**Gambaran Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa UIMA Angkatan 2019**

**Revani Maqvira Syukur \*, Wishnu Puspoprodjo**Universitas Indonesia Maju

**Abstrak:** Berdasarkan data dari Korlantas Polri yang dipublikasikan Kementerian Perhubungan, angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 Kasus pada tahun 2021. Menurut data kepolisian di Indonesia Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia yaitu yang disebabkan kemampuan serta karakter mengemudinya sebesar 61%, karena faktor kendaraan yaitu yang disebabkan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan sebesar 9%, faktor prasarana dan lingkungan sebesar 30%. Di Indonesia rata-rata orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Safety riding adalah perilaku dalam berkendara dengan mengutamakan keselematan berkendara untuk dirinya dan pengguna jalan lainnya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas. **Tujuan** : Mengetahui Karakteristik keselamatan berkendara (safety riding) yang meliputi jenis kelamin, kepemilikan SIM C, pengalaman berkendara, pelatihan safety riding, dan pengetahuan safety riding pada mahasiswa UIMA angkatan 2019. **Metode**: Penelitian kuantitatif ini mengunakan metode deskriptif menggunakan pendekatan cross sectional yaitu meneliti di waktu tertentu. **Hasil** : Hasil penelitian berdasarkan karakteristik pengetahuan safety riding pada mahasiswa UIMA Angkatan 2019 di dominasi dengan kategori baik dengan hasil penilaian paling tinggi 94 dengan total 18 pertanyaan dan presentase 66,3%.

**Kata Kunci:** Safety Riding, Kecelakaan, Kendaraan

|  |
| --- |
| DOI: https://doi.org/10.47134/mpk.v1i1.2341  \*Correspondence: Revani Maqvira Syukur  Email: [Revanisyukur@gmail.com](mailto:Revanisyukur@gmail.com)  Received: 21-03-2024  Accepted: 22-02-2024  Published: 29-03-2024  Creative Commons License  **Copyright:** © 2024 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (BY SA) license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). |

**Abstract: :** Based on data published by the Indonesian National Police Traffic Corps (Korlantas Polri) through the Ministry of Transportation, the number of traffic accidents in Indonesia reached 103,645 cases in the year 2021. According to Indonesian police data, the factors causing traffic accidents in Indonesia are primarily human-related, accounting for 61%, attributed to the driver's abilities and characteristics. Vehicle-related factors, involving compliance with roadworthy technical requirements, contribute 9%, while infrastructure and environmental factors contribute 30%. On average, one person dies every hour in Indonesia due to traffic accidents. Safety riding is a behavior that prioritizes driving safety for oneself and other road users to reduce traffic accidents. The objective of this study is to understand the characteristics of safety riding, including gender, possession of a C-class driver's license (SIM C), driving experience, safety riding training, and knowledge of safety riding among UIMA students from the 2019 batch. The research utilized a quantitative approach with a descriptive method, employing a cross-sectional approach, examining data at a specific point in time. The results indicate that the knowledge of safety riding among UIMA 2019 batch students is predominantly categorized as good, with the highest assessment score of 94 out of a total of 18 questions and a percentage of 66.3%.

**Keyword:** *Safety Riding, Accident, Vehicle*

**Pendahuluan**

Berdasarkan Data Korlantas Polri dipublikasikan Kementerian Perhubungan, angka kecelakanaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 kasus pada tahun 2021. Jumlah tersebuh lebih tinggi dibandingkan data tahun 2020 yang sebanyak sebanyak 100.028 kasus (Nova, 2017). Adapun, kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2021 telah menewaskan 25.266 korban jiwa dengan kerugian materi mencapai Rp246 miliar (Catur, 2017).

Menurut Badan Pusat Statistik Indonesia Jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas, korban dan kerugiannya di Provinsi DKI Jakarta tahun 2020. total kecelakaan di DKI Jakarta yang mengakibatkan kematian 354 korban, luka berat 483 korban, luka ringan 4471 korban, dengan jumlah keseluruhan 5308 korban (Alvita et all., 2019). Selain itu kecelakaan menyebabkan kerugian benda dan uang dengan total kerugian benda 5985 dan kerugian uang mencapai 11.080.150.000, dan jumlah kejadian pada kecelakaan mencapai 4.729 accident. (Badan Pusat Statistic DKI Jakarta, 2020).

