

Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi, Teman Sebaya, Dan Pelatihan Dengan Perilaku Safety Riding Mahasiswa Pendidikan Teknik Otomotif pada Salah Satu Perguruan Tinggi di Yogyakarta

Alfeus Ferdhinasa¹, Bambang Sulistyo²

Pendidikan Teknik Otomotif, Universitas Negeri Yogyakarta

E-mail: alfeusferdhinasa.2022@student.uny.ac.id, bambang_sulistyo@uny.ac.id

Abstract

This study investigates the relationships between knowledge, attitude, perception, peer influence, participation in safety-riding training, and safety-riding behavior among students of an Automotive Engineering Education department at a university in Yogyakarta, cohort 2025. A quantitative correlational approach with a cross-sectional design was used. The entire population of 98 students was included through saturated sampling. Data were collected using closed-ended questionnaires that had been tested for validity and reliability. Univariate analysis was used to describe each variable, while bivariate relationships were examined using the Chi-Square test and Fisher's Exact Test at a significance level of 0.05. The results showed significant relationships between knowledge and safety-riding behavior ($p = 0.025$), attitude and safety-riding behavior ($p = 0.030$), peer influence and safety-riding behavior ($p = 0.021$), and participation in safety-riding training and safety-riding behavior (Fisher's Exact $p = 0.031$). Perception was not significantly related to safety-riding behavior ($p = 0.071$). Descriptively, 55.1% of respondents were categorized as having unsafe riding behavior, although 93.9% had previously participated in safety-riding training. These findings indicate that participation in training alone does not necessarily ensure consistent safe-riding behavior. Strengthening road-safety education should therefore combine knowledge development, attitude formation, supportive peer norms, and better-designed training programs. The findings are limited to one student cohort and rely on self-reported behavior, so broader studies using observational measures are recommended.

Keywords: *safety riding; knowledge; attitude; peer influence; training*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menganalisis hubungan pengetahuan, sikap, persepsi, peran teman sebaya, keikutsertaan pelatihan safety riding, dan perilaku safety riding pada mahasiswa Departemen Pendidikan Teknik Otomotif pada salah satu perguruan tinggi di Yogyakarta angkatan 2025. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif korelasional dengan desain potong lintang. Seluruh populasi sebanyak 98 mahasiswa dijadikan sampel melalui teknik sampling jenuh. Data dikumpulkan menggunakan kuesioner tertutup yang telah melalui uji validitas dan reliabilitas. Analisis univariat digunakan untuk menggambarkan setiap variabel, sedangkan hubungan antarvariabel dianalisis menggunakan uji Chi-Square dan Fisher's Exact Test pada taraf signifikansi 0,05. Hasil penelitian menunjukkan hubungan yang signifikan antara pengetahuan dan perilaku safety riding ($p = 0,025$), sikap dan perilaku safety riding ($p = 0,030$), peran teman sebaya dan perilaku safety riding ($p = 0,021$), serta keikutsertaan pelatihan dan perilaku safety riding (Fisher's Exact $p = 0,031$). Persepsi tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku safety riding ($p = 0,071$). Secara deskriptif, 55,1% responden berada pada kategori perilaku tidak aman, meskipun 93,9% pernah mengikuti pelatihan safety riding. Temuan ini

menunjukkan bahwa keikutsertaan pelatihan saja belum menjamin penerapan perilaku berkendara aman secara konsisten. Program keselamatan berkendara di perguruan tinggi perlu memadukan penguatan pengetahuan, pembentukan sikap, dukungan norma teman sebaya, dan peningkatan mutu pelatihan. Hasil penelitian terbatas pada satu angkatan dan menggunakan data perilaku berbasis laporan diri, sehingga penelitian lanjutan dengan cakupan sampel lebih luas dan observasi perilaku disarankan.

Kata kunci: safety riding; pengetahuan; sikap; teman sebaya; pelatihan

PENDAHULUAN

Permasalahan keselamatan transportasi di Indonesia masih ditandai oleh tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas. Data yang digunakan dalam penelitian mencatat 150.906 kejadian pada tahun 2024. Pertumbuhan mobilitas dan penggunaan kendaraan bermotor menambah eksposur pengguna jalan terhadap risiko, sehingga perilaku berkendara aman perlu diperkuat melalui pengetahuan, sikap, pengawasan sosial, dan pengalaman pelatihan. Studi mengenai sepeda motor juga menunjukkan bahwa aspek teknis kendaraan dan perilaku pengendara perlu dipahami secara bersama-sama ketika membahas keselamatan berkendara (Pambayun et al., 2018; Sulisty et al., 2024). (Pambayun, Sukoco, Suyanto, & Sudarwanto, 2018) (Sulisty, Suhartanta, Dewi, Wakid, & Siswanto, 2024)

Kecelakaan dalam kasus lalu lintas sering diakibatkan oleh manusia yang mencakup usia, jenis kelamin, kondisi fisik dan mental, keterampilan dalam berkendara, penggunaan alat pelindung diri, perilaku saat berada di jalan, serta tingkat kedisiplinan dalam mentaati peraturan yang berlaku (Sari & Lestari, 2024). Untuk menekan risiko terjadinya kecelakaan, penerapan prinsip safety riding diperlukan. Pengaturan atas konsep tersebut tertuang di UU No. 22 Tahun 2009 terkait dengan Lalu lintas dan angkutan jalan pada orientasi perlindungan terhadap pengendara serta pengguna jalan lainnya dari potensi kerugian akibat kecelakaan (Republik Indonesia, 2009).

