



**ARTIKEL RISET**

URL artikel: <http://jurnal.fkmumi.ac.id/index.php/woh/article/view/woh3401>

**Perilaku Berisiko dalam Berkendara dan Kejadian  
Kecelakaan Sepeda Motor pada Mahasiswa**

Farah Multi Amalia<sup>1</sup>, <sup>K</sup>Mochamad Iqbal Nurmansyah<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Prodi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta

Email Penulis Korespondensi (<sup>K</sup>): [iqbalnurmansyah@uinjkt.ac.id](mailto:iqbalnurmansyah@uinjkt.ac.id)

[frhmalia@gmail.com](mailto:frhmalia@gmail.com)<sup>1</sup>, [iqbalnurmansyah@uinjkt.ac.id](mailto:iqbalnurmansyah@uinjkt.ac.id)<sup>2</sup>

082316188190

**ABSTRAK**

Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian pada kelompok usia dewasa muda. Penelitian ini bertujuan mengetahui hubungan perilaku berisiko dalam berkendara terhadap kejadian kecelakaan sepeda motor pada mahasiswa UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan desain *cross sectional*. Sampel berjumlah 502 mahasiswa yang dipilih dengan menggunakan metode *purposive proportional sampling*. Analisis data dilakukan dengan menggunakan uji *Chi-Square*. Hasil penelitian menunjukkan 32.1% responden pernah mengalami kecelakaan sepeda motor. Uji statistik menunjukkan terdapat hubungan antara mendengarkan musik saat berkendara ( $p=0.013$ ), berkendara dengan kecepatan lebih dari 50km/jam ( $p=0.001$ ), rem mendadak ( $p=0.000$ ), dan menyalip tanpa memberikan lampu sein ( $p=0.006$ ) dengan kejadian kecelakaan sepeda motor. Perilaku berisiko dapat mengurangi konsentrasi seseorang dalam berkendara sehingga hal tersebut dapat meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan kendaraan bermotor. Pihak universitas khususnya perlu memperketat peraturan dan edukasi bagi mahasiswa untuk dapat meningkatkan perilaku aman dalam berkendara.

Kata kunci: Kecelakaan; perilaku berisiko; remaja; sepeda motor

**PUBLISHED BY :**

Public Health Faculty  
Universitas Muslim Indonesia

**Address :**

Jl. Urip Sumoharjo Km. 5 (Kampus II UMI)  
Makassar, Sulawesi Selatan.

**Email :**

[jurnal.woh@gmail.com](mailto:jurnal.woh@gmail.com), [jurnalwoh.fkm@umi.ac.id](mailto:jurnalwoh.fkm@umi.ac.id)

**Phone :**

+62 85255997212

**Article history :**

Received 28 Mei 2020

Received in revised form 14 Agustus 2020

Accepted 18 Agustus 2020

Available online 25 Oktober 2020

licensed by [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).



---

**ABSTRACT**

*Traffic accidents are the leading cause of death in the young adult age group. This study aims to determine the relationship between risky behavior in driving and the incidence of motorbike accidents among students of UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. This type of research is quantitative with cross sectional design. A sample of 502 students were selected using a purposive proportional sampling method. Data analysis was performed using the Chi-Square test. The results showed that 32.1% of respondents had a motorcycle accident. The statistical test showed that there was a relationship between listening to music while driving ( $p = 0.013$ ), driving at a speed of more than 50km / h ( $p = 0.001$ ), sudden braking ( $p = 0.000$ ), and overtaking without giving a turn signal ( $p = 0.006$ ) with motorcycle accident. Risky behavior can reduce a person's concentration in driving so that it can increase the chance of a motor vehicle accident. The university in particular needs to tighten regulations and education for students to be able to increase safe driving behavior.*

*Keywords: Accident; risk behavior; youth; motorcycle*

---

**PENDAHULUAN**

Menurut data *World Health Organization* (WHO), jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia terus meningkat yakni mencapai 1,35 juta pada tahun 2016. Kecelakaan lalu lintas juga menduduki peringkat kedelapan penyebab kematian di seluruh kelompok usia serta menjadi penyebab kematian utama untuk kelompok usia dewasa muda 5–29 tahun. Salah satu kelompok pengendara yang rentan akan terjadinya kecelakaan lalu lintas ialah kelompok pengendara sepeda motor.<sup>1</sup>

Asia Tenggara menjadi salah satu negara dengan jumlah pengendara sepeda motor tertinggi di dunia, dimana data menyebutkan, Vietnam, Malaysia dan Indonesia menempati urutan tertinggi pengendara sepeda motor di dunia dengan angka secara berurutan 358, 332 dan 261 per 1.000 penduduk.<sup>2</sup> Tak heran, mayoritas kematian lalu lintas di Asia Tenggara diakibatkan oleh pengendara kendaraan bermotor roda dua dan tiga, yang mewakili 43% dari semua kematian, diikuti dengan kasus kematian yang diakibatkan oleh kendaraan roda empat sebesar 25%, dan pejalan kaki sebesar 14%.<sup>1</sup>

Di Indonesia, sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak digunakan oleh masyarakat luas. Hal ini terlihat dari persentase pengguna sepeda motor yang jauh lebih besar dibandingkan dengan jenis kendaraan lain dimana data Badan Pusat Statistik tahun 2019 menyebutkan bahwa jumlah sepeda motor mencapai sekitar 120 juta unit (81.78%) dari total keseluruhan kendaraan.<sup>3</sup> Selain itu, selama periode 2013 – 2017, terdapat peningkatan jumlah kendaraan sepeda motor yang cukup tinggi yaitu 7.4% per tahunnya.<sup>4</sup> Pertumbuhan tersebut juga turut disertai dengan pertumbuhan jumlah kasus kecelakaan kendaraan bermotor tiap tahunnya yang mencapai 0.77% dimana pada tahun 2017 jumlah kasus kecelakaan mencapai 103.288 kasus dengan korban meninggal dengan korban meninggal mencapai 30.568 kasus dan kerugian materi mencapai 215.446 juta rupiah.<sup>4</sup>

