

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan berkendara (*safety riding*) merupakan salah satu isu penting yang membutuhkan perhatian serius, terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu penyebab utama kematian di berbagai kelompok usia produktif, termasuk mahasiswa. Mahasiswa, sebagai bagian dari generasi muda, sering kali terlibat dalam aktivitas berkendara yang tinggi untuk memenuhi kebutuhan mobilitas sehari-hari, baik untuk kegiatan akademik maupun sosial. Sayangnya, tingginya mobilitas ini tidak diimbangi dengan perilaku keselamatan berkendara yang memadai. Kurangnya pemahaman terhadap pentingnya *safety riding*, sikap yang kurang disiplin, serta pengaruh lingkungan sosial yang cenderung mengabaikan aturan keselamatan menjadikan mahasiswa sebagai kelompok yang rentan terhadap risiko kecelakaan (Octavariny, 2021).

World Health Organization (2023) menyebutkan bahwa setiap tahun, sekitar 1,19 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, sementara 20 hingga 50 juta orang lainnya mengalami cedera non-fatal, dengan banyak yang berakhir mengalami kecacatan. Kecelakaan lalu lintas memberikan dampak ekonomi yang signifikan bagi individu, keluarga, dan negara secara keseluruhan. Dampak ini meliputi biaya perawatan serta hilangnya produktivitas, baik dari korban yang meninggal atau cacat karena cedera maupun dari anggota keluarga yang harus meninggalkan pekerjaan atau pendidikan untuk merawat korban.

Menurut Kepolisian Republik Indonesia, angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih sangat tinggi, dengan kontribusi signifikan dari pengendara sepeda motor yang mayoritasnya berasal dari kelompok usia muda. Kecelakaan ini sering kali disebabkan oleh kombinasi berbagai faktor, seperti kurangnya pemahaman tentang keselamatan berkendara, sikap yang cenderung abai terhadap aturan, hingga faktor eksternal seperti kondisi jalan yang kurang memadai (Afiansyah dan Mindiharto, 2023). Menurut data Badan Pusat Statistik (2023), pada tahun 2022 tercatat sebanyak 139.258 kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Angka ini cukup mengkhawatirkan karena mayoritas korban berasal dari kelompok usia produktif, yaitu 16–30 tahun, yang merupakan usia dengan tingkat mobilitas tinggi dan sering menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi utama.

Di tingkat provinsi, Sulawesi Selatan menjadi salah satu daerah dengan angka kecelakaan lalu lintas yang tinggi. Berdasarkan data dari *website* resmi Polres Maros (2024), pada tahun 2024, tercatat sebanyak 7.884 kasus kecelakaan dengan 991 korban jiwa. Dari jumlah tersebut, Kota Makassar sebagai pusat aktivitas ekonomi dan pendidikan menyumbang 1.280 kasus pada tahun 2021. Dalam menghadapi tantangan ketertiban masyarakat saat ini, diperlukan aparat kepolisian yang memiliki wawasan luas, kemampuan yang

andal, kesabaran, dan kemampuan berpikir jernih. Hal ini penting agar mereka dapat mengendalikan emosi saat berhadapan dengan masyarakat, tetap menjalankan peran sebagai aparat keamanan dengan profesional. Sebaliknya, sikap temperamental yang tidak terkendali justru dapat memicu reaksi emosional dari masyarakat, yang berpotensi meningkatkan kerawanan kriminalitas (Ramadhan *et al.*, 2022).

Salah satu penyebab utama tingginya angka kecelakaan di kalangan mahasiswa adalah kurangnya kepatuhan terhadap aturan keselamatan berkendara. Selain itu, mahasiswa sering kali memiliki jadwal yang padat, sehingga terkadang mengabaikan aturan lalu lintas demi efisiensi waktu. Misalnya, banyak mahasiswa yang menggunakan jalan pintas atau melaju dengan kecepatan tinggi untuk mengejar waktu, meskipun perilaku tersebut meningkatkan risiko kecelakaan. Dari jumlah seluruh data kecelakaan yang tercatat di Universitas Hasanuddin pada bulan Januari- September 2024, jumlah angka kecelakaan lalu lintas sebanyak 36% (Subdirektorat Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Kesejahteraan Unhas, 2024).