Safety riding adalah praktik berkendara yang menekankan keselamatan pengendara sekaligus kondisi kendaraan. Pengendara harus memastikan kelengkapan seperti kaca spion, helm berstandar, dan ban dengan ukuran sesuai spesifikasi pabrik (Wibowo & Triastuti, 2025). Pemilik sepeda motor umumnya menginginkan kendaraannya selalu dalam kondisi prima, sehingga perlu dilakukan perawatan rutin dan perbaikan pada bagian yang rusak (Gunadi, 2008). Dengan menjaga kendaraan tetap laik jalan, pengendara dapat mengurangi risiko kecelakaan,

meningkatkan keamanan berkendara, serta melindungi diri sendiri dan penumpang secara lebih efektif.

Pelatihan merupakan salah satu sarana untuk membantu pengendara memahami prosedur dan teknik berkendara yang aman. Melalui pelatihan, peserta memperoleh kesempatan untuk memperbarui pengetahuan, mengamati contoh perilaku, dan mempraktikkan langkah keselamatan sebelum berkendara (Wambrauw et al., 2022). Namun, keikutsertaan pelatihan tidak selalu menjamin perubahan perilaku, karena dampaknya juga dipengaruhi kualitas materi, intensitas latihan, dukungan lingkungan, dan konsistensi penerapan setelah pelatihan (Wambrauw, Avissaputri, & Letsoin, 2022).

Mahasiswa pendidikan teknik otomotif merupakan kelompok yang relevan untuk diteliti karena intensitas pemakaian sepeda motor mereka cukup tinggi dan mereka memiliki pengetahuan teknis dasar tentang kendaraan bermotor. Dalam penelitian terdahulu terhadap 52 mahasiswa pendidikan teknik otomotif angkatan 2015, tercatat 38 responden (73%) pernah mengalami kecelakaan lalu lintas selama masa perkuliahan (Sugito, 2019). Dominasi penyebab kecelakaan lebih banyak dipicu oleh faktor manusia dibandingkan faktor kendaraan maupun lingkungan, yang kemudian berakibat pada kerugian material, kerusakan, cedera, penyakit, hingga kematian (Hidayat & Wahyuni, 2016).

Studi mengenai persepsi, sikap, keikutsertaan pelatihan, peran teman sebaya, serta pengetahuan *safety riding* terhadap perilaku *safety riding* mahasiswa pendidikan teknik otomotif menjadi sangat relevan. Tujuan studi yaitu memaparkan faktor individu serta sosial yang berhubungan dengan perilaku berkendara aman serta menjadi landasan dalam penyusunan program edukasi keselamatan lalu lintas di lingkungan kampus, sehingga hasil temuan ini memiliki kegunaan akademis sekaligus praktis dalam upaya pencegahan kecelakaan.

METODE

Studi menggunakan kuantitatif korelasional dengan *cross-sectional* sebagai rancangan. Tujuan studi difokuskan pada penggambaran kondisi serta pengkajian keterkaitan antara faktor individu dan sosial yang berkaitan dengan pemahaman serta perilaku *safety riding*. Sebanyak 98 mahasiswa pendidikan teknik otomotif angkatan 2025 pada perguruan tinggi yang diteliti menjadi populasi studi. Sampel

studi ditetapkan berdasar pada sampling jenuh dimana semua anggota populasi menjadi sampel.

Prosedur studi menggunakan definisi operasional variabel, yakni langkah-langkah konkret untuk mengukur dan menetapkan tiap variabel penelitian. Pengetahuan, peran teman sebaya, sikap, partisipasi, serta persepsi dalam pelatihan *safety riding* ditempatkan sebagai variabel bebas, sementara perilaku *safety riding* ditetapkan sebagai variabel terikat. Rancangan kuesioner tertutup dengan acuan indikator menjadi tahapan pengumpulan data di setiap variabel. Instrumen terdiri dari 13 butir untuk pengetahuan, 8 butir untuk sikap, 7 butir untuk persepsi, 8 butir untuk peran teman sebaya, dan 18 butir untuk perilaku *safety riding*. Selain itu, dokumentasi digunakan sebagai sumber data pendukung.

Instrumen divalidasi menggunakan korelasi *Product Moment*, di mana r tabel pada level signifikansi 5% sebesar 0,196; seluruh item untuk variabel pengetahuan, sikap, persepsi, peran dari teman sebaya, dan perilaku teruji valid. Nilai reliabilitas di atas 0,60 pada seluruh variabel diperoleh melalui *Cronbach's Alpha* dalam uji reliabilitas yang mengindikasikan bahwa semua variabel memiliki tingkat konsistensi internal $> 0,60$.