Menurut World Health Organization (WHO) dari hasil survei 178 Negara kasus kecelakaan lalu lintas jalan masih menjadi masalah kesehatan yang sangpenting. Sekitar 1,3 juta orang di dunia meninggal setiap tahun dan antara 20 dan 50 juta orang menderita luka ringan akibat kecelakaan lalu lintas (Ibrahim, 2020). Pejalan kaki, pesepeda, dan pengendara sepeda motor merupakan korban tewas yang paling banyak akibat kecelakan lalu lintas. Hal ini menunjukan bahwa negara perlu memperkuat Undang- Undang tentang program keselamatan jalan (Ayu, 2018). Safety riding adalah perilaku dalam berkendara dengan mengutamakan keselematan berkendara untukdirinya dan pengguna jalan lainnya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas. (Aeni et al. 2020). Safety riding pada mahasiswa perlu diperhatikan karena seringkali mahasiswa tidak menggunakan helm karena merasa mengendarai dalam jarak dekat, berkendara dengan kecepatan tinggi karena tergesa-gesa karena takut terlambat, hingga melawan arus untuk mempersingkat waktu. Padahal kebiasaan ini sangat berisko terjadinya kecelakaan hingga dapat mengancam nyawa pengendara. (Hikmatul A, Mutiara, (2016).

Universitas Indonesia Maju (UIMA) merupakan Universitas yang terletak di Ibukota DKI Jakarta Selatan yang memiliki ribuan orang yang berlalu-lalang mengendarai motor setiap harinya dan UIMA merupakan kampus yang dekat dengan jalan raya. Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan pada tanggal 23 Mei 2023 dengan jumlah sampel 20 orang, Hasil studi pendahuluan menunjukan bahwa mahasiwa UIMA 2019 85% sehari- hari menggunakan sepeda motor. Dengan keterangan responden 75% mahasiswa tidak pernah mengikuti kegiatan safety riding dan 75% mahasiswa bercanda/mengobrol saat berkendara dari keterangan tersebut bisa dikatakan bahwa mahasiswa UIMA 2019 perlu dilakukan penelitian untuk melihat apakah mahasiswa UIMA 2019 tertib lalu lintas, atas dasar permasalahan tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti tentang “Gambaran Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa UIMA 2019”.

**Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dengan metode deskriptif menggunakan pendekatan cross sectional yaitu meneliti di waktu tertentu (Notoatmodjo, 2018). besar sampel yang di ambil dalam penelitian ini sebanyak 92 mahasiswa. Populasi dalam penelitian ini berjumlah 1119 mahasiswaUIMA angkatan 2019 dengan sample 92 orang. Persesi Mutlak 10% untuk mengantisipasi dan memastikan adanya sampel/responden yang dropout dalam proses pengambilan data karena jumlah ukuran respon lebih dari 100 responden maka diambil persisi mutlak 10%. Metode pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan quota sampling. Teknik Sampling Menggunakan kuesioner kepada responden menggunakan teknik quota sampling yaitu teknik yang menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri responden tertentu sampai tercukupi julah quota sampel yang diinginkan. Analisis data yang digunakan adalah analisa univariat yang dilakukan untuk menjelaskan karakteristik pada penelitian analisa univariat yang disampaikan dalam bentuk distribusi frekuensi variabel karakteristik responden, yaitu data tingkat pengetahuan safety riding Jenis data dari hasil penelitian ini dapat dikategorikan dengan hasil analisa univariat yaitu presentase variabel.

**Hasil dan Pembahasaan**

Penelitian Dalam penelitian ini menyajikan serta menjelaskan tentang hasil dari analisis Gambaran Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa UIMA Angkatan 2019, dengan jumlah responden dalam penelitian sebanyak 92 orang. Hasil penelitian ini disajikan dalam analisis univariat.

