

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN TERHADAP PERILAKU SAFETY RIDING PADA MAHASISWA FAKULTAS X UNIVERSITAS DIPONEGORO

Dine Wahyu Prima, Bina Kurniawan, Ekawati

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat

Universitas Diponegoro

Email: dinewahyup@gmail.com

Abstract : *Safety riding is riding a motorcycle behavior by giving priority to the safety of themselves and other road users. Data from Satlantas Polrestabes Semarang during January to April 2015, from 32.340 people affected by 66.5% ticketed status of students. Preliminary survey of Undip known some students still lacking in the practice of safety riding, one of them is Faculty X. The survey of more than 70% of students go to college riding a motorcycle. All respondents, 10 people have good knowledge, while 90% had a foul while riding. The purpose of this research was to determine the related factors to behaviour of safety riding on students of Faculty X Undip. This research used a cross-sectional observational analytic approach. Subjects were 100 student motorcyclists Faculty X Undip. The results were obtained by 51% of respondents behaved safety riding well and 49% of respondents are unsafe. Based on data analysis using chi square obtained related variable was the attitude (p-value: 0.001), the participation of training (p-value: 0.008), and the role of peer group (p-value: 0.028). While unrelated variables were driving period (p-value: 0.435), knowledge (p-value: 0.708), the condition of the motorcycle (p-value: 0.368) and the presence of safety apparels (p-value: 0.430). Researcher suggests held safety riding training on campus environment to improve the knowledge and skills of students in riding a motorcycle.*

Keywords : *safety riding, related factors, student*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Era globalisasi menuntut masyarakat modern mempunyai mobilitas yang tinggi. Mobilitas yang tinggi mendorong meningkatnya kepadatan lalu lintas baik Dengan perkembangan kepadatan lalu lintas yang semakin meningkat, saat ini ditemukan fakta yang menunjukkan bahwa jalan raya menjadi tempat terjadinya kecelakaan yang merenggut nyawa.⁽¹⁾

Di negara berkembang kecelakaan lalu lintas termasuk ke dalam lima besar penyebab utama kematian melampaui HIV/AIDS, Malaria, TBC dan penyakit jantung koroner.⁽²⁾ Di Indonesia jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per hari dan sebagian besar kasus terjadi pada pengendara sepeda motor.⁽³⁾⁽⁴⁾

Di Kota Semarang selama tahun 2014 terjadi 801 kasus kecelakaan lalu lintas, dimana penyebab paling sering adalah faktor kelalaian manusia sebesar 80-90 persen.⁽⁵⁾⁽⁶⁾ Kejadian kecelakaan didasari pada

kejadian pelanggaran, data Satlantas Polrestabes Semarang mencatat 32.340 orang terkena tilang dari bulan Januari-April 2015 dan 60 persen berstatus pelajar dan mahasiswa.⁽⁶⁾

Universitas Diponegoro merupakan universitas negeri di ibukota Provinsi Jawa Tengah yang memiliki puluhan ribu mahasiswa yang berlalu lalang mengendarai sepeda motor setiap harinya. Berdasarkan penuturan salah seorang pihak keamanan kampus UNDIP bahwa dalam satu tahun terakhir hingga awal tahun 2015 terjadi sekitar 30 kejadian kecelakaan, sebagian besar dialami oleh mahasiswa.

Penyebab dari kejadian kecelakaan bervariasi namun didominasi oleh kelalaian pengendara seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, kondisi motor yang tidak sesuai standar, mengendarai melawan arus, membelok tanpa menyalakan lampu sein, hingga mengangkut lebih dari satu orang. Berdasarkan perbandingan antara kecelakaan tunggal dengan kecelakaan yang

melibatkan pihak lain yaitu 3:1, sehingga dapat diduga bahwa penyebab hampir seluruh kejadian kecelakaan dikarenakan praktik dari pengendara.

Safety riding merupakan upaya berkendara dimana lebih memperhatikan keselamatan pengendara dan pengguna jalan lain yang dilakukan untuk mengurangi kecelakaan dan akibat dari kecelakaan lalu lintas.⁽⁷⁾ Menurut Dian Afrilia, ada beberapa faktor yang berhubungan dengan praktik *safety riding* diantaranya yaitu umur, pengetahuan, sikap, dukungan keluarga dan teman kerja.⁽⁸⁾

Fakultas X merupakan salah satu fakultas di Universitas Diponegoro dengan jumlah mahasiswa aktif pada tahun ajaran 2014/2015 mencapai 1562 mahasiswa. Berdasarkan pengamatan awal yang dilakukan didapatkan jumlah mahasiswa Fakultas X yang mengendarai sepeda motor mencapai lebih dari 70 persen dari total mahasiswa aktif.