Proses pengolahan data mencakup editing, pemberian kode, pemberian skor, penyusunan tabel, dan input data ke program statistik. Analisis awal dilakukan melalui univariat untuk mengidentifikasi persebaran persentase serta frekuensi pada variabel. Selanjutnya, uji *Chi-Square* dengan nilai 0,05 digunakan sebagai penilaian antara variabel dalam analisis bivariat. Jika terdapat hasil *expected frequency* < 5 , *Fisher's Exact Test* digunakan sebagai pengganti *Chi-Square*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian dilaksanakan pada Program Studi Pendidikan Teknik Otomotif di salah satu perguruan tinggi di Yogyakarta dengan responden mahasiswa angkatan 2025. Arah penelitian difokuskan untuk mengkaji hubungan antara pengetahuan, sikap, persepsi, peran dari teman sebaya, dan partisipasi dalam pelatihan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa pendidikan teknik otomotif pada perguruan tinggi yang diteliti. Dominasi responden berada pada kelompok mahasiswa dengan rentang usia 18-19 tahun, sehingga sebagian besar termasuk pada fase remaja akhir yang masih berada pada kondisi produktif serta aktif dalam penggunaan kendaraan bermotor (Izzani et al., 2024).

Responden juga tersebar cukup merata di tiga kelas, yakni A, C, dan F, sehingga sampel dinilai mewakili populasi. Dari sisi jenis kelamin, responden hampir seluruhnya laki-laki, dan kondisi ini dapat menjadi salah satu pertimbangan dalam membaca risiko berkendara. Pengalaman berkendara sebagian besar berada pada rentang 3-7 tahun, yang menunjukkan bahwa banyak responden telah memiliki cukup pengalaman dalam menghadapi situasi lalu lintas.

Pengalaman berkendara dapat membantu pengendara mengenali situasi lalu lintas dan menerapkan pemeriksaan dasar kendaraan. Penggunaan perlengkapan keselamatan serta kepatuhan terhadap prosedur berkendara merupakan bagian penting dari upaya menurunkan risiko kecelakaan. Temuan Zhafira et al. (2025) menegaskan pentingnya kepatuhan penggunaan alat pelindung diri saat berkendara, sedangkan Hidayat dan Wahyuni (2016) menunjukkan bahwa budaya K3 memerlukan dukungan perilaku dan lingkungan yang konsisten (Zhafira, Ramadhia, & Dhani, 2025).

1. Analisis Univariat

Tabel 1 Hasil Analisis Univariat Variabel Independen dan Dependen

Variabel	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Pengetahuan		
Baik	63	64,3
Cukup	14	14,3
Kurang	21	21,4
Sikap		
Baik	46	46,9
Kurang Baik	52	53,1
Persepsi		
Negatif	50	51,0
Positif	48	49,0
Peran Teman Sebaya		
Mendukung	41	41,8
Tidak Mendukung	57	58,2
Keikutsertaan Pelatihan		
Tidak	6	6,1
Ya	92	93,9
Perilaku		
Aman	44	44,9
Tidak Aman	54	55,1

Pada hasil analisis univariat, tingkat pengetahuan mengenai *safety riding* pada sebagian besar responden berada pada kategori baik (64,3%), sedangkan 21,4% dalam kategori kurang serta kategori cukup menunjukkan 14,3%.

Pada variabel sikap, proporsi terbesar responden menunjukkan sikap kurang baik terhadap *safety riding* (53,1%), sedangkan 46,9% lainnya memiliki sikap baik. Persepsi responden terhadap *safety riding* cenderung negatif, yaitu sebesar 51,0%, sedangkan 49,0% memiliki persepsi positif.

Berdasarkan dari peran teman sebaya, sebagian besar responden menyatakan bahwa lingkungan pertemanan mereka kurang mendukung perilaku *safety riding* (58,2%), sedangkan 41,8% merasa mendapat dukungan dari teman sebaya. Selain itu, hampir seluruh responden pernah mengikuti pelatihan *safety riding* (93,9%), dan hanya sebagian kecil yang belum pernah mengikuti pelatihan tersebut (6,1%). Namun demikian, perilaku *safety riding* responden masih didominasi kategori tidak aman (55,1%), sedangkan 44,9% lainnya sudah menunjukkan perilaku berkendara yang aman.

Temuan ini mengindikasikan bahwa keikutsertaan dalam pelatihan *safety riding* belum tentu diikuti oleh penerapan perilaku berkendara yang aman. Kondisi tersebut dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti kualitas materi, metode penyampaian, frekuensi pelaksanaan, serta tingkat keterlibatan peserta selama pelatihan. Dalam penelitian ini, keikutsertaan pelatihan diukur berdasarkan pengakuan responden mengenai pernah atau tidak pernah mengikuti pelatihan *safety riding*, sehingga aspek penyelenggara, waktu pelaksanaan, durasi, dan bentuk pelatihan yang diikuti tidak dianalisis lebih lanjut.

2. Analisis Bivariat

Tabel 2 Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding*

Pengetahuan	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Jumlah		<i>p value</i>
	Aman		Tidak aman		N	%	
	n	%	n	%			
Baik	32	50.8	31	49.2	63	100	0.025
Cukup	8	57.1	6	42.9	14	100	
Kurang	4	19	17	81.0	21	100	
Total	44	44.9	54	55.1	98	100	

Responden dengan tingkat pengetahuan kurang tentang *safety riding* cenderung berperilaku tidak aman, yaitu sebesar 81,0%, sedangkan yang berperilaku aman hanya 19%. Pada kelompok dengan pengetahuan cukup, sebanyak 42,9% menunjukkan perilaku tidak aman dan 57,1% berperilaku

aman. Pada kelompok responden dengan tingkat pengetahuan yang baik, sebesar 49,2% tergolong dalam kategori perilaku tidak aman, sedangkan 50,8% berada pada kategori perilaku aman sebagaimana tercantum pada tabel 2.

