HJK HOLISTIK JURNAL KESEHATAN
ISSN 1978-3337 (Print)
ISSN 2620-7478 (Online)
DOI: 10.33024

Nomor: 79/E/KPT/2023

INFORMASI ARTIKEL
Received: November, 06, 2024
Revised: January, 05, 2025
Available online: January, 06, 2025
at : https://e-jurnal.iphorr.com/index.php/hjk

Model prediksi keselamatan berkendara pengguna sepeda motor dengan konsep *health belief model*

Syaiful Bahri*, Lailatul Qomariyah, Habibah Noer Azzahra

Kesehatan Masyarakat, STIKes Widya Dharma Husada Tangerang
Korespondensi penulis: Syaiful Bahri. *Email: syaiful.wdh1@gmail.com

Abstract

Background: Traffic accidents are a global health issue and the leading cause of death in Banten Province. Motorcycle accidents result in fatalities in South Tangerang City and have a significant economic and social impact.
Purpose: To find effective strategies to improve road safety and reduce motorcycle accident fatalities.
Method: Quantitative research with a cross-sectional study design and a sample size of 258 respondents. Data collection by filling out questionnaires and data processing using SmartPLS. The dependent variable of this study is safe driving behavior, while the independent variable is the characteristic factor.
Results: Based on a sample size of 258 respondents, 54.7% were female and 45.3% were male with an average age of 21.02 years. As many as 45.7% had poor driving behavior, while 79.1% had good driving safety knowledge. The results of the outer model evaluation showed that several indicators of driving behavior and driving knowledge were removed because they did not meet the validity criteria. After remodeling, all indicators were declared valid and reliable with outer loading values> 0.4, AVE> 0.5, and adequate CR, and there were no collinearity problems in the formative variables.
Conclusion: Knowledge, perceived benefits, and self-efficacy have significant relationships with safe driving behavior. In addition, less safe driving behavior is more often done by male respondents, single drivers, and those with lower education levels.
Suggestion: Comprehensive interventions need to be developed, such as creating driving training programs that emphasize improving driving skills and compliance with traffic regulations, risk awareness campaigns through various media that focus on the impact of accidents, and the importance of safe driving behavior.

Keywords: Driving Safety; Health Belief Model; Motorcycles; Structural Equation Modelling Partial Least (SEM-PLS).

Pendahuluan: Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan global dan penyebab utama kematian di Provinsi Banten. Kecelakaan yang melibatkan sepeda motor menyebabkan kematian di Kota Tangerang Selatan dan memiliki dampak sangat besar secara ekonomi dan sosial.
Tujuan: Untuk menemukan strategi yang efektif dalam meningkatkan keselamatan berkendara dan menurunkan angka kematian akibat kecelakaan sepeda motor.
Metode: Penelitian kuantitatif dengan desain studi *cross sectional* dan jumlah sampel yang digunakan sebanyak 258 responden. Pengumpulan data dengan mengisi kuesioner dan pengolahan data menggunakan SmartPLS. Variabel dependen penelitian ini adalah perilaku berkendara aman, sedangkan variabel independen adalah faktor karakteristik.
Hasil: Berdasarkan jumlah sampel sebanyak 258 responden, 54.7% adalah perempuan dan 45.3% laki-laki dengan rata-rata usia 21.02 tahun. Sebanyak 45.7% memiliki perilaku berkendara kurang baik, sementara 79.1%

DOI: https://doi.org/10.33024/hjk.v18i10.576

memiliki pengetahuan baik tentang keselamatan berkendara. Evaluasi *outer model* menunjukkan beberapa indikator perilaku berkendara dan pengetahuan dikeluarkan karena tidak memenuhi kriteria validitas. Setelah *remodelling*, seluruh indikator dinilai valid dan reliabel dengan nilai outer loading >0.4, AVE >0.5, dan CR memadai, serta tidak ada masalah kolinearitas pada variabel formatif.

Simpulan: Pengetahuan, persepsi manfaat, dan *self-efficacy* memiliki hubungan signifikan dengan perilaku berkendara aman. Selain itu, perilaku berkendara yang kurang aman lebih sering dilakukan oleh responden laki-laki, pengemudi tunggal, dan mereka dengan tingkat pendidikan yang lebih rendah.