Perilaku *safety riding* di kalangan mahasiswa menjadi langkah awal yang penting dalam upaya menurunkan angka kecelakaan. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara, sehingga dapat memberikan rekomendasi yang relevan untuk meningkatkan kesadaran dan disiplin berkendara di kalangan mahasiswa. Dengan pendekatan yang komprehensif, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi positif dalam menciptakan budaya berkendara yang aman (Aulia *et al.*, 2020).

Kecelakaan lalu lintas di kalangan mahasiswa sering kali disebabkan oleh kombinasi berbagai faktor. Salah satu faktor utama adalah kurangnya pengetahuan tentang aturan keselamatan berkendara. Banyak mahasiswa yang tidak memahami pentingnya menggunakan helm standar, mematuhi rambu lalu lintas, dan menjaga kecepatan kendaraan sesuai dengan kondisi jalan. Padahal, aturan-aturan tersebut dirancang untuk melindungi pengendara dari risiko cedera serius atau bahkan kematian (Lean I. S., 2024).

Sikap yang kurang bijak terhadap keselamatan juga menjadi masalah. Beberapa mahasiswa cenderung menganggap remeh risiko kecelakaan, sehingga sering melanggar aturan lalu lintas, seperti berkendara tanpa helm, menggunakan ponsel saat mengemudi, atau melaju di atas batas kecepatan yang ditentukan. Sikap seperti ini dapat diperburuk oleh pengaruh teman sebaya yang juga tidak memprioritaskan keselamatan berkendara. Misalnya, ada anggapan di kalangan mahasiswa bahwa mematuhi aturan lalu lintas adalah hal yang "kuno" atau "tidak keren" sehingga mereka lebih memilih mengikuti perilaku yang tidak aman demi diterima dalam kelompok sosialnya (Salmawati, 2020).

Faktor lain yang tidak kalah penting adalah persepsi mahasiswa terhadap risiko kecelakaan. Banyak mahasiswa yang merasa bahwa kecelakaan adalah sesuatu yang "tidak akan terjadi" pada mereka, sehingga mereka cenderung mengabaikan langkah-langkah pencegahan. Persepsi ini perlu diubah melalui

edukasi yang tepat agar mahasiswa memahami bahwa setiap pengendara memiliki risiko yang sama jika tidak mematuhi aturan keselamatan (Putri, 2021).

Di sisi lain, minimnya pelatihan keselamatan berkendara yang efektif di lingkungan kampus atau komunitas mahasiswa turut berkontribusi pada rendahnya tingkat kesadaran *safety riding*. Keterlibatan pihak kampus, organisasi mahasiswa, maupun instansi terkait dalam menyelenggarakan program pelatihan *safety riding* masih sangat terbatas. Padahal, pelatihan semacam ini dapat memberikan pengetahuan praktis dan meningkatkan keterampilan berkendara mahasiswa. Tasya *et al.* (2023) dalam penelitiannya mengungkapkan bahwa responden yang mengikuti pelatihan *safety riding* umumnya menunjukkan perilaku aman dibandingkan dengan yang tidak aman. Hal ini karena mereka mengakui bahwa pelatihan *safety riding* yang diselenggarakan oleh pihak kepolisian atau lembaga pelatihan memberikan pengetahuan tentang tata cara berkendara yang aman dan benar, sehingga mereka mampu menerapkan sikap tersebut saat berkendara. Sementara itu, sebagian besar responden yang tidak mengikuti pelatihan *safety riding* juga berperilaku aman dibandingkan dengan yang tidak aman, yang disebabkan oleh kesadaran pribadi akan pentingnya berkendara dengan aman meskipun tanpa mengikuti pelatihan formal.

Hubungan dengan teman sebaya menciptakan suasana yang lebih kondusif di lingkungan kerja. Interaksi ini memperkuat rasa persahabatan dan ikatan saling memiliki, yang pada gilirannya meningkatkan kepedulian terhadap keselamatan kerja. Peran teman sebaya di sini meliputi memberikan contoh perilaku berkendara yang aman, saling mengingatkan jika ada kondisi kendaraan yang tidak layak dan berpotensi membahayakan, serta memberikan peringatan jika terdapat perilaku yang tidak aman (Lumante *et al.*, 2021).