Berdasarkan survei awal penelitian, dengan menggunakan checklist dan wawancara kepada 10 responden. Sebagian besar responden memiliki masa

berkendara cukup lama yaitu lebih dari 6 tahun, rata-rata responden mulai berkendara sebelum berusia 17 tahun dan belum memiliki SIM. Diketahui hampir semua responden mengetahui tentang definisi *safety riding*, sedangkan pengetahuan mengenai kelaikan teknis kendaraan masih kurang, responden tidak mengerti bagian apa saja yang harus di cek sebelum berkendara. Sembilan dari sepuluh responden pernah melakukan pelanggaran. Pelanggaran yang sering dilakukan antara lain melawan arus, tidak membawa surat pelengkap (SIM, STNK), melanggar lampu lalu lintas, tidak menggunakan helm, dan mengendarai dengan kecepatan tinggi.

Sehubungan dengan hal di atas, maka perlu diketahui faktor-faktor apa yang berhubungan terhadap perilaku *safety riding* pada mahasiswa fakultas X Universitas Diponegoro. Sehingga dapat dilakukan upaya perubahan perilaku dalam berkendara yang dapat berdampak pada penurunan jumlah pelanggaran dan kejadian kecelakaan lalu lintas.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam adalah penelitian kuantitatif dengan metode analitik observasional pendekatan *cross-sectional*.⁽⁹⁾ Pengambilan sampel dalam penelitian kuantitatif menggunakan rumus Lemeshow dan didapatkan sejumlah 100 responden yang memiliki kriteria sebagai mahasiswa aktif angkatan 2012, 2013, dan 2014, serta memiliki dan mengendarai sepeda motor.

Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah sampling incidental, dimana siapa saja orang yang ditemui dan sesuai kriteria sebagai sumber data.⁽¹⁰⁾ Pengumpulan data penelitian dilakukan dengan wawancara responden dan observasi kondisi sepeda motor responden.

Sebelum melakukan wawancara dilakukan uji coba kuesioner pada 10 orang yang memiliki kriteria hampir sama dengan sampel.

Analisis data yang dilakukan adalah analisis univariat dan bivariat. Analisis univariat dilakukan untuk mendapatkan gambaran distribusi dan frekuensi dari variabel dependen dan independen. Sedangkan analisis bivariat digunakan untuk mengetahui

hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Dalam analisis ini menggunakan uji *chi square*. *Chi Square* adalah teknik statistik yang digunakan untuk menguji pengaruh antara 2 variabel apabila skala data variabel penelitian berupa variabel nominal dan ordinal.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Penelitian ini dilakukan pada 100 mahasiswa pengendara sepeda motor Fakultas X Universitas Diponegoro. Didapatkan umur responden berkisar antara 19-21 tahun. Dengan jenis kelamin sebesar 65% adalah perempuan. Responden yang pernah mengalami kejadian kecelakaan saat mengendarai sepeda motor dalam 1 tahun terakhir sebesar 37% dan yang pernah melakukan pelanggaran sebesar 89%. Pelanggaran yang sering dilakukan responden antara lain menerobos lampu lalu lintas, tidak menggunakan helm SNI dan tidak membawa SIM C dan STNK.

Perilaku *Safety Riding*

Hasil penelitian tentang “Faktor-Faktor yang Berhubungan Terhadap Perilaku *Safety Riding* Pada

Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro” diperoleh sebesar 51% mahasiswa pengendara sepeda motor berperilaku *safety riding* dan 49% mahasiswa tidak berperilaku *safety riding* dari 100 responden. Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* pada mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro Tahun 2015 hampir sama antara yang aman dan tidak aman.

Perilaku *safety riding* meliputi 3 hal yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara. Pada perilaku sebelum berkendara diketahui bahwa sebesar 74% responden tidak pernah melakukan stretching untuk melemaskan otot-otot. Perilaku mengecek sepeda motor seperti rem, ban, lampu, dan spion masih jarang dilakukan oleh responden. Padahal pengecekan berfungsi untuk mengetahui fungsi serta kelayakan sehingga dapat dilakukan perawatan serta perbaikan orderdil sepeda motor.