Saran: Perlu dikembangkan intervensi yang komprehensif, seperti membuat program pelatihan berkendara yang menekankan untuk meningkatkan keterampilan berkendara dan kepatuhan akan aturan lalu lintas, kampanye kesadaran risiko melalui berbagai media yang fokus pada dampak kecelakaan, dan pentingnya berperilaku berkendara aman.

Kata Kunci: *Health Belief Model*; Keselamatan Berkendara; Sepeda Motor; *Structural Equation Modelling Partial Least (*SEM-PLS).

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global, menurut *World Health Organization* (WHO) setiap tahunnya terdapat sekitar 1.35 juta kematian akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Dari jumlah tersebut, sekitar 28% atau sekitar 378.000 korban adalah pengendara sepeda motor. Negara-negara dengan tingkat kematian tertinggi akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor adalah negara-negara di Asia, termasuk Indonesia (World Health Organization, 2018).

Data Korlantas Polri tahun 2020, sepeda motor merupakan yang paling sering terlibat kecelakaan, yaitu 72.42% dari total kecelakaan lalu lintas. Sepeda motor juga menyebabkan jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas, yaitu sekitar 57.7% dari total kematian (Pusat Informasi Kriminal Nasional Bareskrim Polri, 2021). Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Banten tahun 2020 melaporkan 8.168 kasus kecelakaan lalu lintas dan sebanyak 6.886 kasus (84%) melibatkan sepeda motor dan diketahui sebanyak 65.6% kematian akibat kecelakaan lalu lintas sepeda motor terjadi di Provinsi Banten (Badan Pusat Statistik Provinsi Banten, 2021).

Kota Tangerang Selatan menjadi salah satu wilayah di Provinsi Banten yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang tinggi. Menurut data Satuan Lalu Lintas Polres Tangerang Selatan tahun 2021, sepeda motor yang terlibat kecelakaan adalah 88.5% dan menjadi penyebab utama kematian akibat kecelakaan lalu lintas dengan persentase 71.8%. Pelanggaran lalu lintas, seperti melanggar batas kecepatan, mengendarai sepeda motor di trotoar, dan penggunaan sepeda motor tanpa kelengkapan kendaraan yang memadai menjadi penyebab utama kecelakaan tersebut (Blincoe, Miller, Zaloshnja, & Lawrence, 2015).

Dampak Kecelakaan lalu lintas sangat besar baik secara ekonomi maupun sosial. Dampak ekonomi berupa biaya perawatan kesehatan, kerugian produktivitas, kerusakan properti, dan biaya administrasi hukum, sedangkan dampak sosial berupa isolasi sosial dan stigma pada korban kecelakaan. Oleh karena itu, penting untuk melakukan upaya pencegahan agar jumlah kecelakaan lalu lintas dapat dikurangi dengan sosialisasi keselamatan berkendara.

Kurangnya keselamatan berkendara bisa menjadi faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti kelelahan, mengemudi dalam keadaan mabuk atau terpengaruh obat-obatan, kecepatan berlebihan, dan ketidakpatuhan pada aturan lalu lintas (Manurung, Sitorus, & Rinaldi, 2019). Studi mengenai berkendara aman sepeda motor di Jakarta menyebutkan bahwa faktor karakteristik seperti usia, sikap, status menikah, ekonomi, masa berkendara dan pengetahuan pengendara memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku keselamatan (Widyaningsih, 2022).

METODE

Penelitian kuantitatif dengan desain studi *cross sectional*, dilakukan di Universitas Pamulang. Variabel dependen penelitian ini adalah perilaku berkendara aman. Sementara itu, variabel independen dalam penelitian ini yaitu faktor karakteristik seperti usia, jenis kelamin, pengetahuan; persepsi individu meliputi persepsi ancaman,

Syaiful Bahri*, Lailatul Qomariyah, Habibah Noer Azzahra

Kesehatan Masyarakat, STIKes Widya Dharma Husada Tangerang
Korespondensi penulis: Syaiful Bahri. *Email: syaiful.wdh1@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.33024/hjk.v18i10.576

persepsi manfaat, persepsi hambatan, *self- efficacy*, dan *cues to action*.