Mahasiswa merupakan kelompok usia produktif yang memiliki tingkat mobilitas tinggi. Sebagian besar mahasiswa menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi utama untuk mendukung aktivitas akademik, seperti menghadiri kuliah, kegiatan organisasi, dan kegiatan sosial lainnya. Tingginya intensitas berkendara ini menempatkan mahasiswa pada risiko kecelakaan yang lebih besar. Kurangnya pengawasan langsung dari pihak otoritas, seperti polisi lalu lintas, serta minimnya infrastruktur jalan yang mendukung keselamatan turut memengaruhi perilaku berkendara mahasiswa. Di sisi lain, mahasiswa juga sering kali menghadapi tekanan sosial dan akademik yang dapat memengaruhi sikap serta kebiasaan mereka dalam berkendara. Dalam konteks ini, perilaku berkendara mahasiswa menjadi cerminan dari berbagai faktor internal dan eksternal yang saling berinteraksi (Nusa, 2021).

Hasil penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa pengetahuan, sikap, dan persepsi memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku keselamatan berkendara. Namun, penelitian yang mengintegrasikan variabel keikutsertaan pelatihan dan peran teman sebaya masih terbatas, terutama pada kelompok mahasiswa. Banyak studi yang fokus pada pengendara umum tanpa mempertimbangkan karakteristik unik dari kelompok usia muda ini.

Studi tentang *safety riding* dapat memberikan wawasan yang bermanfaat tentang bagaimana meningkatkan kesadaran dan perilaku pengendara untuk mengurangi risiko kecelakaan, sehingga penelitian ini sangat relevan dengan jurusan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, karena dapat memberikan kontribusi pada pengembangan strategi pencegahan kecelakaan dan promosi keselamatan berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan tersebut dengan mengkaji secara komprehensif bagaimana kelima variabel ini saling berinteraksi dalam memengaruhi perilaku *safety riding*. Fokus pada kelompok mahasiswa juga memberikan nilai tambah, mengingat minimnya studi yang spesifik membahas perilaku berkendara di kalangan usia muda ini. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan gambaran yang lebih lengkap mengenai determinan perilaku *safety riding* di kalangan mahasiswa. Perilaku *safety riding* yang baik memiliki dampak langsung terhadap penurunan angka kecelakaan lalu lintas dan cedera serius.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, peneliti merasa perlu melakukan penelitian terkait faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat berupa peningkatan pengetahuan mengenai faktor-faktor yang memengaruhi perilaku *safety riding* pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin. Adapun judul penelitian yang diusulkan adalah "Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*safety riding*) pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin".

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka dapat diketahui rumusan masalah yaitu apakah terdapat hubungan antara Pengetahuan, Persepsi, Sikap, Peran teman sebaya dan Keikutsertaan Pelatihan *Safety riding* terhadap Perilaku *Safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin?.

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Untuk menganalisis faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.

1.3.2 Tujuan Khusus

- a. Untuk menganalisis hubungan antara pengetahuan tentang *Safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- b. Untuk menganalisis hubungan antara persepsi tentang *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.

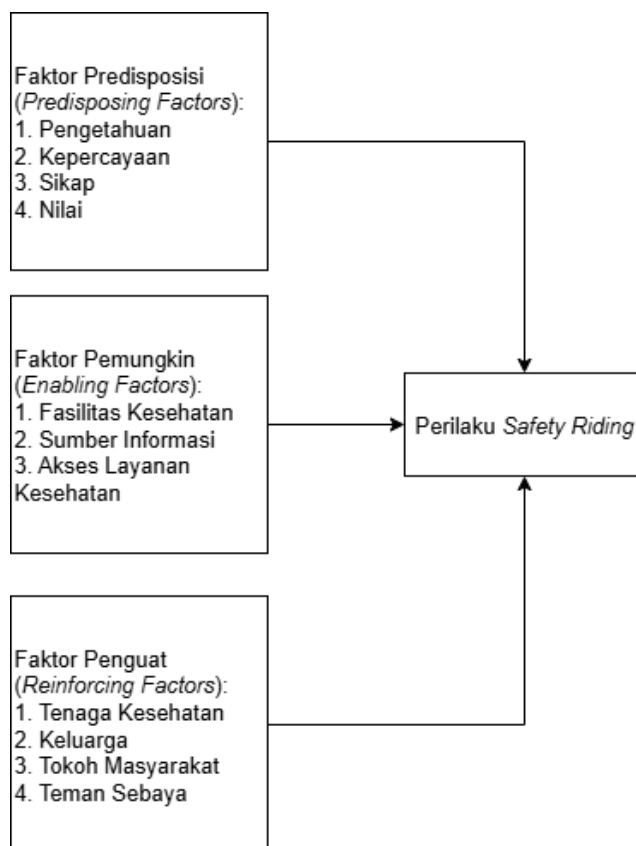
- c. Untuk menganalisis hubungan antara sikap terhadap *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- d. Untuk menganalisis hubungan antara peran teman sebaya terhadap *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- e. Untuk menganalisis hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.