Beberapa faktor mempengaruhi kejadian kecelakaan lalu lintas.<sup>5</sup> Menurut Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2016, persentase faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan tertinggi dikarenakan perilaku manusia sebesar 69.70%, diikuti sarana sebesar 21.21%, dan prasarana sebesar 9.09%.<sup>6</sup> WHO menyebutkan beberapa faktor mempengaruhi kecelakaan kendaraan bermotor seperti kecepatan melebihi batas, berkendara dalam pengaruh alkohol, berkendara dalam kondisi lelah,

menggunakan telepon genggam.<sup>7</sup> Penelitian yang dilakukan di Thailand mengidentifikasi beberapa perilaku yang berkaitan dengan kecelakaan kendaraan bermotor seperti menggunakan telepon genggam saat berkendara, berkendara lebih dari satu penumpang, mabuk saat berkendara dan tidak menggunakan helm.<sup>8</sup>

Meskipun telah terdapat penelitian mengenai hubungan antara perilaku berisiko berkendara dan kejadian kecelakaan sepeda motor, namun kajian tersebut masih sedikit ditelisik di Indonesia. Hal tersebut menjadi hal yang disayangkan mengingat, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa Indonesia termasuk negara dengan pengendara sepeda motor terbanyak di dunia. Atas dasar tersebut, diperlukan sebuah penelitian untuk dapat menganalisis perilaku berisiko berkendara di kampus. Penelitian ini berfokus pada kampus Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. Lokasi penelitian dipilih mengingat berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan dengan penyebaran kuesioner kepada 90 mahasiswa, didapatkan bahwa 55.5% pernah mengalami kecelakaan. Selain itu, berdasarkan pemberitaan yang ada, terdapat beberapa kecelakaan yang menimpa mahasiswa hingga terdapat kecelakaan yang mengakibatkan kematian. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisis hubungan berbagai perilaku berisiko dalam berkendara terhadap kejadian kecelakaan kendaraan bermotor roda dua pada mahasiswa UIN Syarif Hidayatullah Jakarta.

## METODE

Penelitian ini menggunakan desain studi *cross sectional*. Rancangan penelitian kuantitatif menggunakan metode deskriptif analitik. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh mahasiswa UIN Syarif Hidayatullah Jakarta yang berjumlah 30.820 mahasiswa. Sampel dihitung berdasarkan rumus besar sampel untuk uji hipotesis beda 2 proporsi dengan derajat kemaknaan 5%, kekuatan uji 95%, dan uji hipotesis 2 sisi. Jumlah sampel minimal penelitian ini ialah sebesar 217. Responden dalam penelitian ini berjumlah 502 mahasiswa dimana jumlah tersebut telah memenuhi syarat jumlah sampel minimal berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan. Pemilihan sampel ditentukan menggunakan teknik *purposive proportional sampling*, yaitu besar sampel per fakultas sesuai dengan proporsi jumlah mahasiswa di fakultas yang ada di UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. Kriteria inklusi pada penelitian ini yaitu mengendarai kendaraan bermotor roda dua sebagai alat transportasi sehari-hari, serta sedang menempuh pendidikan sarjana di UIN Syarif Hidayatullah Jakarta dan kriteria eksklusi yaitu tidak bersedia menjadi responden dan tidak aktif berkendara sepeda motor dalam waktu 12 bulan terakhir.

Penelitian ini telah disetujui oleh Komite Etika Penelitian Fakultas Ilmu Kesehatan UIN Syarif Hidayatullah Jakarta dengan nomor Un.01/F.10/KP.01.1/KE.SP/04.08.018/2020. Pengumpulan data penelitian dilakukan pada tanggal 23 hingga 29 bulan Maret 2020 menggunakan sumber data primer berupa kuesioner yang disebarluaskan secara daring menggunakan aplikasi *google form*. Responden diberikan penjelasan sebelum persetujuan mengenai penelitian dan juga diminta mengisi *informed consent* sebelum pengisian kuesioner penelitian.

Instrumen terdiri dari tiga bagian. Bagian pertama berisi pertanyaan mengenai karakteristik sosial-demografis termasuk jenis kelamin, usia, asal fakultas, tahun masuk kuliah dan juga pengalaman, durasi serta jarak berkendara. Bagian kedua berisi pernyataan mengenai perilaku berisiko dalam berkendara. Perilaku berisiko dalam berkendara didefinisikan sebagai tindakan yang di atas ambang batas tertentu dapat meningkatkan kemungkinan objektif kecelakaan atau keparahan cedera jika terjadi kecelakaan. Adapun perilaku berisiko dalam berkendara sepeda motor diidentifikasi dengan mengeksplorasi tiga peraturan pemerintah Indonesia mengenai persyaratan dan pedoman untuk mengendarai sepeda motor, yaitu 1) UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan 2) PM Perhubungan RI No. 12 tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat dan 3) Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia oleh Dirjen Perhubungan Darat tahun 2004. Berdasarkan peraturan dan pedoman tersebut, perilaku berkendara terbagi kedalam empat faktor yaitu kepatuhan hukum dan syarat administrasi, kondisi saat berkendara, persiapan berkendara, dan teknik berkendara.