Populasi penelitian adalah seluruh mahasiswa yang mengendarai sepeda motor sebagai model transportasi. Besar sampel minimal dihitung menggunakan rumus uji hipotesis beda 2 proporsi. Ditambah antisipasi *drop out* 10%, sehingga besar sampel menjadi 258 responden. Teknik pengambilan sampel secara *stratified random sampling* Pengumpulan data melalui pengisian kuesioner secara tatap muka secara langsung.

Pengolahan dan analisis data menggunakan perangkat komputer SPSS dan SmartPLS. SPSS digunakan untuk menganalisis data univariat, sedangkan SmartPLS untuk analisis *Structural Equation Modelling Partial Least Square* (SEM-PLS). Analisis univariat untuk mengetahui distribusi frekuensi setiap variabel. Analisis multivariat SEM-PLS untuk mengetahui pengaruh langsung dan tidak langsung terhadap perilaku berkendara yang aman, sehingga mendapatkan model prediksi perilaku keselamatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa.

Indikator penilaian variabel perilaku diklasifikasikan sebagai "buruk" apabila nilai yang diperoleh responden <median (150) dan perilaku "baik" jika ≤median. Variabel pengetahuan diklasifikasikan sebagai "buruk" apabila nilai < median (4) dan "baik" jika ≤median. Variabel persepsi ancaman diklasifikasikan sebagai "buruk" apabila nilai yang diperoleh responden < median (20) dan "baik" jika ≤median. Variabel persepsi manfaat diklasifikasikan sebagai "buruk" apabila nilai yang diperoleh responden < median (23) dan "baik" jika ≤ median. Variabel persepsi hambatan diklasifikasikan sebagai "buruk" apabila nilai yang diperoleh responden < median (22) dan "baik" jika ≤ median. Variabel *self eficacy* diklasifikasikan sebagai "buruk" apabila nilai yang diperoleh < median (30) dan *self eficacy* dikategorikan sebagai "baik" jika ≤ median, variabel *cues to action* diklasifikasikan sebagai "buruk" apabila nilai yang diperoleh responden berada di bawah nilai median (18), sebaliknya, *cues to action* dikategorikan sebagai "baik" jika nilainya sama dengan atau lebih besar dari nilai median.

Penentuan reliabilitas dan validitas indikator yang akan membentuk konstruk dilakukan dengan cara pengukuran uji model. Nilai outer loading pada konstruk Indikator reflektif memiliki batas cut-off>0.7, namun nilai >0.4 <0.7 dapat diterima jika penghapusan indikator tersebut tidak mengubah nilai *Average Variance Extracted* (AVE). Selanjutnya, indikator harus memiliki AVE >0.5 dan *composite reliability* (CR) >0.7. Ketika *outer weight* memiliki nilai p < 0.05 atau *outer loading* ≥0.5, maka konstruk yang memiliki indikator formatif adalah valid, uji kolinearitas menggunakan VIF yang <5. Uji validitas diskriminan menggunakan kriteria Fornell-Larcker. Ketika akar kuadrat AVE pada setiap variabel laten memiliki nilai yang lebih besar dari nilai korelasi antara variabel laten tersebut dengan variabel laten lainnya, maka validitas diskriminannya memiliki kualitas yang baik. Nilai p ≤0.05 digunakan untuk pengujian model struktural SRMR <0.1 dan nilai Q square >0 digunakan untuk menilai kecocokan model.

Penelitian ini telah lulus kelayakan etik dari Komite Etik Pelaksanaan Penelitian Kesehatan STIKes Widya Dharma Husada dengan nomor: 546/KEPK/FKM-UNEJ/XI/2024.

