

## HUBUNGAN PERAN TEMAN SEBAYA DAN PERSEPSI MAHASISWA DENGAN SAFETY RIDING PADA MAHASISWA PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT

### *The Relationship of The Role of Peers And Students' Perceptions with Safety Riding in Students of The Public Health Study Program*

Rina Aprianti<sup>1</sup>, Susilo Wulan<sup>1</sup>, Sanisahhuri<sup>1</sup>, Dwi Putri Sulistiya Ningsih<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Kesehatan Masyarakat STIKES Tri Mandir Sakti Bengkulu

Email: [rina.aprianti89@gmail.com](mailto:rina.aprianti89@gmail.com)

#### ARTICLE HISTORY

Received [27 Desember 2024]

Revised [04 Januari 2025]

Accepted [05 Januari 2025]

#### KATA KUNCI:

kecelakaan lalu lintas, peran teman sebaya, persepsi mahasiswa, safety riding

#### KEYWORDS:

peer influence, safety riding, student perceptions, traffic accidents

#### ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian dan kecacatan di dunia, terutama di kalangan usia produktif. Provinsi Bengkulu mencatat tingkat kecelakaan lalu lintas tinggi, dengan mahasiswa sebagai kelompok rentan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara peran teman sebaya dan persepsi mahasiswa dengan perilaku safety riding pada mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu. Penelitian menggunakan desain Cross Sectional dengan populasi sebanyak 143 mahasiswa yang ditentukan menggunakan metode total sampling. Variabel penelitian meliputi peran teman sebaya, persepsi mahasiswa, dan safety riding. Data dianalisis menggunakan uji Chi-Square. Hasil menunjukkan bahwa 57,3% mahasiswa memiliki peran teman sebaya kurang mendukung, 76,2% memiliki persepsi negatif, dan 53,1% menunjukkan perilaku safety riding yang tidak aman. Analisis menunjukkan hubungan signifikan antara peran teman sebaya dan safety riding ( $p < 0,05$ ), tetapi tidak ada hubungan signifikan antara persepsi mahasiswa dan safety riding ( $p > 0,05$ ). Temuan ini menyoroti pentingnya intervensi berbasis teman sebaya untuk meningkatkan kesadaran dan perilaku safety riding. Implikasi penelitian ini adalah perlunya program edukasi dan dukungan sosial yang melibatkan kelompok sebaya untuk mempromosikan keselamatan berkendara di kalangan mahasiswa.

#### ABSTRACT

Traffic accidents are a leading cause of death and disability worldwide, particularly among the productive age group. Bengkulu Province records a high rate of traffic accidents, with students being a vulnerable group. This study aims to analyze the relationship between peer influence and students' perceptions with safety riding behavior among students of Public Health Study Program at STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu. The research employed a cross-sectional design with a population of 143 students determined through total sampling. The study variables included peer influence, students' perceptions, and safety riding behavior. Data were analyzed using the Chi-Square test. Results showed that 57.3% of students reported inadequate peer support, 76.2% had negative perceptions, and 53.1% exhibited unsafe safety riding behavior. The analysis revealed a significant relationship between peer influence and safety riding behavior ( $p < 0.05$ ), but no significant relationship was found between students' perceptions and safety riding behavior ( $p > 0.05$ ). These findings highlight the importance of peer-based interventions to enhance awareness and safety riding behavior. The study implies the need for educational programs and social support involving peer groups to promote safe driving practices among students.

#### Pendahuluan

Safety riding merupakan aspek penting dalam upaya mencegah kecelakaan lalu lintas yang sering kali menjadi penyebab utama kematian dan kecacatan di dunia,

khususnya di kalangan usia produktif, termasuk mahasiswa. Menurut data *World Health Organization* (WHO) tahun 2023, kecelakaan lalu lintas menyumbang lebih dari 1,3 juta kematian setiap tahun, dengan

mayoritas korban berusia 15–29 tahun (WHO, 2023). Di Indonesia, data dari Kepolisian Republik Indonesia (Polri) menunjukkan bahwa kelompok usia mahasiswa termasuk dalam kategori yang paling rentan terlibat dalam kecelakaan lalu lintas (Polri, 2022).