1. Analisa Univariat Pada Jenis Kelamin

Tabel 1. Data Primer Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Variabel** | **Distribusi Frekuensi (n=92)** | |  |
|  |  | Frekuensi | Persentase (%) |
| Jenis Kelamin | Laki-laki | 26 | 28,3 |
|  | Perempuan | 66 | 71,7 |

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa sebagian besar 71,7% berjenis kelamin perempuan sebanyak 66 mahasiswa dan laki-laki sebanyak 26 mahasiswa 28,3%. Hal ini menunjukan kesempatan perempuan lebih besar menjadi responden penelitian ini.

Saran peneliti bagi pengendara perempuan diwajibkan memakai APD lengkap walaupun jarak tempuh nya tidak terlalu jauh (Rahmah, 2021). Berkendara memakai tas dan baju yang nyaman karena banyak kasus rok/gamis pengemudi yang tersangkut di rantai atau jari-jari sepeda motor hingga berakibat fatal. Bagi pengendara laki-laki disarankan untuk mengontrol kecepatan dalam berkandara, tidak lawan arah, dan mematuhi rambu lalu lintas (Ramadahan, 2019).

1. Analisa Univariat Pada Kepemilikan SIM C

Tabel 2. Data Primer Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM C

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Variabel** | **Distribusi Frekuensi (n=92)** | |  |
|  |  | Frekuensi | Persentase (%) |
| Kepemilikan SIM C | Ya, Punya | 61 | 66,3 |
|  | Tidak Punya | 31 | 33,7 |
|  | Total | 92 | 100 |

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa sebagian besar 66,3% memiliki SIM C dengan 61 responden dan 31 responden tidak memiliki SIM C (33,7%). Saran dari peneliti bagi Mahasiswa yang belum mempunyai SIM C dapat segera megurus SIM C di Satuan Penyelenggara Administrasi (SATPAS) terdekat (Widyasturi, 2019). karena SIM merupakan identitas pengemudi saat berkendara, Jika pengendara tidak mempunyai SIM C secara tidak langsung sudah melanggar peraturan pemerintah (Agung, 2022).

1. Analisa Univariat Berdasarkan Pengalaman Berkendara

Tabel 3. Data Primer Responden Berdasarkan Pengalaman Berkendara

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Variabel** | **Distribusi Frekuensi (n=92)** | |  |
|  |  | Frekuensi | Persentase (%) |
| Pengalaman Berkendara | <1 Tahun | 21 | 22,8 |
|  | >5 Tahun | 71 | 77,2 |
|  | Total | 92 | 100 |

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa sebagian besar 77,2% memiliki pengalaman berkendara >5 tahun dengan 71 responden dan <1 tahun dengan 21 responden ( 22,8%).

Saran peneliti pengendara yang memiliki pengalaman kurang dari satu tahun bisa mempelajari seputar safety riding dan membiasakan untuk berprilaku amanberkendara, selalu memakai APD lengkap (Agustina at all., 2023). Bagi pengendara yang memiliki pengalaman lebih lama diwajibkan untuk selalu membiasakan diri dalam berkendara aman, tetap mematuhi rambu lalu lintas dan tidak arogan dalam berkendara karena merasa sudah berpengalaman lebih lama (Aryaputra, 2022).

1. Analisa Univariat Berdasarkan Pelatihan Safety Riding

Tabel 4. Data Primer Responden Berdasarkan Pelatihan Safety Riding

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Variabel** | **Distribusi Frekuensi (n=92)** | |  |
|  |  | Frekuensi | Persentase (%) |
| Pelatihan *safety Riding* | Ya, Pernah | 13 | 14,1 |
|  | Tidak pernah | 79 | 85,9 |
|  | Total | 92 | 100 |