Bagian ketiga berisi pertanyaan mengenai gambaran riwayat, frekuensi, dan kategori kecelakaan yang dialami oleh responden dalam 12 bulan terakhir. Kecelakaan lalu lintas sendiri didefinisikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Berdasarkan hukum lalu lintas jalan Indonesia, kategori kecelakaan lalu lintas dikategorikan ke dalam tiga derajat: kecelakaan ringan, sedang dan berat. Kecelakaan ringan hanya menghasilkan kerusakan pada kendaraan tanpa mengakibatkan luka atau cedera, sedangkan kecelakaan sedang adalah kecelakaan yang mengakibatkan cedera ringan dan kerusakan pada kendaraan. Sementara itu, kecelakaan berat adalah kecelakaan yang mengakibatkan cacat atau cedera yang membutuhkan perawatan di rumah sakit rawat inap.<sup>9</sup> Dalam penelitian ini, kami melakukan eksklusi terhadap kejadian kecelakaan kendaraan bermotor apabila pada kecelakaan tersebut, responden bertindak sebagai korban (bukan pelaku).

Instrumen penelitian ini telah melalui uji validitas dan juga uji reliabilitas. Dihasilkan nilai koefisien reliabilitas *Alpha Croanbach* sebesar 0.842, artinya instrumen yang digunakan dalam penelitian ini bersifat reliabel.<sup>10</sup> Semua tes statistik dianalisis menggunakan statistik SPSS versi 22.0 (IBM Corp, Armonk, NY). Statistik deskriptif dihitung untuk variabel kategori dengan menghitung frekuensi dan persentase dari masing-masing variabel. Sedangkan, uji statistik *chi-square* digunakan untuk menentukan hubungan antara variabel independen dan variabel dependen.

## HASIL

Hasil penelitian disajikan dalam bentuk table dan narasi berdasarkan data yang telah dikumpulkan menggunakan kuesioner terhadap 517 responden, dan responden telah menyelesaikan seluruh pertanyaan dalam kuesioner penelitian ini. Setelah dilakukan *cleaning data*, didapatkan jumlah responden sebanyak 502 orang (97.09%).

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Karakteristik Responden

Karakteristik Umum	n	%
Jenis Kelamin		
Perempuan	301	59.9
Laki-laki	201	40.1
Usia		
≤ 17	1	0.2
18	27	5.4
19	112	22.3
20	128	25.5
≥ 21	234	46.6
Fakultas		
Fakultas Kesehatan	152	30.3
Fakultas Non-Kesehatan	350	69.7
Pengalaman Berkendara		
≤ 1 tahun	51	10.2
1-3 tahun	106	21.1
3 – 5 tahun	152	30.3
>5 tahun	193	38.4
Durasi Berkendara		
Tidak setiap hari	97	19.3
<30 menit	12	2.4
30 menit-1 jam	80	15.9
1-2 jam	133	26.5
2-3 jam	118	23.5
>3 jam	62	12.4
Jarak Berkendara		
≤5 KM	180	35.9
>5 KM	322	64.1

Tabel 1 menunjukkan bahwa 60% responden berjenis kelamin perempuan, dengan mayoritas umur responden adalah lebih dari 21 tahun (46.6 %). Mayoritas responden berasal dari Fakultas Non-Kesehatan sebanyak 69.9%. Mayoritas responden memiliki pengalaman berkendara >5 tahun sebanyak 38.8% dengan durasi berkendara selama 1-2 jam sehari (26.5%) dan jarak berkendara sejauh >5KM setiap harinya (64.1%).

Tabel 2. Distribusi Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor Responden

Riwayat Kecelakaan Responden	n	%
Riwayat Kecelakaan		
Pernah	161	32.1
Tidak Pernah	341	67.9
Frekuensi Kecelakaan		
4 kali	1	0.5
3 kali	19	9.5
2 kali	38	19.0
1 kali	142	71.0
Kategori Kecelakaan		
Kecelakaan lalu lintas berat	1	0.5
Kecelakaan lalu lintas sedang	119	59.5
Kecelakaan lalu lintas ringan	80	40.0

Tabel 2 menunjukkan distribusi kejadian kecelakaan sepeda motor responden dalam dua belas bulan terakhir. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 32.1% responden pernah mengalami kecelakaan sepeda motor dengan mayoritas frekuensi kecelakaan sebanyak satu kali (71%), dan kategori kecelakaan lalu lintas sedang (59.5%). Hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku berisiko berkendara yang paling sering dilakukan oleh responden adalah berkendara dengan kecepatan lebih dari 50 km/jam (91.2%), menyalip dari bahu jalan (84.9%), tidak memeriksa ban dan tekanannya (82.9%), rem mendadak (80.7%), dan tidak memeriksa fungsi rem sebelum berkendara (78.9%). Selain itu, lebih dari 50% responden berkendara dalam keadaan mengantuk (76.3%), tidak memeriksa lampu sein (76.1%), tidak memeriksa fungsi lampu utama (74.3%), tidak melakukan perawatan rutin (71.5%), tidak menggunakan jaket dan sarung tangan (68.9%), menyalip tanpa menggunakan lampu sein (63.1%), dan melawan arus pada saat berkendara (57%).

Tabel 3 sampai dengan 6 menjelaskan hubungan variabel perilaku berisiko berkendara dengan kejadian kecelakaan pengendara sepeda motor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku berisiko berkendara yang paling sering dilakukan oleh responden adalah berkendara dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam (91.2%), menyalip dari bahu jalan (84.9%), tidak memeriksa ban dan tekanannya (82.9%), rem mendadak (80.7%), dan tidak memeriksa fungsi rem sebelum berkendara (78.9%). Selain itu, lebih dari 50% responden berkendara dalam keadaan mengantuk (76.3%), tidak memeriksa lampu sein (76.1%), tidak memeriksa fungsi lampu utama (74.3%), tidak melakukan perawatan rutin (71.5%), tidak menggunakan jaket dan sarung tangan (68.9%), menyalip tanpa menggunakan lampu sein (63.1%), dan melawan arus pada saat berkendara (57%).