Uji Chi-Square menunjukkan hasil p value 0,025 ($< 0,05$) dimana menunjukkan hipotesis alternatif (H1) diterima dan penolakan pada hipotesis nol (H₀). Maka, terdapat hubungan antara pengetahuan serta perilaku safety riding di mahasiswa pendidikan teknik otomotif pada perguruan tinggi yang diteliti.

Tabel 3 Hubungan Sikap dengan Perilaku Safety Riding

Sikap	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Jumlah		<i>p value</i>
	Aman		Tidak aman		N	%	
	n	%	n	%			
Baik	26	56.5	20	43.5	46	100	0.030
Kurang baik	18	34.6	34	65.4	52	100	
Total	44	44.9	54	55.1	98	100	

46 responden dengan sikap baik terhadap safety riding menunjukkan 56,5% melakukan perilaku aman, sedangkan 43,5% menerapkan perilaku tidak aman disajikan dalam tabel 3. Pada kelompok 52 responden dengan sikap kurang baik, 65,4% menjalankan perilaku tidak aman dan 34,6% menerapkan perilaku aman. Hasil p value 0,030 ($p < 0,05$) pada uji Chi-Square, dimana diterima H1 dan ditolaknya H₀, hal ini menunjukkan hubungan antara perilaku safety riding serta sikap pada mahasiswa pendidikan teknik otomotif pada perguruan tinggi yang diteliti.

Tabel 4 Hubungan Persepsi dengan Perilaku Safety Riding

Persepsi	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Jumlah		<i>p value</i>
	Aman		Tidak aman				
	n	%	n	%	N	%	
Negatif	18	36.0	32	64.0	50	100	0.071
Positif	26	54.2	22	45.8	48	100	
Total	44	44.9	54	55.1	98	100	

Dari keseluruhan 50 responden menunjukkan persepsi negatif terkait perilaku *safety riding*, mayoritas memperlihatkan kecenderungan perilaku tidak aman sebesar 64,0%, sedangkan 36,0% lainnya berada pada kategori perilaku aman. Adapun pada kelompok 48 responden yang memiliki persepsi positif,

proporsi terbesar berada pada perilaku aman sebesar 54,2%, sementara 45,8% lainnya tetap berada pada kategori perilaku tidak aman.

Nilai p value 0.071 ($p > 0.05$) yang dihasilkan dalam uji chi-square sehingga H_0 gagal ditolak. Dengan demikian, tidak terdapat hubungan yang signifikan antara persepsi dan perilaku safety riding.

Tabel 5 Hubungan Teman Sebaya dengan Perilaku *Safety Riding*

Peran Teman Sebaya	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Jumlah		<i>p value</i>
	Aman		Tidak aman		N	%	
	n	%	n	%			
Mendukung	24	58.5	17	41.5	41	100	0.021
Tidak Mendukung	20	35.1	37	64.9	57	100	
Total	44	44.9	54	55.1	98	100	

Sebanyak 41 responden yang menerima dukungan teman sebaya terkait safety riding menunjukkan 58,5% berperilaku aman dan 41,5% berperilaku tidak aman. Kondisi berbeda ditunjukkan oleh 57 responden yang tidak memperoleh dukungan tersebut, data 35,1% dengan perilaku aman serta 64,9% dengan perilaku tidak aman. Hasil p value 0,021 ($p < 0,05$) dalam uji Chi-Square, dimana H_0 ditolak, sehingga terdapat hubungan antara perilaku safety riding dengan peran teman sebaya mahasiswa pendidikan teknik otomotif pada perguruan tinggi yang diteliti.

Tabel 6 Hubungan Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku *Safety Riding*

Keikutsertaan Pelatihan	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Jumlah		<i>p value</i>	<i>Fisher's Exact Test</i>
	Aman		Tidak aman					
	n	%	n	%	N	%		
Tidak	0	0	6	100	6	100	0.022	0.031
Ya	44	47.8	48	52.2	92	100		
Total	44	44.9	54	55.1	98	100		

Hasil menunjukkan ketidakikutsertaan responden dalam latihan keselamatan berkendara seluruhnya menunjukkan perilaku tidak aman (100%), sedangkan tidak ditemukan responden yang berperilaku aman (0%). Sebaliknya, di antara 92 responden yang mengikuti pelatihan, 47,8% memperlihatkan perilaku aman dan 52,2% berperilaku tidak aman. Karena pada kategori keikutsertaan pelatihan terdapat sel dengan jumlah responden nol sehingga nilai expected count menjadi kurang dari 5 untuk salah satu sel,

maka uji Chi-Square Pearson menjadi kurang tepat. Untuk memperoleh p value yang lebih valid, Fisher's Exact Test digunakan oleh peneliti sebagai metode pengujian. Hasil pengujian memperlihatkan p value = 0,031 ($< 0,05$), menunjukkan H_0 ditolak. Dengan demikian, adanya hubungan dalam pelatihan dengan perilaku safety riding pada mahasiswa pendidikan teknik otomotif pada perguruan tinggi yang diteliti.