Statistik nasional menunjukkan peningkatan jumlah kasus kecelakaan yang melibatkan pengendara usia muda. Data pada tahun 2022 mengungkapkan bahwa lebih dari 30% kecelakaan lalu lintas di Indonesia melibatkan mahasiswa atau pemuda usia produktif. Beberapa penyebab utama kecelakaan meliputi pelanggaran lalu lintas seperti tidak menggunakan helm, berkendara dengan kecepatan tinggi, dan kurangnya kesadaran akan pentingnya mematuhi aturan lalu lintas (Polri, 2022).

Sebagai contoh, di Provinsi Bengkulu, sekitar 75% kecelakaan melibatkan pengendara sepeda motor (Badan Pusat Statistik, 2022). Di Kota Bengkulu sendiri, kejadian kecelakaan lalu lintas terjadi hampir setiap hari, sebagian besar disebabkan oleh kelalaian pengendara, seperti berkendara sambil menggunakan ponsel atau mengabaikan penggunaan helm (Kompas TV, 2022).

Rata-rata kecelakaan lalu lintas di Kota Bengkulu terjadi hampir setiap hari. Menurut Divisi Lalu Lintas Polres Kota Bengkulu, empat orang tewas dalam puluhan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan di Kota Bengkulu sebagian besar disebabkan oleh sepeda motor, selain pengemudi sepeda motor terjatuh akibat kerusakan jalan penyebab kecelakaan lalu lintas tersebut adalah kelalaian pengemudi sepeda motor yang juga disebut-sebut menjadi penyebab tingginya angka kecelakaan di Kota Bengkulu, dari puluhan kecelakaan tersebut sebagian besar korbannya adalah pelajar yang berkendara sendirian (Kompas TV, 2022).

Pengemudi sepeda motor wajib menjaga perhatian dan konsentrasi saat berkendara untuk menghindari kecelakaan karena faktor infrastruktur dan lingkungan. Meskipun Kota Bengkulu menghadapi

tantangan serius terkait tingginya kecelakaan lalu lintas, terdapat upaya yang dapat diambil untuk mengatasi situasi tersebut. Salah satu pendekatan yang dapat diterapkan adalah penerapan konsep *Safety Riding*, yang bertujuan untuk meningkatkan perilaku mengemudi secara keseluruhan (Kompas TV, 2022).

*Safety riding* bukan hanya soal mematuhi aturan lalu lintas, tetapi juga melibatkan pemahaman mendalam mengenai tanggung jawab pengendara terhadap keselamatan dirinya dan pengguna jalan lain. WHO mencatat bahwa penerapan langkah-langkah keselamatan berkendara yang sederhana, seperti penggunaan helm dan sabuk pengaman, dapat mengurangi risiko cedera serius hingga 50% (WHO, 2023). Namun, masih banyak pengendara yang mengabaikan hal ini, terutama di kalangan mahasiswa yang sering kali dipengaruhi oleh kebiasaan lingkungan sosial mereka.

Perilaku berkendara yang tidak aman memiliki dampak signifikan terhadap kesehatan individu maupun masyarakat. Pada tingkat individu, kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan cedera serius, kecacatan permanen, hingga kematian. Selain itu, korban sering kali mengalami trauma psikologis yang berkepanjangan. Dampak sosial dari kecelakaan meliputi kerugian ekonomi bagi keluarga korban dan masyarakat, termasuk biaya medis, rehabilitasi, dan kehilangan produktivitas. Pelanggaran lalu lintas, seperti mengabaikan keselamatan atau berkendara dalam keadaan mabuk, tidak hanya berdampak pada pelaku tetapi juga pengguna jalan lainnya. Selain menyebabkan cedera atau kematian, kecelakaan juga memicu kemacetan dan membebani sistem transportasi serta pelayanan kesehatan masyarakat (Barus et al., 2024).

Perilaku berkendara mahasiswa dipengaruhi oleh faktor individu seperti pengetahuan dan persepsi mereka terhadap keselamatan, serta faktor lingkungan seperti pengaruh teman sebaya. Studi menunjukkan bahwa mahasiswa yang memiliki pemahaman positif tentang *safety riding*

lebih patuh terhadap aturan lalu lintas. Selain itu, dukungan dari teman sebaya yang peduli pada keselamatan berkendara dapat memotivasi mereka untuk lebih disiplin dan bertanggung jawab (Rosenbloom et al., 2019).