1.3.3 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini sebagai berikut:

- a. Manfaat Ilmiah
 Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber informasi, bahan bacaan, dan sumber bacaan ilmiah yang dapat menambah wawasan pengetahuan dan sebagai sarana meneliti bagi penelitian selanjutnya khususnya terkait faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa.
- b. Manfaat Bagi Instansi
 Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan untuk mengetahui perilaku berkendara pada mahasiswa dan memberikan informasi untuk meningkatkan pengetahuan mengenai pentingnya *safety riding* sebagai upaya keselamatan dalam berkendara.
- c. Manfaat Bagi Peneliti
 Penelitian ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan serta pengalaman berharga bagi peneliti dalam menerapkan ilmu yang telah diperoleh selama perkuliahan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin Makassar Universitas Hasanuddin Makassar khususnya Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

1.4 Kerangka Teori



Gambar 1.1 Kerangka Teori

Sumber: Modifikasi Teori Lawrence Green (1980)

Lawrence Green (1980), mengembangkan model PRECEDE-PROCEED, yaitu kerangka perencanaan promosi kesehatan yang komprehensif dan sistematis, digunakan untuk menganalisis masalah kesehatan, merancang hingga mengevaluasi program promosi kesehatan. Pada bagian PRECEDE, dijelaskan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan perilaku kesehatan ada tiga, yaitu faktor predisposisi, faktor pendukung, dan faktor penguat. Ketiga faktor ini saling berinteraksi dalam membentuk dan mempertahankan perilaku kesehatan individu. Pertama, faktor predisposisi (*predisposing factors*) mencakup karakteristik individu yang mempengaruhi kecenderungan seseorang untuk berperilaku tertentu. Faktor predisposisi meliputi pengetahuan, sikap, nilai, kepercayaan, dan kepercayaan diri (*self-efficacy*) yang berperan sebagai dasar motivasi dalam pengambilan keputusan perilaku kesehatan. Kedua, faktor pendukung (*enabling factors*) adalah kondisi lingkungan yang memungkinkan terjadinya perubahan atau penerapan perilaku. Hal ini dapat berupa ketersediaan fasilitas, sumber daya, serta akses terhadap layanan kesehatan. Ketiga, faktor penguat (*reinforcing factors*) berupa dukungan dari lingkungan

sosial, seperti tenaga kesehatan, tokoh masyarakat, keluarga, dan teman sebaya. Mereka berperan sebagai referensi sosial yang dapat memperkuat atau mempertahankan perilaku kesehatan melalui dorongan atau umpan balik positif.

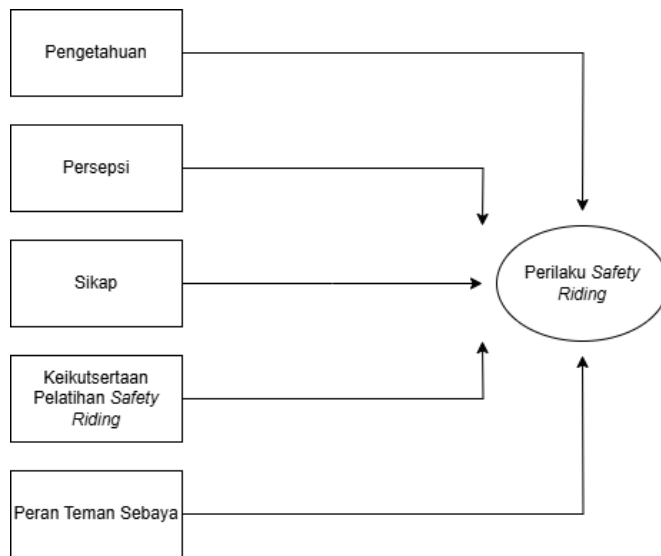
Kerangka teori dalam penelitian ini merupakan modifikasi dari Teori Lawrence Green (1980) yang digunakan untuk menjelaskan faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mahasiswa dalam berkendara. Modifikasi dilakukan dengan menyesuaikan setiap komponen teori terhadap konteks perilaku *safety riding*, yaitu: faktor predisposisi mencakup pengetahuan, persepsi, dan sikap mahasiswa terhadap *safety riding*; faktor pemungkin berupa keikutsertaan pelatihan *safety riding*; serta faktor penguat seperti peran teman sebaya. Ketiga faktor ini berperan penting dalam mempengaruhi perilaku *safety riding* pada mahasiswa.