PEMBAHASAN

1. Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding*

Nilai p value sebesar 0,025 ($p < 0,05$) yang diperoleh melalui Uji Chi-square menunjukkan adanya keterkaitan yang signifikan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku safety riding pada mahasiswa. Temuan tersebut sejalan dengan penelitian Azizah (2016) yang menguraikan adanya hubungan antara pengetahuan dan perilaku berkendara aman, namun tidak sejalan dengan hasil penelitian yang tidak memberikan hasil yang konsisten. (Nugroho, Linda, & Novianus, 2021)

Pengetahuan berperan sebagai dasar penting dalam pembentukan perilaku karena membantu seseorang mengenali risiko yang mungkin muncul serta menentukan tindakan pencegahan saat berkendara (Najibah & Darnoto, 2025). Temuan studi ini memperlihatkan bahwa peserta dengan tingkat pengetahuan rendah cenderung lebih sering melakukan perilaku berkendara yang berisiko dibandingkan peserta yang memiliki pengetahuan sedang atau tinggi. Dengan kata lain, peningkatan tingkat pengetahuan berkaitan positif dengan kecenderungan menerapkan perilaku berkendara yang lebih aman. Dalam konteks mahasiswa otomotif, pentingnya pengetahuan keselamatan juga didukung oleh Harvana (2021), yang menekankan pemahaman K3 sebagai dasar mengenali bahaya selama aktivitas bengkel.

Walaupun demikian, pada sebagian responden ditemukan tingkat pengetahuan yang tergolong baik tetapi tetap memperlihatkan perilaku berkendara yang kurang aman. Kondisi ini menunjukkan bahwa tingginya pengetahuan tidak selalu selaras dengan penerapan perilaku keselamatan secara ajek. Perilaku *safety riding* turut berhubungan dengan berbagai faktor lain, di antaranya sikap individu, persepsi terhadap risiko, serta lingkungan sosial, khususnya peran dari teman sebaya (Dahniar, 2020; Fitriani & Masing, 2022) Pada fase remaja akhir, mahasiswa cenderung lebih mudah terikat oleh

lingkungan pergaulan, sehingga penerapan perilaku berkendara aman memerlukan dukungan sosial serta sikap yang positif terhadap keselamatan.

2. Hubungan antara Sikap dengan Perilaku *Safety Riding*

Melalui Uji chi-square dihasilkan nilai p value sebesar 0,030 ($p < 0,05$) yang menunjukkan adanya keterkaitan signifikan antara sikap dan perilaku *safety riding* pada mahasiswa. Kesesuaian temuan tersebut dengan studi Nugroho et al. (2021) dan Astuti (2020), semakin menguatkan adanya relasi antara sikap dan perilaku keselamatan berkendara.

Terhadap suatu objek, baik berupa penerimaan maupun penolakan, kecenderungan individu dalam memberikan respons yang kemudian berkaitan dengan proses pengambilan tindakan dimaknai sebagai sikap (Dahniar, 2020). Dalam konteks keselamatan berkendara, sikap mencerminkan tingkat kepedulian terhadap keselamatan diri, ketaatan terhadap peraturan lalu lintas, serta kesiapan untuk menerapkan perilaku berkendara yang aman.

Hasil temuan studi menunjukkan bahwa sikap positif lebih banyak ditampilkan oleh peserta yang memiliki sikap berkendara yang lebih aman dibandingkan dengan peserta yang memiliki sikap negatif. Meski demikian, terdapat pula individu yang meskipun memiliki sikap baik belum sepenuhnya menerapkan praktik berkendara yang aman. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa sikap yang bersifat positif tidak secara otomatis diwujudkan menjadi tindakan nyata. Selain faktor sikap, perilaku *safety riding* turut dikaitkan oleh unsur lain, seperti pembiasaan yang terbentuk, lingkungan sosial di sekitar individu, peran dari teman sebaya, serta keterlibatan dan peran keluarga. Oleh karena itu, upaya berkelanjutan diperlukan untuk menanamkan budaya keselamatan berkendara di lingkungan kampus, khususnya di Departemen Pendidikan Teknik Otomotif (DPTO).

3. Hubungan antara Persepsi dengan Perilaku *Safety Riding*

Hasil uji chi-square menghasilkan p value sebesar 0,071 ($p > 0,05$), yang menunjukkan ketiadaan keterkaitan signifikan antara persepsi dan perilaku *safety riding* pada mahasiswa. Temuan ini tidak sejalan pada studi Nugroho et al. (2021) yang melaporkan adanya keterkaitan antara persepsi serta perilaku keselamatan berkendara. Persepsi merupakan proses kognitif individu dalam menginterpretasikan stimulus yang diterima, yang kemudian menjadi dasar penilaian terhadap risiko serta aspek keselamatan saat

berkendara. Persepsi yang positif terhadap keselamatan berkendara umumnya dapat mendorong individu untuk berperilaku lebih aman di jalan. (Wiranatha, Riani, & Salonten, 2021) (Azima, Batubara, & Deliani, 2024)

Perilaku berkendara berisiko tercatat lebih sering muncul pada responden yang memiliki persepsi negatif dibandingkan responden yang memiliki persepsi positif. Meski begitu, ada juga responden dengan persepsi positif yang tetap melakukan perilaku tidak aman. Temuan ini menunjukkan bahwa persepsi positif tidak selalu terwujud dalam praktik yang konsisten, salah satu penyebabnya adalah pengalaman berkendara yang dapat meningkatkan kepercayaan diri dalam menghadapi kondisi lalu lintas.