Perilaku berkendara yang aman (*safety riding*) merupakan faktor penting dalam mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas, terutama di kalangan remaja. Salah satu faktor yang memengaruhi perilaku ini adalah peran teman sebaya. Teman sebaya dapat memengaruhi sikap dan perilaku individu dalam berbagai aspek kehidupan, termasuk dalam hal keselamatan berkendara (Nurdin et al., 2021).

Penelitian yang dilakukan di SMAN 1 Kotamobagu menunjukkan adanya hubungan signifikan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara. Hasil analisis bivariat menggunakan uji *chi-square* menunjukkan bahwa siswa yang memiliki teman sebaya dengan perilaku positif cenderung memiliki perilaku berkendara yang lebih aman (Nurdin et al., 2021).

Selain itu, penelitian lain di Semarang menunjukkan bahwa sikap individu dan perilaku teman sebaya memiliki hubungan erat dengan perilaku *safety riding*. Siswa yang terpapar perilaku positif dari teman sebaya cenderung lebih sadar dan bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan berkendara (Putri et al., 2021). Penelitian oleh Wiranatha et al. (2021) menunjukkan bahwa persepsi risiko memiliki hubungan positif dengan perilaku keselamatan berkendara, di mana individu dengan persepsi risiko yang tinggi cenderung berperilaku lebih aman saat berkendara.

Survei awal yang dilakukan peneliti melibatkan 15 responden mahasiswa dengan menggunakan kuesioner singkat dan wawancara informal. Hasil survei menunjukkan bahwa masih terdapat 33% responden yang perilaku *safety riding* aman dan 67% responden yang perilaku *safety riding* kurang aman. Dari 67% responden yang berperilaku *safety riding* merasa teman sebaya memiliki pengaruh besar terhadap keputusan mereka dalam mematuhi aturan

keselamatan berkendara, seperti penggunaan helm dan batas kecepatan. Begitu juga persepsi risiko kecelakaan yang rendah, merasa bahwa kecelakaan adalah hal yang jarang terjadi selama mereka berhati-hati, meskipun tidak mematuhi aturan secara ketat.

Rumusan masalah penelitian adalah apakah terdapat hubungan antara peran teman sebaya dan persepsi mahasiswa dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu? Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara peran teman sebaya dan persepsi mahasiswa dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu.

### Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Juli – September 2024 di Program Studi Kesehatan Masyarakat STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu dengan jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian kuantitatif dengan desain *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah semua mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat tahun akademik 2023/2024 yang berjumlah 143 mahasiswa. Untuk menentukan besar sampel penelitian ini digunakan teknik pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan metode *total sampling* sehingga jumlah sampel ada 143 mahasiswa.

Variabel *independent* pada penelitian ini adalah peran teman sebaya dan persepsi mahasiswa. Instrumen penelitian untuk mengukur *variable independent* menggunakan kuesioner dengan hasil ukur untuk *variable* peran teman sebaya dibagi menjadi 2 kategori yaitu kurang mendukung jika skor jawaban  $\leq$  median dan mendukung jika skor jawaban  $>$  median. *Variable* persepsi mahasiswa dibagi menjadi 2 kategori yaitu negatif jika skor jawaban  $\leq$  median dan positif jika skor jawaban  $>$  median. Variabel *dependent* pada penelitian ini adalah *safety riding*. Instrumen penelitian

untuk mengukur *variable dependent* menggunakan kuesioner dengan hasil ukur dibagi menjadi 2 kategori yaitu *unsafety* jika skor jawaban  $\leq$  median dan *safety* jika skor jawaban  $>$  median. Pengolahan data dilakukan menggunakan program SPSS, dengan menerapkan analisis univariat dan bivariat yang melibatkan uji *Chi-Square*.

**Hasil Penelitian**

**1. Karakteristik Responden**

Karakteristik responden yang terdiri dari jenis kelamin, angkatan, umur, dan pengalaman berkendara dapat dilihat pada Tabel 1 berikut ini:

Tabel 1.