Tabel 3. Hubungan Faktor Kepatuhan Hukum dan Syarat Administrasi dengan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor

Variabel	Riwayat Kecelakaan				Total	P-value	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah				
	n	%	n	%	n	%	
Berkendara dengan penumpang lebih dari satu							
Ya	102	31.2	225	68.8	327	65.1	0.634
Tidak	59	33.7	116	66.3	175	34.9	
Menerobos lampu merah							
Ya	55	35.9	98	64.1	153	30.5	0.259
Tidak	106	30.4	243	69.6	349	69.5	
Menggunakan trotoar saat berkendara							
Ya	43	35.5	78	64.5	121	24.1	0.409
Tidak	118	31.0	263	69.0	381	75.9	
Memiliki SIM C							
Ya	124	32.8	254	67.2	378	75.3	0.615
Tidak	37	29.8	87	70.2	124	24.7	

Tabel 4. Hubungan Faktor Kondisi Saat Berkendara dengan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor

Variabel	Riwayat Kecelakaan						P-value	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah		Total			
	N	%	n	%	N	%		
Berkendara dalam keadaan mabuk								
Ya	1	25.0	3	75.0	4	0.8	0.615	0.704 (0.073-6.823)
Tidak	160	32.1	338	67.9	498	99.2		
Berkendara dalam keadaan lelah dan mengantuk								
Ya	129	33.7	254	66.3	383	76.3	0.203	1.381 (0.874-2.181)
Tidak	32	26.9	87	73.1	119	23.7		
Berkendara pada dini hari								
Ya	80	32.0	170	68.0	250	49.8	1.000	0.993 (0.683-1.445)
Tidak	81	32.1	171	67.9	252	50.2		
Makan dan minum								
Ya	76	35.0	141	65.0	217	43.2	0.254	1.268 (0.870-1.849)
Tidak	85	29.8	200	70.2	285	56.8		
Merokok								
Ya	14	42.4	19	57.6	33	6.6	0.260	1.614 (0.788-3.307)
Tidak	147	31.3	322	68.7	469	93.4		
Menggunakan telepon genggam								
Ya	69	35.8	124	64.2	193	38.4	0.194	1.313 (0.896-1.924)
Tidak	92	29.8	217	70.2	309	61.6		
Mendengarkan musik								
Ya	107	36.6	185	63.4	292	58.2	0.013	1.671 (1.131-2.469)
Tidak	54	25.7	156	74.3	210	41.8		

Tabel 5. Hubungan Faktor Persiapan Berkendara dengan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor

Variabel	Riwayat Kecelakaan						P-value	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Melakukan perawatan rutin								
Ya	40	28.0	103	72.0	143	28.5	0.256	1.309 (0.855-2.004)
Tidak	121	33.7	238	66.3	359	71.5		
Memeriksa kondisi ban dan tekanannya								
Ya	30	34.9	56	65.1	86	17.1	0.626	0.858 (0.526-1.400)
Tidak	131	31.5	285	68.5	416	82.9		
Memeriksa fungsi rem								
Ya	36	34.0	70	66.0	106	21.1	0.725	0.897 (0.569-1.413)
Tidak	125	31.6	271	68.4	396	78.9		
Memeriksa fungsi lampu utama								
Ya	43	33.3	86	66.7	129	25.7	0.805	0.925 (0.604-1.417)
Tidak	118	31.6	255	68.4	373	74.3		
Memeriksa fungsi lampu sein								
Ya	37	30.8	83	69.2	120	23.9	0.825	1.078 (0.693-1.679)
Tidak	124	32.5	258	67.5	382	76.1		
Memeriksa fungsi spion								
Ya	93	33.8	182	66.2	275	54.8	0.408	0.837 (0.573-1.222)
Tidak	68	30.0	159	70.0	227	45.2		
Menggunakan helm SNI								
Ya	110	33.7	216	66.3	326	64.9	0.322	0.801 (0.538-1.193)
Tidak	51	29.0	125	71.0	176	35.1		

Variabel	Riwayat Kecelakaan						P-value	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah		Total			
	n	%	n	%	n	%		
	Menggunakan jaket, dan sarung tangan							
Ya	58	37.2	98	62.8	156	31.1	0.123	0.716 (0.481-1.066)
Tidak	103	29.8	243	70.2	346	68.9		

Tabel 6. Hubungan Faktor Teknik Berkendara dengan Kejadian Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor

Variabel	Riwayat Kecelakaan						P-value	Variabel
	Pernah		Tidak Pernah		Total			
	n	%	n	n	N	%		
	Mengurangi kecepatan saat kondisi jalan buruk, licin, atau kondisi hujan							
Ya	98	29.7	232	70.3	330	65.7	0.139	1.368 (0.927-2.021)
Tidak	63	36.6	109	63.4	172	34.3		
	Berkendara dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam							
Ya	157	34.3	301	65.7	458	91.2	0.001	5.216 (1.833-14.84)
Tidak	4	9.1	40	90.9	44	8.8		
	Rem mendadak							
Ya	145	35.8	260	64.2	405	81.0	0.000	2.823 (1.591-5.009)
Tidak	16	16.5	81	83.5	97	19.0		
	Menyalip kendaraan tanpa lampu sein							
Ya	116	36.6	201	63.4	317	63.1	0.006	1.795 (1.196-2.695)
Tidak	45	24.3	140	75.7	185	36.9		
	Menyalakan lampu utama di siang hari							
Ya	99	33.8	194	66.2	293	58.4	0.380	0.826 (0.564-1.212)
Tidak	62	29.7	147	70.3	209	41.6		
	Menyalip kendaraan dari bahu jalan/kiri jalan							
Ya	139	32.6	287	67.4	426	84.9	0.617	1.189 (0.696-2.031)
Tidak	22	28.9	54	71.1	76	15.1		
	Menyalakan lampu sein sebelum berbelok							
Ya	123	31.9	262	68.1	385	76.7	1.000	1.025 (0.658-1.595)
Tidak	38	32.5	79	67.5	117	23.3		
	Menjaga jarak							
Ya	81	30.8	182	69.2	263	52.4	0.585	1.131 (0.777-1.645)
Tidak	80	33.5	159	66.5	239	47.6		
	Melawan arus (arah)							
Ya	97	33.9	189	66.1	286	57.0	0.356	1.219 (0.833-1.784)
Tidak	64	29.6	152	70.4	216	43.0		
	Membawa barang bawaan melebihi kapasitas							
Ya	59	35.1	109	64.9	168	33.5	0.349	1.231 (0.831-1.824)
Tidak	102	30.5	232	69.5	334	66.5		

Hasil penelitian menunjukkan bahwa bahwa perilaku berkendara dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam (*P-value* 0.001), rem mendadak (*P-value* 0.000), menyalip kendaraan tanpa lampu sein (*P-value* 0.006) dan mendengarkan musik saat berkendara (*P-value* 0.013) memiliki hubungan signifikan dengan kecelakaan sepeda motor. Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam berpeluang untuk mengalami kecelakaan sebesar 5.216 kali lebih besar dibandingkan dengan tidak mengendarai sepeda motor dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam (95% CI: 1.833 – 14.842).

Melakukan rem mendadak pada saat berkendara berpeluang untuk mengalami kecelakaan sebesar



2.823 (95% CI 1.591 – 5.009) kali dibandingkan dengan tidak melakukan rem mendadak pada saat berkendara. Terdapat hubungan signifikan antara mendengarkan musik pada saat berkendara dengan kejadian kecelakaan. Mendengarkan musik pada saat berkendara berpeluang untuk mengalami kecelakaan sebesar 1.671 kali dibandingkan dengan tidak mendengarkan musik pada saat berkendara. menyalip kendaraan lain tanpa memberikan lampu sein berpeluang untuk mengalami kecelakaan sebesar 1.795 kali dibandingkan dengan tidak menyalip kendaraan lain tanpa Dari 502 responden terdapat 32.1% responden memiliki riwayat kecelakaan dalam kurun waktu 12 bulan terakhir. Angka ini lebih tinggi jika dibandingkan dengan berbagai penelitian yang dilakukan sebelumnya terkait dengan kecelakaan kendaraan bermotor roda dua. Salah satunya adalah penelitian yang dilakukan oleh Lusiana tahun 2018 kepada siswa Sekolah Menengah Atas (SMA) di Kota Samarinda, yaitu dari 315 siswa terdapat 30.8% siswa yang pernah mengalami kecelakaan.<sup>11</sup> Angka tersebut lebih rendah jika dibandingkan dengan penelitian yang dilakukan di daerah Tiko, Kamerun yang menyebutkan bahwa lebih dari 58% responden yang berasal dari siswa sekolah menengah atas menyebutkan pernah mengalami kejadian kecelakaan ketika berkendara sepeda motor.<sup>12</sup>

Salah satu faktor yang menyebabkan kondisi ini ialah dikarenakan kelompok remaja akhir dianggap sebagai populasi berisiko tinggi untuk mengalami kecelakaan kendaraan bermotor.<sup>13</sup> Hal ini dikarenakan masa remaja merupakan tahap dimana terjadi perubahan fisik dan psikis yang berpengaruh pada pola pikir, sikap, serta pola perilaku dimana pada kondisi tersebut remaja memiliki kecenderungan untuk mencoba berbagai hal baru yang dianggap modern sebagai upaya untuk dapat berbaur dengan kalangannya.<sup>14,15</sup>

Studi ini menyebutkan bahwa mendengarkan musik pada saat berkendara berisiko 1.671 kali lebih besar mengalami kejadian kecelakaan sepeda motor dibandingkan dengan mahasiswa yang tidak mendengarkan musik pada ketika berkendara. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yusak Susilo tahun 2015 pada 3.000 pengendara sepeda motor di Surabaya, Bandung, dan Yogyakarta, yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara mendengarkan musik pada saat berkendara dengan kejadian kecelakaan kendaraan bermotor roda dua.<sup>13</sup> Kesesuaian tersebut dapat dikarenakan mendengarkan musik saat berkendara dapat mengganggu pengendara dalam mendeteksi suara lalu lintas serta dapat mengganggu perhatian pengendara dalam berlalu lintas menjadi fokus terhadap emosi dan suasana hati. Dampak yang dapat terjadi adalah pengendara tidak dapat mendeteksi suara bel sepeda, klakson kendaraan lain, serta suara akan kendaraan yang mendekat.<sup>16</sup>