Pada saat berkendara salah satu perilaku yaitu membawa kelengkapan surat berupa SIM C dan STNK. Sebesar 5% responden tidak memiliki SIM C. Hal ini melanggar pasal 57 UU No 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.⁽¹¹⁾ Tidak memiliki sama dengan tidak adanya kesiapan dari pengendara sepeda motor dan dianggap belum layak untuk mengendarai sepeda motor, karena dalam proses pembuatan SIM pengendara menjalani beberapa tes seperti tes pengetahuan dan tes keterampilan.

Selain SIM, penggunaan *safety apparels* seperti jaket, sepatu, sarung tangan, dan masker masih sangat kurang. Meskipun responden yang memiliki *safety apparels* lengkap sebesar 71% namun hanya 47% yang selalu menggunakannya saat berkendara. Penggunaan *safety apparels* berfungsi sebagai pengamanan yang memberikan efek kenyamanan dan kesehatan bagi pengendara. Meskipun tidak dapat mencegah terjadinya kecelakaan, keberadaan *safety apparels* berfungsi sebagai pelindung saat terjadi kecelakaan sehingga mengurangi dampak maupun luka pada tubuh pengendara.⁽¹²⁾

Salah satu perilaku setelah berkendara adalah melakukan servis secara rutin sesuai jadwal yang telah ditentukan oleh pihak *dealer*. Pemeriksaan yang dilakukan dapat

mengetahui fungsi onderdil sepeda motor, sehingga dapat mencegah kejadian yang dapat menyebabkan kecelakaan. Selain itu, pemeriksaan dan perawatan secara rutin dapat membuat mesin sepeda motor lebih awet.⁽¹³⁾

Pada penelitian ini menggunakan teori *Lawrence Green* dimana perilaku terbentuk dari 3 faktor diantaranya yaitu *predisposing*, *enabling* (pemungkin), dan *reinforcing* (pendorong).⁽¹⁴⁾ Kemudian dari teori tersebut dikembangkan sesuai dengan teori mengenai *safety riding*. Pada faktor predisposisi terdapat pengetahuan dan sikap terhadap *safety riding*. Pada faktor *enabling* terdiri dari kondisi sepeda motor, keberadaan *safety apparels*, dan keikutsertaan pelatihan *safety riding*. Dan faktor *reinforcing* terdapat peran teman sebaya dalam membentuk perilaku *safety riding*.

Masa Berkendara

Hasil penelitian yang dilakukan sebagian besar mahasiswa pengendara sepeda motor memiliki masa berkendara antara 1-5 tahun. Sedangkan masa berkendara antara 6-11 tahun sebesar 43%. 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. Berdasarkan Uji *Chi Square* yang dilakukan, diperoleh *p-value* sebesar 0,435 ($> 0,05$) yang berarti secara statistik menunjukkan tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro tahun 2015.

Hasil tersebut tidak sesuai dengan penelitian sebelumnya yang menyebutkan bahwa ada hubungan antara masa berkendara mempunyai hubungan dengan perilaku dalam berkendara. Pengendara usia muda cenderung terlibat dalam kecelakaan akibat kurangnya pengalaman dalam berkendara.⁽¹⁵⁾

Pengetahuan mengenai Safety Riding

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu dan terjadi setelah seseorang melakukan penginderaan terhadap objek tertentu. Tingkat pengetahuan seseorang dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor

antara lain pendidikan, pengalaman, masa kerja, usia, informasi yang diperoleh, dan sosial budaya.⁽¹⁶⁾

Dari hasil penelitian diketahui bahwa pengetahuan responden yang termasuk kategori baik sebesar 87%. Dari hasil tabulasi silang lebih dari sebagian besar responden berpengetahuan kurang baik yang memiliki perilaku tidak aman dalam *safety riding*. Dan berdasarkan analisis bivariat didapatkan p value sebesar 0,708 menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan *safety riding* terhadap perilaku *safety riding*.

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. Responden tidak pernah mengecek rem sebesar 16%, tidak mengecek ban dan lampu sebesar 25%.

Berdasarkan hasil diketahui bahwa sebanyak 72 responden memiliki sikap positif terhadap *safety riding*. Walaupun lebih dari sebagian besar responden memiliki sikap positif akan tetapi pada praktiknya diketahui masih ada beberapa responden yang kadang-kadang tidak melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara. Sehingga perlu untuk merubah sikap responden agar setuju bahwa melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan merupakan hal yang penting sebagai upaya keselamatan berkendara.