1.5 Kerangka Konsep

Safety riding merujuk pada perilaku berkendara yang idealnya memastikan tingkat keamanan baik untuk pengendara sendiri maupun untuk orang lain (Azmiatussahliah, 2021). Kurangnya penerapan perilaku *safety riding* dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Peningkatan frekuensi kecelakaan lalu lintas belakangan ini tidak hanya disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), tetapi juga dipengaruhi oleh kondisi jalan dan lingkungan sebagai faktor penyebabnya. Menurut Pradana dan Intari (2019), faktor manusia menjadi penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas, dengan hampir semua kejadian diawali oleh pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran ini bisa terjadi karena kesengajaan, kurangnya pemahaman tentang aturan yang berlaku, atau ketidaksadaran terhadap aturan yang ada. Secara umum, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk pelanggaran atau kecerobohan pengguna jalan (baik pengemudi maupun pejalan kaki), kondisi jalan, keadaan kendaraan, cuaca, dan hambatan pada pandangan.

Kerangka konsep dalam penelitian ini terdiri dari variabel independen dan variabel dependen. Variabel dependen merupakan variabel terikat sedangkan variabel independen merupakan variabel bebas yang dapat mempengaruhi variabel terikat. Variabel dependen pada penelitian ini adalah perilaku *safety riding* yang dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap, persepsi, keikutsertaan pelatihan *safety riding* dan peran teman sebaya.

Berdasarkan dari uraian kerangka teori telah dijelaskan sebelumnya, adapun kerangka konsep merupakan fokus penelitian yang akan di teliti. Kerangka konsep ini terdiri dari variabel independen (variabel bebas) dan variabel dependen (variabel terikat). Maka hubungan variabel independen dengan variabel dependen dapat dirumuskan melalui kerangka konsep sebagai berikut:



Gambar 1.2 Kerangka Konsep Penelitian

Keterangan:

 : Variabel Independen

 : Variabel Dependen

1.6 Hipotesis Penelitian

1.6.1 Hipotesis Null (H_0)

- Tidak terdapat hubungan antara pengetahuan tentang *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- Tidak terdapat hubungan antara persepsi tentang *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- Tidak terdapat hubungan antara sikap terhadap *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- Tidak terdapat hubungan antara peran teman sebaya terhadap *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- Tidak terdapat hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.

1.6.2 Hipotesis Alternatif (H_a)

- a. Terdapat hubungan antara pengetahuan tentang *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- b. Terdapat hubungan antara persepsi tentang *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- c. Terdapat hubungan antara sikap terhadap *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- d. Terdapat hubungan antara peran teman sebaya terhadap *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.
- e. Terdapat hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.

1.7 Definisi Operasional dan Kriteria Objektif

Tabel 1.1
Definisi Operasional dan Kriteria Objektif

No.	Variabel	Definisi	Instrumen	Kriteria	Skala
1.	Pengetahuan tentang <i>safety riding</i>	Kemampuan responden menjawab dengan benar pernyataan tentang <i>safety riding</i> seperti pengertian, peraturan, alat pelindung diri (APD) ketika berkendara, persiapan saat dan pasca berkendara	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban <i>Favourable</i> : 1. Benar = 1 2. Salah = 0 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> : 1. Benar = 0 2. Salah = 1 (Sugiyono, 2012)	0. Kurang (<56% jawaban benar) 1. Cukup (56-75% jawaban benar) 2. Baik (76-100% jawaban benar) (Arikunto, 2013)	Ordinal
2.	Sikap terhadap <i>safety riding</i>	Respon berupa ungkapan, keyakinan dan kecenderungan responden untuk melakukan suatu tindakan yang berhubungan dengan <i>safety riding</i> .	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban <i>Favourable</i> : 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak Setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1 <i>Unfavourable</i> : 1. Sangat Setuju = 1 2. Setuju = 2 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak Setuju = 4 5. Sangat tidak setuju = 5 (Sugiyono, 2012)	0. Kurang baik jika : $X \leq \text{median}$ 1. Baik jika : $X > \text{median}$ (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal

No.	Variabel	Definisi	Instrumen	Kriteria	Skala
3.	Persepsi tentang <i>safety riding</i>	Pandangan dari penilaian seseorang dalam menafsirkan <i>safety riding</i> dalam berlalu lintas	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban <i>Favourable</i> : 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak Setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1 <i>Unfavourable</i> : 1. Sangat Setuju = 1 2. Setuju = 2 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak Setuju = 4 5. Sangat tidak setuju = 5 (Sugiyono, 2012)	0. Negatif jika : $X \leq$ median 1. Positif jika : $X >$ median (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal
4.	Peran teman sebaya terhadap <i>safety riding</i>	Dukungan atau pengaruh teman dalam perilaku <i>safety</i>	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban <i>Favourable</i> : 1. Ya = 1 2. Tidak = 0 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> : 1. Ya = 0 2. Tidak = 1 (Sugiyono, 2012)	0. Tidak mendukung jika: $X \leq$ median 1. Mendukung jika: $X >$ median (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal
5.	Keikutsertaan pelatihan <i>safety riding</i>	Pengalaman/partisipasi responden terhadap pelatihan <i>safety riding</i> yang diselenggarakan oleh pihak kepolisian ataupun lembaga pelatihan	Kuesioner	0. Tidak Pernah 1. Ikut	Nominal

No.	Variabel	Definisi	Instrumen	Kriteria	Skala
6.	Perilaku <i>safety riding</i>	Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden baik sebelum, saat maupun setelah berkendara.	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban <i>Favourable:</i> 1. Selalu = 5 2. Sering = 4 3. Kadang-kadang = 3 4. Hampir tidak pernah = 2 5. Tidak pernah = 1 <i>Unfavourable:</i> 1. Selalu = 1 2. Sering = 2 3. Kadang-kadang = 3 4. Hampir tidak pernah = 4 5. Tidak pernah = 5 (Sugiyono, 2012)	0. Tidak Aman Jika : $X \leq \text{median}$ 1. Aman Jika : $X > \text{median}$ (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal

BAB II METODE PENELITIAN

2.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah *observational* dengan menggunakan rancangan penelitian *cross sectional study*, hal ini dilakukan karena penelitian ini dilaksanakan dengan melakukan observasi pada variabel dependen serta variabel independen dalam waktu yang sama. Penelitian ini dilakukan untuk melihat hubungan kedua variabel dependen serta independen.

2.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini telah dilaksanakan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin pada 8 Mei- 12 Juni 2025 di Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan.

2.3 Populasi dan Sampel

2.3.1 Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh mahasiswa aktif FKM Unhas yang memiliki dan mengendarai sepeda motor berjumlah 844 mahasiswa.

2.3.2 Sampel

Sampel adalah objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi. Kriteria sampel yang akan diteliti adalah:

- a. Tercatat sebagai mahasiswa aktif jenjang S1 FKM Unhas.
- b. Memiliki dan mengendarai sepeda motor ke lingkungan kampus
- c. Bersedia untuk mengisi kuesioner dengan baik dan sebenar-benarnya.

Penentuan besar sampel menggunakan rumus berikut (Riyanto, 2011):

$$n = \frac{NZ_{(1-\alpha/2)}^2 P(1-P)}{Nd^2 + Z_{(1-\alpha/2)}^2 P(1-P)}$$

Keterangan :

n	: besar sampel
N	: besar populasi
$Z_{(1-\alpha/2)}$	: nilai sebaran normal baku, besarnya tergantung tingkat kepercayaan (TK), jika TK 90% = 1,64, TK 95% = 1,96 dan TK 99% = 2,57
P	: proporsi kejadian, jika tidak diketahui dianjurkan = 0,5
d	: besar penyimpangan; 0,1, 0,05 dan 0,01

Perhitungannya sebagai berikut:

$$n = \frac{844(1,96)^2 0,5(1-0,5)}{844(0,05)^2 + (1,96)^2 0,5(1-0,5)}$$

$$n = \frac{810,57}{3,07} = 264,03$$

$n = 264$ mahasiswa

Berdasarkan perhitungan diatas didapat jumlah sampel minimal penelitian sebanyak 264 mahasiswa.