Perilaku berisiko lain yang secara signifikan berhubungan dengan kecelakaan sepeda motor adalah berkendara dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam. Kecepatan yang tinggi, kecepatan melanggar dan melebihi batas dapat mempengaruhi kecelakaan dan keparahan kecelakaan kendaraan bermotor.<sup>17</sup> Penelitian yang dilakukan oleh Annisa Hidayati tahun 2016 pada 100 siswa SMP di Surabaya juga menyebutkan bahwa berkendara dengan kecepatan tinggi berisiko 1.941 kali lebih besar untuk mengalami kejadian kecelakaan kendaraan bermotor roda dua dibandingkan dengan tidak berkendara dengan kecepatan yang tinggi.<sup>14</sup>

Kecepatan dalam berkendara dapat memengaruhi risiko kecelakaan dan juga dampak keparahan kecelakaan. Semakin tinggi kecepatan kendaraan melaju di jalan maka semakin besar pula risiko untuk terjadi kecelakaan dan mengalami cedera parah akibat kecelakaan. Penelitian yang dilakukan di Korea juga menyebutkan bahwa berkendara dengan kecepatan tinggi dapat menyebabkan kecelakaan kendaraan bermotor.<sup>18</sup> Hal ini dikarenakan kecepatan kendaraan berbanding terbalik dengan ketersediaan waktu menghentikan kendaraan untuk menghindari kecelakaan.<sup>19</sup>

Selain kecepatan berlebih, melakukan rem mendadak pada saat berkendara juga memiliki hubungan yang signifikan terhadap kejadian kecelakaan sepeda motor. Mahasiswa yang berkendara dan melakukan rem mendadak berisiko 2.823 kali lebih besar mengalami kejadian kecelakaan dibandingkan dengan mahasiswa yang tidak melakukan rem mendadak. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Zehra tahun 2019 yang menyebutkan bahwa 38% pengendara yang mengalami kecelakaan kendaraan bermotor selalu melakukan rem mendadak.<sup>20</sup> Pengereman yang mendadak menyebabkan rem tidak berfungsi dengan baik sehingga pengendara tidak dapat mengendalikan kendaraannya sehingga pada akhirnya menimbulkan kecelakaan.

Pengereman yang dilakukan dengan keras dan mendadak akan menyebabkan kendaraan selip karena perpindahan berat kendaraan secara mendadak dapat menyebabkan roda depan mengunci.<sup>21</sup> Jarak terlalu dekat juga mempengaruhi pengereman, jika pengendara kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan di depan dan kecepatan kendaraannya maka jarak pandang henti akan berkurang dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas.<sup>21</sup> Menyalip kendaraan lain tanpa memberikan lampu sein juga berhubungan secara signifikan dengan kejadian kecelakaan sepeda motor. Mahasiswa yang berkendara dan menyalip tanpa memberikan lampu sein berisiko 1.795 lebih besar mengalami kejadian kecelakaan dibandingkan dengan mahasiswa yang tidak menyalip tanpa menggunakan lampu sein. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yusak Susilo tahun 2015 kepada 3000 pengendara sepeda motor di Surabaya, Bandung, dan Yogyakarta, yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara menyalip tanpa memberikan lampu sein dengan kejadian kecelakaan.<sup>13</sup>

Lampu sein sendiri merupakan komponen pendukung untuk memberikan isyarat kepada pengemudi lain mengenai kemana arah kita mengemudikan kendaraan.<sup>22</sup> Penggunaan lampu sein ini sederhana namun efektif dalam mencegah terjadinya kecelakaan kendaraan bermotor roda dua. Tanpa sinyal dari lampu sein, maka pengendara lain tidak ada peringatan, dan menyebabkan memiliki waktu lebih sedikit untuk bereaksi terhadap pemberhentian yang tiba-tiba, berbelok, atau perubahan jalur yang berpotensi menyebabkan kecelakaan pada kendaraan bermotor roda dua.

Penelitian ini menggunakan metode *cross-sectional*, sehingga tidak dapat menjelaskan secara utuh pengaruh dan hubungan sebab akibat antara variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil penelitian ini tidak dapat digeneralisasikan karena sampel yang digunakan hanya melibatkan satu universitas sehingga tidak bisa menjelaskan seluruh karakteristik mahasiswa di Indonesia terutama dengan karakteristik yang berbeda. Dari 502 responden terdapat 32.1% responden memiliki riwayat kecelakaan dalam kurun waktu 12 bulan terakhir. Angka ini lebih tinggi jika dibandingkan dengan

berbagai penelitian yang dilakukan sebelumnya terkait dengan kecelakaan kendaraan bermotor roda dua. Salah satunya adalah penelitian yang dilakukan oleh Lusiana tahun 2018 kepada siswa Sekolah Menengah Atas (SMA) di Kota Samarinda, yaitu dari 315 siswa terdapat 30.8% siswa yang pernah mengalami kecelakaan.<sup>11</sup> Angka tersebut lebih rendah jika dibandingkan dengan penelitian yang dilakukan di daerah Tiko, Kamerun yang menyebutkan bahwa lebih dari 58% responden yang berasal dari siswa sekolah menengah atas menyebutkan pernah mengalami kejadian kecelakaan ketika berkendara sepeda motor.<sup>12</sup>

Salah satu faktor yang menyebabkan kondisi ini ialah dikarenakan kelompok remaja akhir dianggap sebagai populasi berisiko tinggi untuk mengalami kecelakaan kendaraan bermotor.<sup>13</sup> Hal ini dikarenakan masa remaja merupakan tahap dimana terjadi perubahan fisik dan psikis yang berpengaruh pada pola pikir, sikap, serta pola perilaku dimana pada kondisi tersebut remaja memiliki kecenderungan untuk mencoba berbagai hal baru yang dianggap modern sebagai upaya untuk dapat berbaur dengan kalangannya.<sup>14,15</sup>