Berdasarkan analisa univariat hasil distribusi frekuensi diketahui bahwa pengetahuan terkait *safety riding* pada mahasiswa UIMA angkatan 2019 66,3% dengan kategori baik dari total responden 92 orang terdapat 61 mahasiswa berpengetahuan baik. Pada penelitan ini terdapat 18 pertanyaan pengetahuan, jawaban responden pada soal pengetahuan masih terdapat yang salah pada pertanyaan tentang lampu kendaraan bermotor pada soal nomor 13 (tiga belas) dan nomor 16 (enam belas) tentang petunjuk jalan rambu lalu lintas. Hal ini menyebabkan nilai pengetahuan yang tertinggi mendapatkan nilai 94 hanya 2 (dua) responden. Asumsi peneliti ini disebabkan oleh pilihan jawaban yang hampir menyerupai dan kurang edukasi mengenai *safety riding* pada responden.

Menurut asumsi peneliti terhadap pengetahuan bahwa mahasiswa mampu memahami sebuah informasi dengan jelas tentang bagaimana pengetahuan safety riding yang meliputi rambu lalu lintas, SIM C, APD berkendara, dan kondisi berkendara yang baik dan benar (Saefullah, 2022). Dengan adanya pengetahuan yang dimiliki mahasiswa akan berkendara dengan baik dan benar juga mementingkan keselamatan dalam berkendara agat terhindar dari kecelakaan lalu lintas (Waldani 2021).

**Simpulan**

Hasil penelitian dan pengelolaan data serta pemahaman “Gambaran Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa UIMA Angkatan 2019”. Sampel dalam penelitian ini 92 mahasiswa UIMA Angkatan 2019 adalah :

1. Berdasarkan karakteristik jenis kelamin menunjukan dominan berjenis kelamin perempuan dengan presentase 71,7% sebanyak 66 mahasiswa.
2. Hasil penelitian berdasarkan karakteristik berdasarkan kepemilikan SIM C didominasi dengan kepemilikan SIM C dengan presentase 66,3% dengan 61 responden.
3. Hasil penelitian berdasarkan karakteristik pengalaman berkendara didominasi dengan >5 tahun dengan presentase 77,2% dengan 71 responden.
4. Hasil penelitian berdasarkan karakteristik keikutsertaan pelatihan safety riding didominasi dengan kategori tidak pernah mengikuti pelatihan safety riding presentase 85,9% dengan 79 responden.
5. Hasil penelitian berdasarkan karakteristik pengetahuan safety riding pada mahasiswa UIMA Angkatan 2019 di dominasi dengan kategori baik dengan hasil penilaian paling tinggi 94 dengan total 18 pertanyaan dan presentase 66,3%.

**Daftar Pustaka**

Top of Form

Agung, J., Madiong, B., & Makkawaru, Z. (2022). Analisis pelaksanaan UU Nomor 22 Tahun 2009 terhadap risiko kecelakaan lalu lintas pada jalan nasional Provinsi Sulawesi Barat. Indonesian Journal of Legality of Law, 4(2). DOI

Agustina, I., Abas, F., Hajar, E. S., & Saefullah, A. (2023). Penerapan manajemen strategik: Sebuah literatur review. Jurnal Lentera Bisnis, 12(3). DOI

Aini, N., Indrawati, R., & Rusmiati, D. (2021). Pengetahuan sebagai faktor penentu perilaku safety driving pada pengemudi truk. Jurnal Ayurveda Medistra, 3(1). DOI

Alvita Seda, Dwinarosa Allamanda, Jimmy Chandra, & Melina. (2019). Analisis kualitatif kebutuhan transportasi desa (kasus: Desa Pulosari, Sukabumi, Jawa Barat). Indonesia Business Review, 2(1). URL

Aryaputra, M. R. (2022). Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di Tangerang Selatan [BachelorThesis, Fakultas Syariah dan Hukum UIN Syarif Hidayatullah Jakarta]. URL

Ash Shiddiqi, A. A., & Septiari, G. P. P. (2022). Kajian efektifitas Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (FLLAJ). Prosiding KRTJ-HPJI, 1–8.

Ayu Aziah, & Popon Rabia Adawia. (2018). Analisis perkembangan industri transportasi online di era inovasi disruptif (Studi kasus PT Gojek Indonesia). Cakrawala-Jurnal Humaniora, 18(2).