Kepatuhan dalam penggunaan alat pelindung diri serta penerapan pendekatan *safe system* yang mencakup perilaku pengendara, kondisi kendaraan, dan lingkungan jalan ditempatkan sebagai faktor yang berkaitan dengan perilaku *safety riding*, sebagai upaya untuk menekan risiko terjadinya kecelakaan (Zhafira et al., 2025).

4. Hubungan antara Peran Teman Sebaya dengan Perilaku *Safety Riding*

Hasil uji chi-square menunjukkan nilai p value sebesar 0,021 ($p < 0,05$), yang mengindikasikan adanya hubungan yang signifikan antara peran teman sebaya dan perilaku *safety riding* pada mahasiswa. Berdasarkan temuan tersebut, hipotesis alternatif (H_a) diterima, sedangkan hipotesis nol (H_o) ditolak. Temuan selaras dengan studi Azizah (2016) ditemukan adanya hubungan antara peran teman sebaya dan keselamatan berkendara dengan p value 0,043 ($p < 0,05$).

Pada proses pembentukan perilaku, dominasi keterkaitan berasal dari peran teman sebaya, terutama dalam remaja fase akhir, sebab individu cenderung melakukan penyesuaian terhadap norma kelompok guna memperoleh penerimaan sosial (Fitriani & Masing, 2022). Berdasarkan hasil penelitian, sebagian mahasiswa mengungkapkan bahwa mereka jarang saling mengingatkan terkait aspek keselamatan berkendara, Pemakaian alat pelindung diri, pemeriksaan kondisi kendaraan, serta pelaksanaan servis secara berkala tetap diterapkan sebagai bagian dari upaya tersebut, tanpa perubahan pada prosedur inti yang telah ditetapkan.

Perilaku berkendara yang lebih aman lebih sering diperlihatkan oleh mahasiswa yang memperoleh dukungan dari teman sebaya, sedangkan

perilaku berkendara yang tidak aman lebih banyak muncul pada mahasiswa yang minim dukungan tersebut. Meski demikian, dukungan teman sebaya belum sepenuhnya mampu memastikan terbentuknya perilaku *safety riding* yang optimal. Berbagai faktor turut memengaruhi kondisi ini, meliputi kebiasaan dalam berkendara, tingkat disiplin pribadi, serta dorongan untuk memperoleh pengakuan sosial pada fase akhir remaja (Izzani et al., 2024).

Akibatnya, mahasiswa terkadang meniru kebiasaan atau tren kelompok, seperti memodifikasi kendaraan yang tidak memenuhi standar keselamatan. Selain itu, penerapan aspek keselamatan dasar misalnya penggunaan kaca spion, helm SNI, dan ban sesuai spesifikasi tetap menjadi faktor krusial untuk menjaga keselamatan berkendara (Wibowo & Triastuti, 2025).

5. Hubungan antara Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku *Safety Riding*

Analisis terhadap keikutsertaan dalam pelatihan serta perilaku *safety riding* dilaksanakan menggunakan uji chi-square, dengan perolehan p value sebesar 0,022. Sehubungan dengan adanya *expected count* < 5, tahap pengujian berikutnya dialihkan memakai Fisher's Exact Test dan menghasilkan p value 0,031 ($p < 0,05$). Hasil tersebut mengindikasikan adanya relasi yang signifikan antara partisipasi pelatihan dan perilaku *safety riding* pada mahasiswa. Temuan ini tidak selaras dengan studi Nugroho et al. (2021) dan Azizah (2016) menunjukkan tidak adanya hubungan antara pelatihan serta perilaku keselamatan berkendara.

Pelatihan merupakan serangkaian aktivitas pembelajaran yang diarahkan untuk menambah pengetahuan, keterampilan, serta kesiapan individu dalam menjalankan suatu aktivitas. Studi oleh Gustiana et al. (2022), menjelaskan jika pelatihan juga memiliki hubungan dengan pembentukan perilaku melalui pengalaman langsung yang diperoleh peserta. Dalam konteks *safety riding*, pelatihan memberikan pemahaman mengenai teknik berkendara yang aman, penggunaan perlengkapan keselamatan, serta pengelolaan risiko di jalan, sejalan dengan konsep keselamatan berkendara yang dikemukakan oleh Widiyatmoko et al. (2023).