Studi ini menyebutkan bahwa mendengarkan musik pada saat berkendara berisiko 1.671 kali lebih besar mengalami kejadian kecelakaan sepeda motor dibandingkan dengan mahasiswa yang tidak mendengarkan musik pada ketika berkendara. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yusak Susilo tahun 2015 pada 3.000 pengendara sepeda motor di Surabaya, Bandung, dan Yogyakarta, yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara mendengarkan musik pada saat berkendara dengan kejadian kecelakaan kendaraan bermotor roda dua.<sup>13</sup> Kesesuaian tersebut dapat dikarenakan mendengarkan musik saat berkendara dapat mengganggu pengendara dalam mendeteksi suara lalu lintas serta dapat mengganggu perhatian pengendara dalam berlalu lintas menjadi fokus terhadap emosi dan suasana hati. Dampak yang dapat terjadi adalah pengendara tidak dapat mendeteksi suara bel sepeda, klakson kendaraan lain, serta suara akan kendaraan yang mendekat.<sup>16</sup>

Perilaku berisiko lain yang secara signifikan berhubungan dengan kecelakaan sepeda motor adalah berkendara dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam. Kecepatan yang tinggi, kecepatan melanggar dan melebihi batas dapat mempengaruhi kecelakaan dan keparahan kecelakaan kendaraan bermotor.<sup>17</sup> Penelitian yang dilakukan oleh Annisa Hidayati tahun 2016 pada 100 siswa SMP di Surabaya juga menyebutkan bahwa berkendara dengan kecepatan tinggi berisiko 1.941 kali lebih besar untuk mengalami kejadian kecelakaan kendaraan bermotor roda dua dibandingkan dengan tidak berkendara dengan kecepatan yang tinggi.<sup>14</sup>

Kecepatan dalam berkendara dapat memengaruhi risiko kecelakaan dan juga dampak keparahan kecelakaan. Semakin tinggi kecepatan kendaraan melaju di jalan maka semakin besar pula risiko untuk terjadi kecelakaan dan mengalami cedera parah akibat kecelakaan. Penelitian yang dilakukan di Korea juga menyebutkan bahwa berkendara dengan kecepatan tinggi dapat menyebabkan kecelakaan kendaraan bermotor.<sup>18</sup> Hal ini dikarenakan kecepatan kendaraan berbanding terbalik dengan ketersediaan waktu menghentikan kendaraan untuk menghindari kecelakaan.<sup>19</sup>

Selain kecepatan berlebih, melakukan rem mendadak pada saat berkendara juga memiliki

hubungan yang signifikan terhadap kejadian kecelakaan sepeda motor. Mahasiswa yang berkendara dan melakukan rem mendadak berisiko 2.823 kali lebih besar mengalami kejadian kecelakaan dibandingkan dengan mahasiswa yang tidak melakukan rem mendadak. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Zehra tahun 2019 yang menyebutkan bahwa 38% pengendara yang mengalami kecelakaan kendaraan bermotor selalu melakukan rem mendadak.<sup>20</sup> Pengereman yang mendadak menyebabkan rem tidak berfungsi dengan baik sehingga pengendara tidak dapat mengendalikan kendaraannya sehingga pada akhirnya menimbulkan kecelakaan.

Pengereman yang dilakukan dengan keras dan mendadak akan menyebabkan kendaraan selip karena perpindahan berat kendaraan secara mendadak dapat menyebabkan roda depan mengunci.<sup>21</sup> Jarak terlalu dekat juga mempengaruhi pengereman, jika pengendara kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan di depan dan kecepatan kendaraannya maka jarak pandang henti akan berkurang dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas.<sup>21</sup> Menyalip kendaraan lain tanpa memberikan lampu sein juga berhubungan secara signifikan dengan kejadian kecelakaan sepeda motor. Mahasiswa yang berkendara dan menyalip tanpa memberikan lampu sein berisiko 1.795 lebih besar mengalami kejadian kecelakaan dibandingkan dengan mahasiswa yang tidak menyalip tanpa menggunakan lampu sein. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yusak Susilo tahun 2015 kepada 3000 pengendara sepeda motor di Surabaya, Bandung, dan Yogyakarta, yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara menyalip tanpa memberikan lampu sein dengan kejadian kecelakaan.<sup>13</sup>

Lampu sein sendiri merupakan komponen pendukung untuk memberikan isyarat kepada pengemudi lain mengenai kemana arah kita mengemudikan kendaraan.<sup>22,23</sup> Penggunaan lampu sein ini sederhana namun efektif dalam mencegah terjadinya kecelakaan kendaraan bermotor roda dua. Tanpa sinyal dari lampu sein, maka pengendara lain tidak ada peringatan, dan menyebabkan memiliki waktu lebih sedikit untuk bereaksi terhadap pemberhentian yang tiba-tiba, berbelok, atau perubahan jalur yang berpotensi menyebabkan kecelakaan pada kendaraan bermotor roda dua.

Penelitian ini menggunakan metode *cross-sectional*, sehingga tidak dapat menjelaskan secara utuh pengaruh dan hubungan sebab akibat antara variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil penelitian ini tidak dapat digeneralisasikan karena sampel yang digunakan hanya melibatkan satu universitas sehingga tidak bisa menjelaskan seluruh karakteristik mahasiswa di Indonesia terutama dengan karakteristik yang berbeda.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Terdapat hubungan yang signifikan antara mendengarkan musik saat berkendara ( $p=0.013$ ), berkendara dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam ( $p=0.001$ ), rem mendadak ( $p=0.000$ ), dan menyalip tanpa memberikan lampu sein ( $p=0.006$ ) dengan kejadian kecelakaan sepeda motor. Pihak universitas diharapkan dapat menyelenggarakan sosialisasi untuk meningkatkan pengetahuan dan keyakinan mengenai pentingnya perilaku keselamatan berkendara serta memperkerta pengawasan dan pelaksanaan aturan lalu lintas di area kampus. Peneliti selanjutnya dapat meneliti faktor lain yang diduga

berhubungan dengan kejadian kecelakaan bermotor roda dua serta berfokus terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi mahasiswa dalam berperilaku berisiko dalam berkendara.