Syaiful Bahri*, Lailatul Qomariyah, Habibah Noer Azzahra

Kesehatan Masyarakat, STIKes Widya Dharma Husada Tangerang
Korespondensi penulis: Syaiful Bahri. *Email: syaiful.wdh1@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.33024/hjk.v18i10.576

HASIL

Tabel 1. Distribusi Demografi Karakteristik Responden (N=258)

Variabel	Hasil
Umur (Mean±SD) (Rentang)(Tahun)	(21.02±2.417) (17-28)
Jenis Kelamin (n/%)	
Perempuan	141/54.7
laki-laki	117/45.3
Perilaku Berkendara (n/%)	
Buruk	118/45.7
Baik	140/54.3
Pengetahuan (n/%)	
Buruk	54/20.9
Baik	204/79.1
Persepsi Ancaman (n/%)	
Buruk	109/42.2
Baik	149/57.8
Persepsi Manfaat (n/%)	
Buruk	119/46.1
Baik	139/53.9
Persepsi Hambatan (n/%)	
Buruk	116/45.0
Baik	142/55.0
***Self-Efficacy* (n/%)**	
Buruk	111/43.0
Baik	147/57.0
***Cues to Action* (n/%)**	
Buruk	85/32.9
Baik	173/67.1

Tabel 1. menunjukkan karakteristik responden dengan usia rata-rata dan standar deviasi (21.02±2.417) pada rentang 17-28 tahun. Mayoritas responden adalah perempuan sebanyak 141 (54.7%). Berdasarkan perilaku berkendara, mayoritas memiliki perilaku yang baik sebanyak 140 responden (54.3%) dan pengetahuan responden baik sebanyak 204 (79.1%). Responden memiliki persepsi ancaman yang baik sebanyak 149 (57.8), persepsi manfaat yang baik sebanyak 139 responden (53.9), persepsi hambatan mayoritas baik sebanyak 142 responden

Syaiful Bahri*, Lailatul Qomariyah, Habibah Noer Azzahra

Kesehatan Masyarakat, STIKes Widya Dharma Husada Tangerang
Korespondensi penulis: Syaiful Bahri. *Email: syaiful.wdh1@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.33024/hjk.v18i10.576

(55.0%). Sebagian besar responden memiliki *self-efficacy* yang baik sebanyak 147 responden (57.0%) dan berdasarkan *cues to action*, mayoritas baik yaitu sebanyak 173 responden (67.1%).

Tabel 2. Validitas Diskriminan Menurut Fornell-Larcker

Model Struktural	CTA	PA	PH	PM	Pengetahuan	SE	*Safety Driving*
CTA	0.839						
PA	0.261	0.821					
PH	0.264	0.223	0.763				
PM	0.122	0.373	0.287	0.814			
Pengetahuan	0.329	0.349	0.362	0.297			
SE	0.134	0.367	0.243	0.366	0.183	0.720	
Safety Driving	0.215	0.274	0.194	0.344	0.340	0.408	0.709

Tabel 2. menunjukkan bahwa model dinyatakan *fit* dengan nilai SRMR = 0.076 (<0.1). Berdasarkan seluruh nilai square <0.15, diketahui bahwa seluruh variabel laten eksogen (pengetahuan, *cues to action*, persepsi ancaman, manfaat, hambatan, dan *self-efficacy*) memiliki nilai relevansi prediksi yang kecil terhadap perilaku berkendara. Selanjutnya, hasil uji struktural model menunjukkan bahwa secara langsung terdapat hubungan antara pengetahuan (p=0.000), persepsi manfaat (p=0.017), dan *self-efficacy* (p=0.000) dengan perilaku berkendara. Hasil signifikan juga terlihat pada hubungan antara pengetahuan dengan persepsi ancaman (p=0.000), persepsi hambatan (p=0.000), persepsi manfaat (p=0.000) dan *self-efficacy* (p=0.005). Tidak terdapat hubungan signifikan antara *cues to action* (p=0.201), persepsi ancaman (p=0.862) dan persepsi hambatan (p=0.617) dengan perilaku berkendara aman. Secara tidak langsung terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara melalui persepsi manfaat (p=0.033), dan terdapat pula hubungan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara melalui *self-efficacy* (p=0.011).