Perilaku berkendara yang kurang aman lebih banyak ditemukan pada mahasiswa yang belum pernah mengikuti pelatihan *safety riding*. Sebaliknya, perilaku berkendara yang lebih aman cenderung ditunjukkan oleh mahasiswa

yang telah mengikuti pelatihan. Namun, masih terdapat beberapa mahasiswa yang tetap menunjukkan perilaku berkendara kurang aman meskipun telah mengikuti pelatihan tersebut. Perilaku *safety riding* tidak semata-mata terkondisi oleh pelatihan, melainkan turut dibentuk oleh ragam faktor lain seperti kebiasaan berkendara, pengalaman individual, serta lingkungan sosial. Dengan demikian, pelatihan keselamatan berkendara perlu dilaksanakan secara berkesinambungan guna memperkuat terbentuknya perilaku berkendara yang lebih aman sekaligus menurunkan potensi risiko kecelakaan lalu lintas.

KETERBATASAN

Penelitian ini memiliki keterbatasan karena responden hanya berasal dari mahasiswa Departemen Pendidikan Teknik Otomotif (DPTO) Angkatan 2025, sehingga hasil penelitian belum dapat mewakili karakteristik mahasiswa secara lebih luas. Selain itu, informasi mengenai perilaku keselamatan berkendara dikumpulkan melalui kuesioner yang diisi sendiri oleh responden, sehingga ada kemungkinan responden memberi jawaban yang dianggap lebih dapat diterima secara sosial dan tidak sepenuhnya mencerminkan kondisi sebenarnya.

Keterbatasan lain terdapat pada variabel keikutsertaan pelatihan, di mana jumlah responden yang tidak mengikuti pelatihan keselamatan berkendara relatif sangat terbatas, sehingga distribusi data menjadi tidak merata dan memerlukan penggunaan *Fisher's Exact Test*, yang berpotensi berdampak pada kekuatan analisis statistik serta keluasan penerapan hasil penelitian. Selain itu, efektivitas pelatihan dalam membentuk perilaku *safety riding* belum dapat dijelaskan secara mendalam dan perlu menjadi perhatian pada penelitian selanjutnya dan sampel didominasi laki-laki sehingga hasil belum tentu mewakili kelompok mahasiswa dengan komposisi jenis kelamin yang lebih seimbang.

KESIMPULAN

Pengetahuan ($p = 0,025$), sikap ($p = 0,030$), peran teman sebaya ($p = 0,021$), dan keikutsertaan pelatihan *safety riding* (Fisher's Exact $p = 0,031$) memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku *safety riding* mahasiswa pendidikan teknik otomotif angkatan 2025 pada perguruan tinggi yang diteliti. Persepsi tidak menunjukkan hubungan yang signifikan dengan perilaku *safety riding* ($p = 0,071$).

Secara deskriptif, 55,1% responden masih berada pada kategori perilaku tidak aman meskipun 93,9% pernah mengikuti pelatihan. Program keselamatan berkendara perlu memadukan penguatan pengetahuan, pembentukan sikap, dukungan norma teman sebaya, dan peningkatan mutu pelatihan. Temuan dibatasi pada satu angkatan dan data laporan diri, sehingga generalisasi perlu dilakukan secara hati-hati.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, R. F., Tjahjodiningrat, H., & Warsana, D. (2023). Pentingnya safety riding dalam keselamatan relawan escorting ambulans. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 10(2), 157–168. <https://doi.org/10.46447/ktj.v10i2.567>
- Astuti, D. (2020). *Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu* [Skripsi sarjana terapan, Politeknik Kesehatan Kemenkes Bengkulu]. Repositori Poltekkes Kemenkes Bengkulu. <https://repository.poltekkesbengkulu.ac.id/id/eprint/424>
- Azima, R., Batubara, J., & Deliani, N. (2024). Teori belajar behavioristik: Memahami hubungan stimulus-respons dan aplikasinya dalam pendidikan serta terapi perilaku. *Penelitian Guru Indonesia*, 5(1), 364–377. <https://doi.org/10.58578/tsaqofah.v5i1.4477>
- Azizah, M. H. (2016). *Faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada mahasiswa* [Skripsi sarjana, Universitas Negeri Semarang]. UNNES Institutional Repository. <https://lib.unnes.ac.id/id/eprint/25674>
- Badan Pusat Statistik. (2025). *Statistik transportasi darat 2024*. Badan Pusat Statistik. <https://www.bps.go.id/id/publication/2025/12/01/ed7ff73d58fc0719ee3df145/land-transportation-statistics-2024.html>
- Dahniar, A. (2020). Memahami pembentukan sikap (attitude). *Jurnal Balai Diklat Keagamaan Bandung*, 13(2), 202–206. <https://doi.org/10.38075/tp.v13i2.27>
- Fatah, A. (2012). Modifikasi persepsi: Harapan baru meningkatkan minat belajar matematika terapan (mekanika fluida). Dalam *Prosiding Seminar Nasional Matematika dan Pendidikan Matematika FMIPA Universitas Negeri Yogyakarta: Kontribusi Pendidikan Matematika dan Matematika dalam Membangun Karakter Guru dan Siswa* (hlm. MP-9–MP-14). FMIPA UNY.
- Fitriani, D., & Masing, M. (2022). Pengaruh teman sebaya terhadap orientasi masa depan siswa. *Satya Widya*, 38(1), 25–37. <https://doi.org/10.24246/j.sw.2022.v38.i1.p25-37>
- Gunadi. (2008). Kepuasan pelanggan terhadap kualitas jasa service di bengkel prototipe Honda Fakultas Teknik Universitas Negeri Yogyakarta. *Jurnal Pendidikan Teknologi dan Kejuruan*, 17(2), 235–256. <https://doi.org/10.21831/jptk.v17i2.7658>
- Gustiana, R., Hidayat, T., & Fauzi, A. (2022). Pelatihan dan pengembangan sumber daya manusia (suatu kajian literatur review ilmu manajemen sumber daya manusia). *Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi*, 3(6), 657–666. <https://doi.org/10.31933/jemsi.v3i6.1107>
- Harvana, Y. (2021). Pengetahuan kesehatan keselamatan kerja (K3) mahasiswa Program Studi Pendidikan Teknik Otomotif Fakultas Teknik Universitas Negeri