### DAFTAR PUSTAKA

1. World Health Organization. The Global status report on road safety 2018. Geneva. 2018.
2. Sultan Z, Ngadiman NI, Kadir FDA, Roslan NF, Moeinaddini M. Factor analysis of motorcycle crashes in Malaysia. *Plan Malaysia*. 2016;12(2):40-46.
3. Badan Pusat Statistik. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2018 [Internet]. Data Sensus. 2019 [cited 2020 May 26]. Available from: <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>
4. Badan Pusat Statistik. Statistik Transportasi Darat. Badan Pusat Statistik. 2017.
5. Saputra AD. Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT ( Komite Nasional Keselamatan Transportasi ) Dari Tahun 2007-2016 Nasional Keselamatan Transportasi ) Database from 2007-2016. 2017;179-90.
6. Lulie, Y dan Hatmoko, J.T. 2015. Perilaku Agresif Menyebabkan Risiko Kecelakaan Saat Mengemudi. *Jurnal Teknik Sipil Universitas Atmajaya Yogyakarta*. Volume 6 No.1 Oktober 2005 : 60 – 73. diakses melalui [www.uajy.ac.id/jurnal/jurnal\\_teknik\\_sipil](http://www.uajy.ac.id/jurnal/jurnal_teknik_sipil) tanggal 2 Maret 2018.
7. Glendon AI, Dorn L, Davies R, Matthews G, Taylor RG. Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences. *Journal of Risk Analysis*. 2016;16 (6):20-30.
8. Chumpawadee U, Homchampa P, Thongkrajai P, Suwanimitr A, Chadbunchachai W. Factors Related To Motorcycle Accident Risk Behavior Among University Students In Northeastern Thailand. *Southeast Asian J Trop Med Public Health*. 2015;46(4):805-821.
9. Jaccard J, Dodge T, Blanton H. Peer influences on risk behavior: an analysis of the effects of a close friend. *Developmental Psychology American Psychological Association*. 2015;1(41):135-144
10. Taber KS. The Use of Cronbach's Alpha When Developing and Reporting Research Instruments in Science Education. *Res Sci Educ*. 2018;48(10):1273-1296.
11. Setyowati DL, Firdaus AR, Rohmah N. Factor Cause of Road Accidents at Senior High School Students in Samarinda. *Indones J Occup Saf Heal*. 2018;7(3):329-338.
12. Nyagwui AE, Fredinah N, Che LB, Yulia B. Motorcycle injury among secondary school students in the Tiko municipality, Cameroon. *Pan Afr Med J*. 2016;24(1):116-121.
13. Susilo YO, Joewono TB, Vandebona U. Reasons underlying behaviour of motorcyclists disregarding traffic regulations in urban areas of Indonesia. *Accid Anal Prev*. 2015;75(2):272-284.
14. Hidayati A, Hendrati LY. Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan Berkendara. *J Berk Epidemiol*. 2016;4(2):275-287.
15. Irnawati I, Suriah S, Yusriani Y. Pengaruh Edukasi Melalui Media Whats App dan Leaflet Terhadap Perubahan Perilaku Berisiko Pada Siswa. *Wind Heal J Kesehat*. 2019;2(3):285-296.
16. Stelling-Konczak A, van Wee GP, Commandeur JJF, Hagenzieker M. Mobile Phone Conversations, Listening To Music And Quiet (Electric) Cars: Are Traffic Sounds Important For

- Safe Cycling? *Accid Anal Prev.* 2017;106(9):10–22.
17. Lam C, Pai CW, Chuang CC, Yen YC, Wu CC, Yu SH, et al. Rider factors associated with severe injury after a light motorcycle crash: A multicentre study in an emerging economy setting. *PLoS One.* 2019;14(6):219-232.
  18. Sung KM, Noble J, Kim SC, Jeon HJ, Kim JY, Do HH, et al. The Preventive Effect of Head Injury by Helmet Type in Motorcycle Crashes: A Rural Korean Single-Center Observational Study. *Biomed Res Int.* 2016;16(6):1–7.
  19. Aisyah S, Fachrin S, Haeruddin H, Rahman I. Faktor Yang Mempengaruhi Kelelahan Kerja Pada Petugas Kebersihan Di Rumah Sakit Dr. Tadjuddin Chalid Kota Makassar. *Window of Health : Jurnal Kesehatan* [Internet]. 22Aug.2019 [cited 23Oct.2020]:256-65. Available from: <http://jurnal.fkmumi.ac.id/index.php/woh/article/view/185>
  20. Zehra SB, Fatima D, Haider AF, Ali M. Prevalence of Psychosocial and Behavioral Aspects in Victims of Motorcycle Accidents in Civil Hospital, Karachi. *Cureus.* 2019;11(4):44-73.
  21. Departemen Perhubungan Republik Indonesia Ditjen Perhubungan Darat. Buku petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia. 2004;1–69.
  22. Muryatma NM. Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *J PROMKES.* 2018;5(2):155-165.
  23. Garcia-Ferrer, Aranzazu De Juan A, Poncela P. The Relationship Between Road Traffic Accidents And Real Economic Activity In Spain: Common Cycles And Health Issues. *Health Economic.* 2017;16: 602-626