Tabel 3. *Structural Model Results*

Model Struktural	Original Sample (O)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics (|O/STDEV|)	*p-value*	*Q-Square*
CTA -> Safety Driving	0.089	0.070	1.282	0.201	0.113
CTA -> Safety Driving	0.089	0.070	1.282	0.201	0.113
PA -> Safety Driving	0.011	0.065	0.173	0.862	
PH -> Safety Driving	-0.029	0.058	0.500	0.617	
PM -> Safety Driving	0.164	0.068	2.395	0.017	
Pengetahuan -> Safety Driving	0.311	0.089	3.508	0.000	
SE -> Safety Driving	0.300	0.056	5.387	0.000	
Pengetahuan -> PA	0.349	0.065	5.379	0.000	0.077
Pengetahuan -> PH	0.362	0.059	6.090	0.000	0.067
Pengetahuan -> PM	0.297	0.061	4.896	0.000	0.049
Pengetahuan -> SE	0.183	0.064	2.843	0.005	0.011
Pengetahuan -> PA -> Safety Driving	0.004	0,024	0.168	0.867	
Pengetahuan -> PH -> Safety Driving	-0.011	0,022	0.477	0.633	
Pengetahuan -> PM -> Safety Driving	0.049	0,023	2.135	0.033	
Pengetahuan -> SE -> Safety Driving	0.055	0.021	2.566	0.011	
			SRMR = 0.076		

Syaiful Bahri*, Lailatul Qomariyah, Habibah Noer Azzahra

Kesehatan Masyarakat, STIKes Widya Dharma Husada Tangerang
Korespondensi penulis: Syaiful Bahri. *Email: syaiful.wdh1@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.33024/hjk.v18i10.576

Tabel 3. menunjukkan hasil analisis model struktural, perilaku berkendara aman dipengaruhi secara signifikan oleh beberapa faktor, yaitu pengetahuan, persepsi manfaat, dan *self-efficacy*. Faktor lain seperti *cues to action*, persepsi ancaman, dan persepsi hambatan tidak memiliki pengaruh signifikan secara langsung terhadap perilaku berkendara aman. Hubungan tidak langsung yang signifikan melalui variabel mediasi, seperti persepsi manfaat dan *self-efficacy* memberikan gambaran bahwa peningkatan pengetahuan dapat memengaruhi perilaku berkendara aman melalui perubahan persepsi manfaat dan peningkatan *self-efficacy*.

PEMBAHASAN

Perilaku berkendara yang paling banyak dilaporkan adalah berbicara dengan orang lain dan menggunakan ponsel saat di perjalanan. Terdapat hubungan negatif yang signifikan secara statistik antara perilaku berkendara dan usia. Perilaku berkendara berisiko lebih tinggi terjadi pada laki-laki dan pengemudi tunggal serta berbanding terbalik dengan tingkat pendidikan. Selain itu, terdapat korelasi positif yang signifikan secara statistik antara perilaku berkendara berisiko dan kecelakaan lalu lintas jalan raya serta jumlah sanksi/denda lalu lintas. Persepsi tingkat keparahan, kerentanan, hambatan, dan ancaman berhubungan secara signifikan dengan perilaku berkendara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *health belief model* dapat digunakan sebagai kerangka konseptual program intervensi yang bertujuan mengurangi kecelakaan lalu lintas (Morowatisharifabad, 2009).

Perilaku berkendara tidak aman merupakan masalah mengemudi, meliputi perilaku mengemudi dan aspek-aspek seperti kecepatan (Chen & Chen, 2011). Perilaku tidak aman adalah suatu perilaku berbahaya dalam mengemudi yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan dan memungkinkan terlibat dalam kecelakaan serta dapat mengakibatkan cedera fatal bagi dirinya dan orang lain (Umar & Febrayosi, 2016).

Diantara komponen-komponen *health belief model*, *cues to action* dan manfaat yang dirasakan terbukti berkorelasi positif dengan perilaku berkendara yang aman, sementara hambatan yang dirasakan berkorelasi negatif. *Cues to action*, hambatan yang dirasakan dan manfaat yang dirasakan terbukti menjadi prediktor terkuat terhadap perilaku berkendara yang aman. Berdasarkan hasil penelitian tersebut dalam merancang program promosi kesehatan untuk meningkatkan perilaku berkendara aman di kalangan pengemudi taksi, *cues to action*, manfaat dan hambatan yang dirasakan merupakan hal yang penting. Oleh karena itu, periklanan, perancangan kampanye informasi, penekanan pada manfaat perilaku berkendara yang aman, dan hambatan modifikasi diperlukan (Razmara, Aghamolaei, Madani, Hosseini, & Zare, 2018).

