasi Pendidikan Karakter Terhadap Perilaku Mahasiswa Prodi PPKn di Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Primagraha. Konsep Perilaku, 21.
- Lusia Salmawati, & Shinta Widya Puspita. (2020). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding).
- Teguh, R. M., Linda, O., & Nov, C. (2021). Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Studi Kesehatan Masyarakat. 89–102.
- Hardani, D., & Istiqomah, R. (2020). Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif. Pustaka Ilmu Group Yogyakarta.
- Soekidjo Notoatmodjo. (2018). Metodologi Penelitian Kesehatan. Rineka Cipta.
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif. CV. Alfabeta.