2.4 Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini adalah pengumpulan data secara primer dan sekunder.

2.4.1 Data Primer

Data primer diperoleh dari hasil wawancara menggunakan kuesioner dengan mahasiswa FKM Unhas untuk memperoleh data tentang nama responden, angkatan responden, pengalaman berkendara, pengetahuan tentang *safety riding*, sikap terhadap *safety riding*, persepsi tentang *safety riding*, peran teman sebaya terhadap *safety riding*, keikutsertaan pelatihan *safety riding* dan perilaku *safety riding*.

2.4.2 Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari Bidang Akademik FKM Unhas mengenai jumlah mahasiswa aktif dan Subdirektorat Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Kesejahteraan (K3K) Universitas Hasanuddin terkait angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Universitas Hasanuddin. Selain itu juga diperoleh dari berbagai pustaka seperti buku, jurnal dan artikel yang berkaitan dengan tinjauan pustaka untuk menganalisis lebih dalam penelitian yang dilakukan.

2.5 Instrumen Penelitian

Instrumen merupakan alat atau fasilitas penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan data guna mempermudah proses kerja dan meningkatkan kualitas hasil, sehingga data lebih mudah untuk diolah (Faridi *et al.*, 2021). Instrumen yang digunakan adalah kuesioner yang telah reliabel dan di validasi oleh penelitian sebelumnya oleh Azizah (2016).

2.5.1 Uji Validitas

Validitas adalah suatu indeks yang menunjukkan alat ukur itu benar-benar mengukur apa yang diukur. Validitas digunakan untuk mengukur tentang ketepatan instrumen penelitian, atau mengukur tentang apa yang diukur. Tinggi rendahnya validitas instrumen menunjukkan sejauh mana data yang terkumpul tidak menyimpang dari gambaran tentang validitas yang dimaksud (Notoatmodjo, 2010).

Menurut Sugiyono (2010), salah satu rumus korelasi yang dapat digunakan untuk mengetahui tingkat validitas instrumen adalah rumus yang dikemukakan oleh *pearson* yang dikenal dengan rumus korelasi *Pearson Product Moment*, yaitu:

$$r_{xy} = \frac{n(\sum XY) - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{n\sum X^2 - (\sum X)^2\}\{n\sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

r_{xy} = korelasi antar variabel X dan Y

X	= skor pertanyaan
Y	= skor total
n	= skor pertanyaan dikalikan soal

Suatu instrumen dinyatakan valid apabila korelasi tiap butir memiliki nilai positif dengan r hitung $> r$ tabel (Notoatmodjo, 2010). Hasil R yang diperoleh kemudian dibandingkan dengan hasil pada tabel *product moment*, nilai r tabel untuk 30 responden yaitu 0,361 dengan taraf signifikansi 5% atau taraf kepercayaan 95%. Apabila hasil perhitungan koefisien korelasi $R > r$ tabel maka instrumen dinyatakan valid. Uji validitas pada penelitian ini dilakukan pada mahasiswa FBS UNNES.

Hasil perhitungan uji validitas didapatkan dari jumlah 14 pertanyaan dalam kuesioner tentang pengetahuan, hanya ada satu pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan nomor 1 ($-0,088 < 0,361$). Kemudian didapatkan 8 pertanyaan dalam kuesioner tentang sikap yang semuanya valid, 7 pertanyaan dalam kuesioner tentang persepsi yang semuanya valid. Untuk kuesioner tentang peran teman sebaya dari 9 pertanyaan, hanya satu yang tidak valid yaitu pertanyaan nomor 1 ($-0,257 < 0,361$). Sedangkan untuk kuesioner tentang perilaku dari 20 pertanyaan, terdapat dua pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan nomor 2 ($0,220 < 0,361$) dan nomor 4 ($-0,015 < 0,361$).

2.5.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Hal ini berarti menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran itu tetap konsisten atau tetap asas bila dilakukan pengukuran dua kali atau lebih terhadap kondisi yang sama, dengan menggunakan alat ukur yang sama. Pengukuran reliabilitas menggunakan bantuan software komputer dengan rumus *alpha cronbach*. Suatu instrumen dikatakan reliabel apabila r hitung $> r$ tabel (Notoatmodjo, 2010).