Dilihat dari hasil tabulasi silang antara sikap dengan perilaku *safety riding* didapatkan bahwa sikap negatif yang ditunjukkan responden yang berperilaku tidak aman dalam berkendara sebesar 75%. Dan dari hasil pengujian *chi square test* menunjukkan bahwa nilai *p-value* sebesar 0,001 yang artinya *p-value* $\leq 0,05$ sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara sikap responden dengan perilaku *safety riding* mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro tahun 2015.

Sikap terhadap *Safety Riding*

Kondisi Sepeda Motor

Berdasarkan hasil observasi pada seluruh sepeda motor responden diketahui bahwa terdapat 80% dari jumlah responden yang sepeda motornya dikategorikan sesuai dengan persyaratan teknis dan layak jalan.

Berdasarkan analisis bivariat menggunakan *chi square test* diketahui *p value* sebesar 0,368 yang berarti bahwa tidak ada hubungan antara kondisi sepeda motor responden terhadap perilaku. Sebesar 60% responden memiliki perilaku *safety riding* aman meskipun kondisi sepeda motor mereka memiliki kekurangsesuaian dengan standar yang seharusnya. Meskipun demikian, seharusnya sebagai pengendara seharusnya melakukan pengecekan rutin sepeda motor sebelum berkendara agar tahu bagian mana yang kurang sesuai atau bahkan mengalami kerusakan. Sehingga sepeda motor dirasa aman dan tidak membahayakan saat dikendarai.

Keberadaan Safety Apparels

Safety apparels berfungsi sebagai perlengkapan pelindung bagi pengendara yang dapat meminimalkan terjadinya luka

ataupun paparan yang diakibatkan selama berkendara. Diketahui bahwa 71 responden memiliki *safety apparels* yang lengkap yang terdiri dari helm SNI, jaket, sepatu yang menutup mata kaki, sarung tangan dan masker.

Sebesar 99% responden yang memiliki helm SNI dan jaket, pada praktiknya hanya 89% yang selalu menggunakan helm SNI ketika berkendara. Sedangkan perlengkapan lainnya, sebesar 81% responden memiliki sarung tangan dan hanya 23% yang selalu memakai dan sebesar 89% responden memiliki masker sedangkan hanya 33% yang selalu memakai ketika berkendara. Berdasarkan hasil analisis bivariat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara keberadaan *safety apparels* dengan perilaku *safety riding*. (*p-value*: 0,430)

Keikutsertaan Pelatihan Safety Riding

Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilakukan pada responden diketahui bahwa sebesar 16 responden yang pernah mengikuti pelatihan. Dilihat dari hasil tabulasi silang antara keikutsertaan pelatihan

dengan perilaku *safety riding* didapatkan bahwa responden yang pernah mengikuti pelatihan dan memiliki perilaku *safety riding* yang aman sebesar 81%. Dan dari hasil pengujian *chi square test* menunjukkan bahwa nilai *p-value* sebesar 0,008 yang artinya *p-value* $\leq 0,05$ sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku *safety riding* mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro tahun 2015.

Hasil penelitian tersebut sejalan dengan dengan Polri yang mengatakan bahwa pelatihan *safety riding* perlu dilakukan untuk meningkatkan keterampilan pengendara. Sehingga pengendara lebih memahami mengenai cara berkendara yang baik dan benar.⁽¹⁵⁾

Peran Teman Sebaya

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan diketahui bahwa sebesar 58% responden menunjukkan adanya peran teman sebaya dalam perilaku berkendara. Sedangkan 48% menyebutkan bahwa teman tidak berperan atau mempengaruhi perilaku berkendara.

Teman sebaya adalah orang dengan tingkat umur dan kedewasaan yang hampir sama. Salah satu fungsi terpenting dari kelompok teman sebaya adalah untuk memberikan sumber informasi dan komparasi tentang objek di luar keluarga.⁽¹⁷⁾

Hasil tabulasi silang menunjukkan bahwa terdapat 61,9% mahasiswa pengendara sepeda motor yang tidak aman dalam berperilaku *safety riding* dan menyebutkan tidak adanya peran teman sebaya. Berdasarkan Uji *Chi Square* yang dilakukan, diperoleh *p-value* sebesar 0,028 ($>0,05$) sehingga menunjukkan ada hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku *safety riding* mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro tahun 2015.