Persepsi kontrol perilaku secara signifikan memprediksi niat menggunakan *helm* sepeda motor. Selain itu, kontrol perilaku yang dirasakan dan niat berperilaku secara signifikan memprediksi penggunaan *helm* sepeda motor. Hambatan yang dirasakan, efikasi diri, dan *cues to action* secara signifikan memprediksi penggunaan *helm* sepeda motor. Pengemudi sepeda motor yang memiliki tingkat kontrol perilaku yang tinggi, niat menggunakan *helm* sepeda motor, sedikit hambatan, efikasi diri, dan jumlah *cues to action* yang tinggi mempunyai kemungkinan paling besar untuk menggunakan *helm* sepeda motor (Aghamolaei, Tavafian, & Madani, 2011).

Diantara konstruk model keyakinan kesehatan, persepsi keseriusan, manfaat yang dirasakan, dan efikasi diri, memiliki hubungan yang signifikan dan langsung, sedangkan persepsi hambatan memiliki hubungan yang signifikan dan berbanding terbalik dengan perilaku berkendara yang aman. Efikasi diri merupakan penentu terkuat perilaku keselamatan berkendara. Meningkatkan efikasi diri, mengurangi hambatan yang dirasakan, dan menyoroti manfaat untuk tujuan menerima perilaku aman dapat dianggap sebagai prinsip dalam mendorong pendidikan dan pelatihan (Dadipoor, Ranaei, Ghaffari, Rakhshanderou, & Safari-Moradabadi, 2020).

Peneliti sebelumnya menjelaskan bahwa, keselamatan mempunyai dampak negatif yang signifikan terhadap kelalaian yang tidak disengaja (Zhou, Chang, Gu, Sun, Xu, Wang, & Wang, 2022). Selain itu, terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara. Pengetahuan merupakan faktor cikal bakal perilaku seseorang, pengemudi yang memiliki pengetahuan yang baik mengenai keselamatan berkendara akan memiliki kesadaran yang tinggi akan

Syaiful Bahri*, Lailatul Qomariyah, Habibah Noer Azzahra

Kesehatan Masyarakat, STIKes Widya Dharma Husada Tangerang
Korespondensi penulis: Syaiful Bahri. *Email: syaiful.wdh1@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.33024/hjk.v18i10.576

pentingnya berkendara dengan aman (Panuntun, Atmojo, & Hastuti, 2022).

Hasil penelitian terdahulu menyatakan bahwa pengaruh pengetahuan, sikap dan kepemilikan surat izin mengemudi (SIM), sedangkan pengalaman berkendara tidak berpengaruh terhadap perilaku *safety riding* (Siagian, Astuti, & Su, 2023). Selain itu, pendapat lain menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin, umur, dan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (Puspoprodjo & Laila, 2021). Faktor karakteristik berupa usia dan tingkat pendidikan, kemudian tingkat pemahaman *safety riding* dan penggunaan alat pelindung diri (APD) termasuk dalam pengetahuan *safety riding* mempunyai hubungan yang erat dengan tingkat kecelakaan yang terjadi (Qamara & Widowati, 2022).

Studi ini menunjukkan bahwa ada hubungan persepsi manfaat dengan *safety riding*. Berdasarkan penelitian sebelumnya, variabel sikap, persepsi, kepemilikan SIM, dan dukungan orang tua memiliki hubungan yang bermakna dengan p-*value* < 0.05 (Nugroho, Linda, & Novianus, 2022). Selain itu, juga terdapat hubungan persepsi dengan perilaku keselamatan sepeda motor pada siswa SMKN 2 Luwu tahun 2023 (Hamdan, Misnawati, Djano, & Rustam, 2024).

Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya, ditemukan bahwa variabel yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) adalah sikap (p=0.000), persepsi (p=0.000), dan peran teman sebaya (p=0.017) (Mokoginta, Sulaeman, & Amelia, 2022). Hal ini sejalan dengan penelitian lain yang menjelaskan bahwa faktor yang berhubungan dengan keselamatan berkendara pengemudi ojek online di komunitas Baung Sepat 77 adalah pengetahuan, sikap, persepsi, dan peran rekan kerja (Mawardani & Utari, 2023).