Karakteristik Responden		
Karakteristik Responden	Frekuensi	Persentase (%)
<b>Jenis Kelamin</b>		
Perempuan	125	87,0
Laki-Laki	18	13,0
Total	143	100,0
<b>Angkatan</b>		
2020	18	13,0
2021	36	25,0
2022	21	15,0
2023	68	47,0
Total	143	100,0
<b>Umur</b>		
15-20 Tahun	95	66,0
21-25 Tahun	47	33,0
26-30 Tahun	1	1,0
Total	143	100,0
<b>Pengalaman Berkendara</b>		
1-5 Tahun	36	25,0
6-10 Tahun	75	53,0
>10 Tahun	32	22,0
Total	143	100,0

Berdasarkan Tabel 1 menunjukkan bahwa dari 143 responden mahasiswa Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu, mayoritas responden berjenis kelamin perempuan sebanyak 125 orang (87%), sedangkan laki-laki hanya 18 orang (13%). Responden tersebar dari berbagai angkatan, yaitu angkatan 2020 sebanyak 18 orang (13%), angkatan 2021 sebanyak 36 orang (25%), angkatan 2022 sebanyak 21 orang (15%), dan angkatan 2023 sebanyak 68 orang (48%). Berdasarkan kelompok umur, mayoritas responden berada pada rentang

usia 15-20 tahun sebanyak 95 orang (66%), diikuti oleh usia 21-25 tahun sebanyak 47 orang (33%), dan usia 26-30 tahun sebanyak 1 orang (1%). Dari segi pengalaman berkendara, 36 responden (25%) memiliki pengalaman berkendara selama 1-5 tahun, 75 responden (52%) selama 6-10 tahun, dan 32 responden (22%) lebih dari 10 tahun.

**2. Analisis Univariat**

Analisis ini dilakukan untuk mendapatkan gambaran tentang gambaran masing- masing variabel yang diteliti, baik variabel terikat dan bebas.

Tabel 2.  
Distribusi Frekuensi Peran Teman Sebaya

Peran Teman Sebaya	Frekuensi	Persentase (%)
Kurang Mendukung	82	57,3
Mendukung	61	42,7
Total	143	100,0

Berdasarkan Tabel 2 menunjukkan bahwa dari 143 responden mahasiswa Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu terdapat 82 (57,3%)

responden dengan peran teman sebaya kurang mendukung, 61 (42,7%) responden dengan peran teman sebaya mendukung.

Tabel 3.  
Distribusi Frekuensi Persepsi

Persepsi Mahasiswa	Frekuensi	Persentase (%)
Negatif	109	76,2
Positif	34	23,8
Total	143	100,0

Tabel 3 menunjukkan bahwa dari 143 responden mahasiswa Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu terdapat 109 (76,2%) responden dengan

persepsi negatif, 34 (23,8%) responden dengan persepsi positif.

Tabel 4.  
Distribusi Frekuensi *Safety Riding*

<i>Safety Riding</i>	Frekuensi	Persentase (%)
<i>Unsafety</i>	76	53,1
<i>Safety</i>	67	46,9
Total	143	100,0

Tabel 4 menunjukkan bahwa dari 143 responden mahasiswa Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu terdapat 76 (53,1%) responden dengan *safety riding* kategori *unsafety*, 67 (46,9%) responden dengan *safety riding* kategori *safety*.

### 3. Analisis Bivariat

Analisis bivariat digunakan untuk mengetahui hubungan antara peran teman sebaya dan persepsi mahasiswa dengan *safety riding* yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.  
Tabulasi Data Hubungan antara Peran Teman Sebaya dengan *Safety Riding*

Peran Teman Sebaya	<i>Safety Riding</i>				Total		$\chi^2$	p-value	C
	<i>Unsafety</i>		<i>Safety</i>		F	%			
	F	%	F	%					
Kurang Mendukung	55	67,1	27	32,9	82	100,0	13,690	0,000	0,308
Mendukung	21	34,4	40	65,6	61	100,0			
Total	76	53,1	67	46,9	143	100,0			

Tabel 5 menunjukkan hubungan antara peran teman sebaya dengan *safety riding* pada mahasiswa Kesehatan Masyarakat STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu. Dari 82 mahasiswa yang memiliki teman sebaya kurang mendukung, sebanyak 55 orang (67,1%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *unsafety*, sementara 27 orang (32,9%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *safety*. Di sisi lain, dari 61 mahasiswa dengan teman sebaya yang mendukung, 21 orang (34,4%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *unsafety*, sedangkan 40 orang (65,6%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *safety*.