- Yogyakarta terhadap bahaya kecelakaan di bengkel las. *Jurnal Pendidikan Vokasi Otomotif*, 3(2), 81–88. <https://doi.org/10.21831/jpvo.v3i2.34918>
- Hidayat, N., & Wahyuni, I. (2016). Kajian keselamatan dan kesehatan kerja bengkel di Jurusan Pendidikan Teknik Sipil dan Perencanaan Fakultas Teknik UNY. *Jurnal Pendidikan Teknologi dan Kejuruan*, 23(1), 51–66. <https://doi.org/10.21831/jptk.v23i1.9355>
- Izzani, T. A., Octaria, S., & Linda, L. (2024). Perkembangan masa remaja. *JISPENDIORA: Jurnal Ilmu Sosial Pendidikan dan Humaniora*, 3(2), 259–273. <https://doi.org/10.56910/jispendiora.v3i2.1578>
- Najibah, N. M., & Darnoto, S. (2025). Hubungan pengetahuan dan sikap safety riding terhadap kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA N 1 Karanganyar. *Prepotif: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 9(2), 5413–5420. <https://doi.org/10.31004/prepotif.v9i2.44808>
- Nugroho, R. M. T. S., Linda, O., & Novianus, C. (2021). Faktor yang berhubungan dengan safety riding pada mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 2(1), 89–102. <https://doi.org/10.24853/eohjs.2.1.89-102>
- Pambayun, N. A., Sukoco, Suyanto, W., & Sudarwanto. (2018). Konsep modifikasi untuk meningkatkan daya mesin sepeda motor. *Jurnal Pendidikan Vokasi Otomotif*, 1(1), 38–53. <https://doi.org/10.21831/jpvo.v1i1.21782>
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>
- Sari, D. M., & Lestari, F. (2024). Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan klasifikasi cedera korban di Universitas X. *Jurnal Kesehatan Tambusai*, 5(4), 12070–12080. <https://doi.org/10.31004/jkt.v5i4.38040>
- Sugito, Y. (2019). *Identifikasi penyebab kecelakaan lalu lintas pengguna sepeda motor pada mahasiswa Jurusan Pendidikan Teknik Otomotif angkatan 2015 Universitas Negeri Yogyakarta* [Skripsi sarjana, Universitas Negeri Yogyakarta]. UNY Digital Library. <https://eprints.uny.ac.id/65478/>
- Sulistyo, B., Suhartanta, Dewi, A. S., Wakid, M., & Siswanto, I. (2024). Pelatihan berkendara sepeda motor yang aman, nyaman, dan selamat sesuai dengan undang-undang lalu lintas bagi siswa Sekolah Menengah Kejuruan. *Jubaedah: Jurnal Pengabdian dan Edukasi Sekolah*, 4(2), 244–251. <https://doi.org/10.46306/jub.v4i2.167>
- Wambraw, M. Y. B., Avissaputri, D. U., & Letsoin, T. M. C. (2022). Pelatihan safety riding (sepeda) dan sosialisasi aturan berlalu lintas bagi anak SD dan SMP di Distrik Heram Kota Jayapura. *Perigel: Jurnal Penyuluhan Masyarakat Indonesia*, 1(3), 31–40. <https://doi.org/10.56444/perigel.v1i3.428>
- Wibowo, K., & Triastuti, S. (2025). Analisis perilaku berkendara dan keselamatan pengendara sepeda motor di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Ilmiah WUNY*, 7(2), 18–33. <https://doi.org/10.21831/jwun.v7i2.85207>
- Widiyatmoko, Susanto, A., & Anitasari, M. E. (2023). Studi pemahaman keselamatan berkendara (safety riding) mahasiswa Program Studi Pendidikan Teknik Otomotif. *Jurnal Penelitian Rumpun Ilmu Teknik (JUPRIT)*, 2(4), 27–36. <https://doi.org/10.55606/juprit.v2i4.2800>

- Wiranatha, A., Riani, D., & Salonten. (2021). Studi perilaku keselamatan berkendara pada pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya. *Narotama Jurnal Teknik Sipil*, 5(2), 23–27. <https://doi.org/10.31090/njts.v5i2.1578>
- Zhafira, S., Ramadhia, S., & Dhani, A. (2025). Faktor-faktor kepatuhan penggunaan alat pelindung diri saat berkendara motor bagi mahasiswa Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Surakarta. *Prepotif: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 9(2), 6685–6694. <https://doi.org/10.31004/prepotif.v9i2.48994>