Catur Wuri Wijayanti. (2017). Citra mahasiswa menggunakan kendaraan: Studi fenomenologi mahasiswa UNS dalam membangun citra menggunakan kendaraan sepeda motor. Jurnal Analisa Sosiologi, 6(2), 91–106.

Defensive.ID. (2023). SRT Motorcycle. URL

Eboli, L., Guido, G. P., Mazzula, G., & Pungillo, G. (2017). Investigating Car Users’ Driving Behaviour Through Speed Analysis. *Traffic Engineering Preliminary Communication, 29*(2).

Giat Penyuluhan dan Sosialisasi Keamanan dan Keselamatan Berlalu Lintas. (2023, 6 Januari). URL

Ibrahim Pinondang Dalimunthe, & Nofryanti. (2020). Perspektif masyarakat pengguna jalan atas ojek online: Sudut pandang kemacetan. Media Ekonomi, 20(1), 16–25.

Kementerian Perhubungan (Kemenhub), & Kepolisian Republik Indonesia (Polri). (2022, 23 Maret). Jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia (2017-2021).

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). Keputusan Menteri Perhubungan No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Kemenhub RI. Jakarta.

Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2017). Polantas Dalam Angka Tahun 2017. Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2021). Korlantas Dalam Angka Tahun 2021.

Manurung J., Sitorus M.E., & Rinaldi. (2019). Faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pengemudi ojek online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. J STIKes Sitihajar, 1, 91–99.

Notoadmojo, S. (2018). Metodologi Penelitian Kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta.

Notoatmodjo, S. (2020). Promosi kesehatan dan ilmu perilaku. Jakarta: Rineka Cipta.

Nova Mega Muryatma. (2017). Hubungan antara faktor keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara. Jurnal Promkes, 5(2), 155–166.

Panuntun, M. B., Atmojo, T. B., & Hastuti, H. (2022). Hubungan pengetahuan mengemudi aman dan masa kerja dengan perilaku mengemudi aman pada sopir bus PO. X Kutoarjo. Jurnal Kesehatan Lingkungan, 19(1), 15–22.

Puteri, A. D., & Nisa, A. M. (2020). Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving pada supir travel di PT. Libra Wisata Transport. PROPOTIF Jurnal Kesehatan Masyarakat, 4(1), 1–10.

Rahmah A., Syukri M., Guspianto, et al. (2021). Determinan perilaku safety riding pengemudi ojek daring di Kota Jambi. Jurnal Ilmu Kesehatan, 5, 103–110.

Ramadhan A. (2019). Polri sebut jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat pada 2019. URL

Rumate, K. G. (2023). Pertanggungjawaban penyelenggara jalan atas kerusakan jalan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. LEX PRIVATUM, 11(2). DOI

Saefullah, A. (2022). Pengaruh disiplin kerja pegawai dan kualitas pelayanan publik terhadap kepuasan masyarakat di Kantor Desa Kadugede Kecamatan Kadugede Kabupaten Kuningan. Jurnal Ilmiah Manajemen, Bisnis, dan Kewirausahaan, 2(2). DOI

Saputra, A. D. (2018). Studi tingkat kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia berdasarkan data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari tahun 2007-2016. Warta Penelitian Perhubungan, 29(2). DOI

Sembel, G. G., Monintja, D. K., & Kumayas, N. (2023). Koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam mengatur ketertiban lalu lintas di Kota Kotamobagu. Jurnal Eksekutif, 3(2). DOI

Waldani, D. (2021). Faktor-faktor yang berhubungan dengan safety driving PT. Bus Telaga Indah jurusan Alahan Panjang-Padang. Ensiklopedia of Journal, 3(2), 318–323.

Widyastuti S.D., & Trisnawati N. (2019). Gambaran pengetahuan dan sikap tentang keselamatan berkendara (safety riding) pada mahasiswa STIKES Indramayu. J Chem Inf Model, 53, 1689–1699.

World Health Organization (WHO). (2018). World Report on Road Traffic Injury Prevention. WHO press United Nations.