Secara keseluruhan, dari total 143 mahasiswa yang diteliti, 76 orang (53,1%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori

*unsafety*, dan 67 orang (46,9%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *safety*. Analisis hubungan antara peran teman sebaya dengan *safety riding* menggunakan uji *Chi-Square* menunjukkan nilai  $\chi^2$  sebesar 13,690 dengan nilai signifikansi (p) sebesar 0,000. Karena nilai  $p < 0,05$ , maka  $H_0$  ditolak, yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara peran teman sebaya dengan *safety riding* Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat STIKES Tri mandiri Sakti Bengkulu.

Tingkat keeratan hubungan ini ditunjukkan oleh nilai *Contingency Coefficient* (C) sebesar 0,308, yang menunjukkan bahwa hubungan tersebut berada dalam kategori sedang.

Tabel 6.  
Tabulasi Data Hubungan antara Persepsi Mahasiswa dengan *Safety Riding*

Persepsi Mahasiswa	<i>Safety Riding</i>				Total		$\chi^2$	p-value
	<i>Unsafety</i>		<i>Safety</i>		F	%		
	F	%	F	%				
Negatif	59	54,1	50	45,9	109	100,0	0,050	0,822
Positif	17	50,0	17	50,0	34	100,0		
Total	76	53,1	67	46,9	143	100,0		

Tabel 6 menyajikan tabulasi data mengenai hubungan antara persepsi mahasiswa dengan *safety riding* pada mahasiswa Kesehatan Masyarakat STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu. Dari 109 mahasiswa yang memiliki persepsi negatif, sebanyak 59 orang (54,1%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *unsafety*, sementara 50 orang (45,9%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *safety*. Sementara itu, dari 34 mahasiswa yang memiliki persepsi positif, 17 orang (50%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *unsafety* dan 17 orang (50%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *safety*.

Secara keseluruhan, dari total 143 mahasiswa yang diteliti, 76 orang (53,1%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *unsafety*, dan 67 orang (46,9%) menunjukkan *safety riding* dengan kategori *safety*. Analisis hubungan antara persepsi mahasiswa dan *safety riding* menggunakan

uji *Chi-Square* menghasilkan nilai  $\chi^2$  sebesar 0,050 dengan nilai signifikansi (p) sebesar 0,822. Karena nilai  $p > 0,05$ , maka  $H_0$  diterima, yang berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara persepsi mahasiswa dan *safety riding* Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat STIKES Tri mandiri Sakti Bengkulu.

Hasil ini menunjukkan bahwa persepsi mahasiswa, baik positif maupun negatif, tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *safety riding* dengan kategori *safety* maupun *unsafety*.

### Pembahasan

Berdasarkan Tabel 5, terdapat hubungan yang signifikan antara peran teman sebaya dengan praktik *safety riding* di kalangan mahasiswa STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu. Hal ini mengindikasikan bahwa peran teman sebaya secara signifikan memengaruhi praktik *safety riding*.

Mahasiswa dengan teman sebaya yang kurang mendukung lebih cenderung menunjukkan perilaku *unsafety riding* (67,1%). Hal ini menunjukkan bahwa kurangnya dukungan atau contoh positif dari teman sebaya dapat mempengaruhi mahasiswa untuk berperilaku tidak aman dalam berkendara.

Mahasiswa dengan teman sebaya yang mendukung lebih cenderung melakukan *safety riding* (65,6%). Hal ini menunjukkan bahwa dukungan dari teman sebaya memiliki peran penting dalam memotivasi individu untuk berperilaku aman dalam berkendara.

Temuan ini konsisten dengan penelitian Hanif (2022), yang menyatakan bahwa peran teman memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara aman pada pengemudi ojek daring selama pandemi COVID-19. Dalam penelitian tersebut, peran teman sebagai penguat perilaku dinilai signifikan dengan *p-value* sebesar 0,000, menunjukkan pentingnya pengaruh lingkungan sosial terhadap pembentukan perilaku positif (Hanif, 2022). Temuan ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurfauziah (2019), yang menemukan bahwa perilaku pelanggaran lalu lintas oleh remaja dipengaruhi oleh konstruksi sosial di lingkungan mereka, termasuk pengaruh teman sebaya.

Penelitian lain oleh Sari (2012) menegaskan bahwa kepatuhan remaja terhadap tata cara tertib berlalu lintas dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti pengetahuan, sikap, dan peran serta teman sebaya dalam memberikan contoh perilaku yang baik

Dengan demikian, peran teman sebaya sangat penting dalam membentuk perilaku *safety riding* pada remaja. Oleh karena itu, intervensi yang melibatkan kelompok teman sebaya dapat menjadi strategi efektif dalam mempromosikan keselamatan berkendara di kalangan remaja.