Selanjutnya terdapat hubungan antara *self-efficacy* dengan *safety riding*. Penelitian ini sejalan dengan peneliti sebelumnya yang menjelaskan bahwa ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin, pengetahuan, dan *self-efficacy* dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) (p *value* = 0.000) (Aeni, Effendi, Fauziah, & Herdiansyah, 2021). Pengetahuan responden dalam penelitian ini juga menunjukkan hubungan yang signifikan dengan *self-efficacy.* Didukung oleh hasil penelitian terdahulu bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pengetahuan dengan efikasi diri (Nugroho et al., 2022).

Pengetahuan sebagai variabel eksogen, penelitian ini juga menunjukkan hubungan dengan persepsi manfaat, ancaman, dan hambatan dalam *safety riding*. Terdapat pengaruh yang signifikan, namun sangat lemah antara persepsi dengan perilaku berkendara aman. Hasil observasi menunjukkan tidak ada perbedaan perilaku berkendara antara perkotaan dan pedesaan di Sumbawa (Maliga, Handayani, Lestari, & Hasifah, 2023).

SIMPULAN

Pengetahuan, persepsi manfaat, dan *self-efficacy* memiliki hubungan signifikan dengan perilaku berkendara aman. Selain itu, perilaku berkendara yang kurang aman lebih sering dilakukan oleh responden laki-laki, pengemudi tunggal, dan mereka dengan tingkat pendidikan yang lebih rendah.

SARAN

Perlu dikembangkan intervensi yang komprehensif seperti membuat program pelatihan berkendara yang menekankan untuk meningkatkan keterampilan berkendara dan kepatuhan akan aturan lalu lintas, kampanye kesadaran risiko melalui berbagai media yang fokus pada dampak kecelakaan dan pentingnya berperilaku berkendara aman.

DAFTAR PUSTAKA

Aeni, A. N., Effendi, L., Fauziah, M., & Herdiansyah, D. (2021). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, *1*(2), 191-204.

Aghamolaei, T., Tavafian, S. S., & Madani, A. (2011). Prediction of helmet use among Iranian motorcycle drivers: an application of the health belief model and the theory of planned behavior. *Traffic injury prevention*, *12*(3), 239-243.

Badan Pusat Statistik Provinsi Banten. (2021). Provinsi Banten dalam Angka 2021. Diakses dari: https://banten.bps.go.id/id/publication/2021/02/26/344951df21aeedca2572f336/provinsi-banten-dalam-angka-2021.htm

Syaiful Bahri*, Lailatul Qomariyah, Habibah Noer Azzahra

Kesehatan Masyarakat, STIKes Widya Dharma Husada Tangerang
Korespondensi penulis: Syaiful Bahri. *Email: syaiful.wdh1@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.33024/hjk.v18i10.576

Blincoe, L. J., Miller, T. R., Zaloshnja, E., & Lawrence, B. (2015). *The economic and societal impact of motor vehicle crashes, 2010 (Revised)* (No. DOT HS 812 013). United States. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration.

Chen, C. F., & Chen, C. W. (2011). Speeding for fun? Exploring the speeding behavior of riders of heavy motorcycles using the theory of planned behavior and psychological flow theory. *Accident Analysis & Prevention*, *43*(3), 983-990.

Dadipoor, S., Ranaei, V., Ghaffari, M., Rakhshanderou, S., & Safari-Moradabadi, A. (2020). Safe driving behaviors among taxi drivers: a predictive cross-sectional study based on the health belief model. *Archives of Public Health*, *78*, 1-6.

Hamdan, D. F., Misnawati, A., Djano, N. A. R., & Rustam, R. (2024). Hubungan Sikap, Persepsi, dan Keterampilan Mengendara Siswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Safety Riding di SMKN 2 Luwu. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia (MPPKI)*, *7*(5), 1343-1350.

Maliga, I., Handayani, A. R., Lestari, A., & Hasifah, H. (2023). Analysis of the Influence of Perception on Safety Riding Behavior in the Sumbawa Community. *Jurnal Penelitian Pendidikan IPA*, *9*(8), 6675-6681.

Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi, R. (2019). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Journal of Health Science and Physiotherapy*, *1*(2), 91-99.

Mawardani, A., & Utari, D. (2023). Faktor Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Komunitas Baung Sepat 77. *Jurnal Penelitian Kesehatan" SUARA FORIKES"(Journal of Health Research" Forikes Voice")*, *14*(1), 166-169.

Mokoginta, S., Sulaeman, U., & Amelia, A. R. (2022). Faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar SMAN 1 Kotamobagu. *Window of Public Health Journal*, *3*(3), 516-526.

Morowatisharifabad, M. A. (2009). The health belief model variables as predictors of risky driving behaviors among commuters in Yazd, Iran. *Traffic injury prevention*, *10*(5), 436-440.

Nugroho, R. T. S., Linda, O. L., & Novianus, C. (2022). 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.

Panuntun, M. B., Atmojo, T. B., & Hastuti, H. (2022). Hubungan pengetahuan mengemudi aman dan masa kerja dengan perilaku mengemudi aman pada sopir bus PO. X Kutoarjo. *JURNAL KESEHATAN LINGKUNGAN: Jurnal dan Aplikasi Teknik Kesehatan Lingkungan*, *19*(1), 15-22.

Pusat Informasi Kriminal Nasional Bareskrim Polri. (2021). Jurnal Tahunan Pusiknas Bareskrim Polri 2021. Diakses dari: https://pusiknas.polri.go.id/web_pusiknas/laporan/1649645185073.pdf

Puspoprodjo, W. U. A., & Laila, N. N. (2021). The Relationship between Gender, Age, and Knowledge with Safety Riding Behaviour at Productive Age in Java Island. *Proceeding ISETH (International Summit on Science, Technology, and Humanity)*, 14-18.

Qamara, R. A., & Widowati, E. (2022). Relationship Analysis Between Characteristics, Safety Riding Knowledge, and Intensity of Driver Mobility in Students with Traffic Accident Rates (Study Case at Senior High School 1 Blora). *International Journal of Active Learning*, *7*(2), 177-186.

Razmara, A., Aghamolaei, T., Madani, A., Hosseini, Z., & Zare, S. (2018). Prediction of safe driving Behaviours based on health belief model: the case of taxi drivers in Bandar Abbas, Iran. *BMC public health*, *18*, 1-8.

Syaiful Bahri*, Lailatul Qomariyah, Habibah Noer Azzahra

Kesehatan Masyarakat, STIKes Widya Dharma Husada Tangerang
Korespondensi penulis: Syaiful Bahri. *Email: syaiful.wdh1@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.33024/hjk.v18i10.576

Siagian, J. L. S., Astuti, R., & Su, H. M. (2023). Influencing factors riding safety behavior in students at Vocational High School Negeri 3 Sorong City. *Science Midwifery*, *11*(1), 135-140.

Umar, J., & Febrayosi, P. (2016). Faktor-faktor psikologis yang memengaruhi perilaku mengendarai sepeda motor tidak aman (Bachelor's thesis, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta: Fakultas Psikologi, 2016).

Widyaningsih, J. N. (2022). Penentu Perilaku Keselamatan Pengendara Sepeda Motor dengan Pendekatan Strcutural Equation Modeling. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, *24*(1), 11-20.

World Health Organization. (2018). Global status report on road safety 2018. Diakses dari: https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684

Yoga, P., Eka, D., Pradana, P., Rizaldi, A., Arifin, M. Z., & Agustin, I. W. (2017). *Model Prediksi Peluang Kecelakaan Yang Melibatkan Pengguna Sepeda di Kota Malang dan Kota Blitar* (Doctoral dissertation, Brawijaya University).

Zhou, D., Chang, M., Gu, G., Sun, X., Xu, H., Wang, W., & Wang, T. (2022). Analysis of risky driving behavior of urban electric bicycle drivers for improving safety. *Sustainability*, *14*(3), 1243.

Syaiful Bahri*, Lailatul Qomariyah, Habibah Noer Azzahra

Kesehatan Masyarakat, STIKes Widya Dharma Husada Tangerang
Korespondensi penulis: Syaiful Bahri. *Email: syaiful.wdh1@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.33024/hjk.v18i10.576