Hasil tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan Sumiyanto pada siswa SMA N 1 Semarang, dimana variabel teman sebaya memiliki nilai signifikansi 0,000 sehingga menunjukkan ada hubungan antara teman sebaya terhadap praktik *safety riding*. Berdasarkan hasil penelitian, perilaku teman sebaya tetap memacu pada saat lampu lalu lintas

berwarna kuning, menggunakan alat komunikasi saat berkendara, merokok saat berkendara, melanggar rambu lalu lintas, maka peneliti menyarankan menghindari perilaku negatif teman sebaya. ⁽¹⁸⁾

KESIMPULAN

1. Mahasiswa pengendara sepeda motor di Fakultas X Universitas Diponegoro memiliki usia berkisar 18-22 tahun, responden 65% berjenis kelamin perempuan, memiliki masa berkendara 1-5 tahun sebesar 57%, pernah kecelakaan 37% dan pernah melakukan pelanggaran sebesar 89%.
2. Perilaku *safety riding* pada mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro sebesar 51%.
3. Responden yang mengendarai sepeda motor sebesar 87% memiliki pengetahuan baik dan 72% memiliki sikap positif mengenai *safety riding*.
4. Responden yang memiliki kondisi sepeda motor yang sesuai sebesar 80%, *safety apparels* yang lengkap sebesar 71%, dan keikutsertaan pelatihan dalam perilaku *safety riding* hanya sebesar 16%.

5. Adanya peran teman sebaya dalam perilaku *safety riding* sebesar 58%.
6. Tidak ada hubungan masa berkendara terhadap perilaku *safety riding* (*p-value*: 0,435).
7. Pada faktor predisposisi, diketahui tidak ada hubungan pengetahuan terhadap perilaku *safety riding* (*p-value*: 0,708) dan ada hubungan sikap terhadap perilaku *safety riding* (*p-value*: 0,001).
8. Pada faktor pemungkin, diketahui tidak ada hubungan kondisi sepeda motor (*p-value*: 0,368) dan keberadaan *safety apparels* (*p-value*: 0,430) terhadap perilaku *safety riding*, sedangkan ada hubungan keikutsertaan pelatihan *safety riding* terhadap perilaku *safety riding* (*p-value*: 0,008).
9. Pada faktor penguat, diketahui ada hubungan peran teman sebaya terhadap perilaku *safety riding* (*p-value*: 0,028)

DAFTAR PUSTAKA

1. Sutawi. *Membangun Budaya Keselamatan Jalan*. Jurnal Penelitian. 2006.

2. Amanda, Gita. *Indonesia Urutan Pertama Peningkatan Kecelakaan Lalu Lintas*. 2014
3. Badan Intelijen Negara. *Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*. 2013.
4. Badan Pusat Statistik. *Statistik Transportasi 2013*. Jakarta: CV. Ryan Indah. 2014.
5. Satlantas Polrestabes Semarang. *Laporan Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2014 dan Laporan Hasil Pelanggaran Lalu Lintas*. Semarang. 2015.
6. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. *Profil Perhubungan Darat Tahun 2010*. Jakarta: Kementerian Perhubungan. 2010
7. Dinas perhubungan RI. *Data Direktorat Jendral Perhubungan Darat Direktorat Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Subdit Keselamatan LLAJ*. Pekalongan. 2005.
8. Rukfiati, Dian Afrilia. *Hubungan Umur, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga, Teman Kerja dengan Praktik Safety riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR)*. Semarang: Universitas Diponegoro. 2010.
9. Sudigdo, Sastroasmoro dan Ismael Sofyan. *Dasar-Dasar Metodologi Penelitian Klinis*. Jakarta: Sagung Seto. 2011.
10. Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta. 2009.
11. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
12. Departemen Perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*. 2009.
13. PT. Astra Honda Motor. *Keselamatan Berkendara Aman dan Nyaman*.

14. Green, Lawrence. *Health Education Planning, A Diagnostic Approach*. The John Hopkins University: Mayfield Publishing Co. 1980.
15. Utari, Gineung Cynthia. *Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009*. Jakarta: Universitas Syarif Hidayatullah. 2010.
16. Ahmadi, A. *Psikologi Sosial*. Jakarta: Rineka Cipta. 1999.
17. Adhitya Aziz Nur Syaifudin. *Perancangan Iklan Layanan Masyarakat Safety Riding 2d Di Polsek Berbah*. 2013.