Hasil penelitian pada Tabel 6 menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara persepsi mahasiswa *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa kesehatan masyarakat

STIKES Tri mandiri Sakti Bengkulu. Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun persepsi mahasiswa terhadap *safety riding* positif maupun negatif, tidak terdapat perbedaan bermakna dalam implementasi perilaku *safety riding*.

Penelitian yang dilakukan oleh Simamora (2019) menemukan bahwa tingkat pengetahuan dan persepsi mengenai *safety riding* mempengaruhi perilaku seseorang saat berkendara. Penelitian yang dilakukan oleh Sari et al. (2021) menemukan bahwa terdapat hubungan signifikan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA Jakarta. Hasil ini menunjukkan bahwa persepsi positif terhadap *safety riding* berkontribusi pada perilaku berkendara yang lebih aman.

Hasil ini berbeda dengan temuan penelitian ini di mana tidak ditemukan hubungan signifikan antara persepsi mahasiswa terhadap *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa kesehatan masyarakat STIKES Tri mandiri Sakti Bengkulu. Perbedaan ini dapat disebabkan oleh variasi dalam karakteristik responden dan metode penelitian yang digunakan.

Persepsi mahasiswa terhadap keselamatan berkendara mungkin tidak cukup kuat untuk memengaruhi perilaku mereka jika ada faktor eksternal yang lebih dominan, seperti tekanan teman sebaya, budaya berkendara di masyarakat, atau kondisi infrastruktur jalan. Penelitian oleh Wulandari (2022) menemukan bahwa faktor lingkungan lebih memengaruhi perilaku berkendara dibanding persepsi individu.

Hasil ini didukung oleh studi Adinata et al. (2020), yang menemukan bahwa persepsi tentang keselamatan berkendara kadang tidak signifikan terhadap perilaku karena intervensi faktor sosial dan kebiasaan berkendara.

Meskipun mahasiswa memiliki persepsi positif tentang pentingnya *safety riding*, hal ini belum tentu tercermin dalam tindakan nyata mereka. Hal ini dapat terjadi jika persepsi hanya bersifat kognitif dan tidak

diikuti dengan motivasi atau kebiasaan yang mendukung.

Oleh karena itu untuk meningkatkan perilaku *safety riding* di kalangan mahasiswa, diperlukan intervensi yang fokus pada pembentukan persepsi positif terhadap keselamatan berkendara. Program edukasi dan kampanye yang menekankan pentingnya *safety riding* dapat membantu dalam membentuk persepsi dan sikap yang mendukung perilaku berkendara yang aman.

Penelitian menunjukkan bahwa intervensi edukasi menggunakan metode audiovisual dapat meningkatkan pengetahuan, sikap, dan praktik keselamatan berkendara di kalangan siswa (Fadjri et al., 2024). Dalam sebuah studi, ditemukan bahwa setelah diberikan edukasi menggunakan metode audiovisual, terjadi peningkatan signifikan dalam pengetahuan, sikap, dan praktik siswa terkait *safety riding* (Fadjri et al., 2024).

Ketidakhubungan antara persepsi dan perilaku ini menunjukkan perlunya pendekatan yang lebih holistik untuk meningkatkan *safety riding* di kalangan mahasiswa. Edukasi saja tidak cukup perlu dilakukan intervensi yang memperhatikan faktor sosial, lingkungan, dan budaya berkendara. Contohnya, program *safety riding* dapat dikombinasikan dengan pelatihan praktis dan kampanye yang melibatkan teman sebaya atau komunitas.

### Kesimpulan

1. Dari 143 responden terdapat 82 (57,3%) responden dengan peran teman sebaya kurang mendukung pada mahasiswa Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu.
2. Dari 143 responden terdapat 109 (76,2%) responden dengan persepsi negatif pada mahasiswa Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu.
3. Dari 143 responden terdapat 76 (53,1%) responden dengan *safety riding* kategori *unsafety* pada mahasiswa Kesehatan Masyarakat di STIKES Tri Mandiri Sakti Bengkulu.