Uji reliabilitas kuesioner dari 13 pertanyaan tentang pengetahuan, 7 pernyataan tentang sikap, 8 pertanyaan tentang persepsi, 8 pertanyaan tentang peran teman sebaya, dan 18 pertanyaan tentang perilaku. Diketahui bahwa Alpha Cronbach lebih besar dari r tabel dan bernilai positif ($0,855 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang pengetahuan, ($0,795 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang sikap, ($0,742 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang persepsi, ($0,745 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang peran teman sebaya, dan ($0,870 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang perilaku. Dapat disimpulkan bahwa 13 pertanyaan tentang pengetahuan, 7 pertanyaan tentang sikap, 8 pertanyaan tentang persepsi, 8 pertanyaan tentang peran teman sebaya, dan 18 pertanyaan tentang perilaku tersebut reliabel.

2.6 Pengolahan dan Analisis Data

2.6.1 Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan sistem komputerisasi melalui bantuan *software* komputer. Langkah-langkah pengolahan data sebagai berikut:

a. *Screening*

Melakukan pemeriksaan terhadap data yang dikumpulkan berupa kelengkapan dan ketepatan pengisian jawaban.

b. *Coding*

Setelah dilakukan *screening*, data selanjutnya diberi kode tertentu pada tiap-tiap data untuk mempermudah pengolahan data.

c. *Entry Data*

Data yang telah dikoreksi dan diberikan kode selanjutnya di input ke dalam komputer. Sebelum memasukkan data ke dalam *computer*, terlebih dahulu membuat *entry* data pada program SPSS sesuai dengan variabel yang diteliti untuk mempermudah proses analisis hasil penelitian.

d. *Cleaning*

Cleaning data dilakukan sebagai pengendalian kembali untuk melihat kemungkinan adanya kesalahan saat pengentrian data yang dapat disebabkan oleh faktor kelelahan atau kesalahan melihat dan membaca koding sehingga perlu untuk melakukan perbaikan sebelum dilakukan analisis data.

e. *Scoring*

Setelah data diperbaiki kesalahannya pada waktu pengisian, selanjutnya data diberikan skor untuk setiap variabel penelitian dengan tujuan memudahkan mengidentifikasi variabel penelitian dan dilakukan kategori berdasarkan rata-rata nilai tiap variabel.

2.6.2 Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan menggunakan uji statistik pada program SPSS, yaitu:

a. Analisis Univariat

Analisis univariat dilakukan terhadap tiap variabel penelitian untuk mendapatkan gambaran umum masalah penelitian dengan menggunakan tabel distribusi frekuensi sehingga menghasilkan distribusi dan persentase dari tiap variabel.

b. Analisis Bivariat

Analisis bivariat dilakukan terhadap dua variabel yang diduga saling berhubungan. Analisis bivariat bertujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditentukan. Data kategorik tersebut dinyatakan dalam bentuk tabel kontingensi 2x2.

Analisis bivariat pada penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan pengetahuan, sikap, persepsi, peran teman sebaya dan keikutsertaan pelatihan *safety riding* terhadap perilaku *Safety riding*

dengan menggunakan uji statistic *chi-square*, dengan rumus sebagai berikut:

$$b. \quad X^2 = \sum \frac{(O-E)^2}{E}$$

Keterangan:

X^2 = Ukuran perbedaan yang terdapat antara frekuensi yang diobservasi dengan yang diharapkan

O = Nilai observasional

E = Nilai *expected* (nilai harapan)

Jika terdapat sel yang mempunyai nilai $E < 5$ maka menggunakan rumus Fisher Exact Test dengan rumus sebagai berikut:

$$P = \frac{(a+b)!(c+d)!(a+c)!(b+d)!}{N!a!b!c!d!}$$

Keterangan:

P = nilai *Fisher Exact*

! = factorial

Kriteria kepuasan pengujian hipotesis, yaitu:

H_0 diterima jika $P_{value} > 0,05$, maka H_a ditolak.

2.7 Penyajian Data

Data yang telah dianalisis akan disajikan dalam bentuk tabel dan narasi untuk interpretasi dan pembahasan hasil penelitian.