4. Ada hubungan yang signifikan antara peran teman sebaya dengan *safety riding* Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat STIKES Tri mandiri Sakti Bengkulu.
5. Tidak ada hubungan yang signifikan antara persepsi mahasiswa dan *safety riding* Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat STIKES Tri mandiri Sakti Bengkulu.
6. Perlunya program edukasi dan dukungan sosial yang melibatkan kelompok sebaya untuk mempromosikan keselamatan berkendara di kalangan mahasiswa.

### Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik. (2022). Statistik Transportasi Darat. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Barus, M. N., Sinaga, C. O., Hutasuhut, V. R., & Manalu, S. A. R. (2024). Analisis Dampak Pelanggaran Lalu Lintas terhadap Keselamatan Masyarakat dan Upaya Mempromosikan Nilai-Nilai Kemanusiaan dan Kesadaran Berkendara. *Jurnal Insan Pendidikan dan Sosial Humaniora*, 2(3), 150–160. Retrieved from: [https://ifrelresearch.org/index.php/jip\\_soshum-widyakarya/article/view/3438](https://ifrelresearch.org/index.php/jip_soshum-widyakarya/article/view/3438)
- Fadjri, M., Denny, H. M., & Lestanyo, D. (2024). Perbandingan Perilaku Keamanan Berkendara Dengan Metode Edukasi Audiovisual Pada Siswa SMA Di Kecamatan Semarang Selatan. *Journal Occupational Health Hygiene and Safety*, 2(1), 170-171. Retrieved from: <https://publikasi.dinus.ac.id/index.php/johhs/article/view/10374>
- Hanif, A. (2022). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman Pengemudi Ojek Daring pada Masa Pandemi COVID-19 di Kota Bekasi Tahun 2021. *Skripsi*. Jakarta: Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. Retrieved from:

- <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/67315>
- Kompas TV. (2022). Tingginya Angka Kecelakaan di Kota Bengkulu: Sebab dan Solusi. Retrieved from: [www.kompas.tv](http://www.kompas.tv).
- Nurdin, F., Wahid, A., & Ramadhani, R. (2021). Hubungan Peran Teman Sebaya dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Siswa SMAN 1 Kotamobagu. *Window of Health: Jurnal Kesehatan*, 1(2), 14-20. Retrieved from: <https://jurnal.fkm.umi.ac.id/index.php/woph/article/download/232/314/7523>
- Nurfauziah, R. (2019). "Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas oleh Remaja Ditinjau dari Perspektif Konstruksi Sosial." *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik*, 3(1), 75-85.
- Polri. (2022). *Statistik Kecelakaan Lalu Lintas 2022*. Jakarta: Kepolisian Republik Indonesia.
- Putri, A., Suryani, T., & Haryanto, W. (2021). Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Safety Riding pada Siswa SMK di Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 9(1), 50-58. Retrieved from: [https://eprints.dinus.ac.id/7917/1/jurnal\\_13197.pdf](https://eprints.dinus.ac.id/7917/1/jurnal_13197.pdf)
- Rosenbloom, T., Perlman, A., & Shahr, A. (2019). The Effect of Peer Influence on Young Drivers' Risk-Taking Behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 123, 74-80. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.01.028>
- Sari, D. P., Sari, N. P., & Sari, R. M. (2021). Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA Jakarta Tahun 2021. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 2(1), 89-102. Retrieved from: <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/EOHSJ/article/view/11777>
- Sari, R. (2012). Kepatuhan Remaja Terhadap Tata Cara Tertib Berlalu Lintas (Studi di Dusun Seyegan Srihardono Pundong Bantul). *Jurnal Citizenship: Media Publikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, 2(1), 1-12.
- Simamora, R. (2019). *Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Persepsi Terhadap Perilaku Safety Riding pada Pekerja Ojek Online di Kota Palembang*. *Health Information: Jurnal Penelitian*. Retrieved from: <https://myjurnal.poltekkes-kdi.ac.id/index.php/hijp/article/view/1328>
- Wiranatha, A., Riani, D., & Salonten, S. (2021). Hubungan Persepsi Risiko dan Perilaku Keselamatan Berkendara Terhadap Risiko Kecelakaan pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Palangka Raya. *Jurnal Deformasi*, 6(2), 103-107. Retrieved from: <https://doi.org/10.31851/deformasi.v6i2.6625>
- World Health Organization. (2023). *Global Status Report on Road Safety 2023*. Geneva: WHO.