

**HUBUNGAN *RIDING CONDITION*, *RIDING PERSONALITY* DAN
VEHICLE CONDITION TERHADAP *SAFETY RIDING* MAHASISWA
PROGRAM STUDI S1 KESEHATAN MASYARAKAT**

Makomulamin¹, Nila Puspita Sari²

^(1,2)Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan (STIKes) Hang Tuah Pekanbaru
makomulamin@gmail.com

ABSTRAK

Salah satu moda transportasi yang digunakan mahasiswa didalam aktifitasnya sehari hari adalah kendaraan roda dua (bermotor). Dari pantauan dilapangan terlihat masih banyak mahasiswa yang belum memahami dengan benar bagaimana berkendara yang selamat atau *safety Riding*. Akibatnya banyak terjadi kecelakaan yang diakibatkan oleh kelalaian dari pengendara sepeda motor sendiri, melakukan pelanggaran lalu lintas seperti tidak menghidupkan sein, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi, berbonceng dengan penumpang lebih dari satu orang dan tidak menggunakan helm. Hal ini menunjukkan bahwa masih kurangnya tingkat pemahaman dan pengetahuan mahasiswa terhadap *safety Riding*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara *Riding Condition*, *Riding Personality* dan *Vehicle Condition* terhadap *Safety Riding*. Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah observasional dengan pendekatan kuantitatif analitik dengan desain penelitian *cross sectional*. Jumlah Populasi yang diteliti sebanyak 914 orang mahasiswa dengan jumlah sampel 90 orang. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah dengan cara acak sederhana. Analisis data menggunakan uji statistik *chi-square* dengan derajat kemaknaan (α)=0,05. Penelitian menunjukkan bahwa variabel yang terdapat hubungan dengan *Safety Riding* adalah *Riding Personality* (*p value* = 0,015), *vehicle Condition* (*p value* 0,006). Di harapkan mahasiswa untuk berperilaku selamat (*safety riding*) di jalan pada saat mengendarai kendaraan , Mahasiswa dapat menjadi *Role Mode* di dalam meningkatkan pengetahuan, serta kepedulian terhadap keselamatan berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Seperti perilaku buruk merokok saat berkendara, berbincang-bincang, menggunakan *handphone* saat berkendara, dan melanggar rambu lalu lintas dalam berkendara.

Kata Kunci : *Safety Riding, Riding Condition, Riding Personality dan Vehicle Condition*

ABSTRACT

One of the modes of transportation used by students in their daily activities is two-wheeled vehicles (motorized). From the observations in the field, there are still many students who do not understand properly how to drive a survivor or safety Riding. As a result there are many accidents caused by negligence of the motorcyclist himself, committing traffic violations such as not turning on the sein, riding a motorcycle at high speed, flocking with more than one passenger and not wearing a helmet. This shows that there is still a lack of understanding and knowledge of students towards riding safety. The purpose of this study is to know the relationship between Riding Condition, Riding Personality and Vehicle Condition to Safety Riding. The type of research used in this research is observational with a quantitative analytical approach with cross sectional research design. The population was studied as many as 914 students with a sample of 90 people. The sampling techniques used are in a simple random way. Data analysis using chi-square

statistical test with degree of meaning (α)=0.05. Research shows that variables that have a relationship with Safety Riding are Riding Personality (p value = 0.015), vehicle Condition (p value 0.006). It is expected that students to behave safely (safety riding) on the road when driving a vehicle, students can become Role Mode in improving knowledge, as well as concern for driving safety to avoid traffic accidents. Such as bad behavior smoking while driving, talking, using a mobile phone while driving, and violating traffic signs in driving

Keywords: Safety Riding, Riding Condition, Riding Personality and Vehicle Condition

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan permasalahan yang semakin lama semakin serius, hal ini dapat dilihat dari jumlah kecelakaan yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Kecelakaan lalu lintas ini tidak terlepas dari laju peningkatan volume kendaraan bermotor. Setiap tahunnya jumlah kendaraan bermotor di Indonesia terus mengalami kenaikan yakni pada tahun 2011 jumlah kendaraan sepeda motor mencapai sebanyak 68.839.341 unit, tahun 2012 mencapai 76.381.183 unit, tahun 2013 mencapai 83.390.073 unit, dan pada tahun 2014 jumlah kendaraan sepeda motor mencapai 92.529.925 unit (Ditjen Hubbat, 2015).

Sepeda motor penyumbang terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu sebesar 64%, setiap bulan setidaknya terjadi 7000 kecelakaan lalu lintas. Jenis pelanggaran yang dilakukan seperti tidak menggunakan helm, tidak disiplin pada jalur kiri, melawan arus, menggunakan jembatan penyeberangan, menyalakan kendaraan dengan kecepatan tinggi, menggunakan bak terbuka /sepeda motor roda tiga (Korlantas Polri, 2019).

Jumlah kecelakaan di Indonesia dari tahun ke tahun mencapai jumlah kecelakaan yang tinggi, pada tahun 2010 terjadi 140.277 kecelakaan, tahun 2011 mencapai 147.391 kecelakaan, tahun 2012 mencapai 111.015 kecelakaan, tahun 2013 mencapai 119.560 kecelakaan dan pada tahun 2014 mencapai angka 108.883 kecelakaan (Ditjen Hubbat, 2015).

Menurut data biro operasi Polda Riau, jumlah kecelakaan yang terjadi selama tahun 2012 sebanyak 2.036 orang, sedangkan tahun 2013 sebanyak 1.613 orang. Korban meninggal dunia selama tahun 2012 sebanyak 744 orang, sedangkan tahun 2013 sebanyak 670 orang. Korban luka berat dalam kecelakaan lalu lintas di tahun 2012 sebanyak 1.216 orang sedangkan tahun 2013 yang sebanyak 1.006 orang, untuk korban luka ringan selama tahun 2012, yakni sebanyak 1.807 orang, sedangkan di tahun 2013 meningkat mencapai 1.278 orang. Kerugian materil akibat kecelakaan lalu lintas selama tahun 2012 sebesar Rp. 9.051.290.000.dan pada tahun 2013 sebesar Rp.10.147.860.000 (BPS Riau, 2013).

Berdasarkan data Satlantas di Pekanbaru kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun mencapai angka yang tinggi pada tahun 2016 kejadian lalu lintas mencapai 212 kejadian, meninggal dunia 91 orang, luka berat 41 orang, luka ringan 117 orang, tahun 2017 mencapai 191 kejadian, meninggal dunia 103 orang, luka berat 78 orang, luka ringan 158 orang, tahun 2018 mencapai

196 kejadian, meninggal dunia 77 orang, luka berat 77 orang, luka ringan 269 orang, dan pada tahun 2019 terjadi 139 kejadian kecelakaan lalu lintas, meninggal dunia 52 orang, luka berat 48 orang, luka ringan 151 orang (Satlantas Polresta Pekanbaru, 2020).

Pelanggaran lalu lintas merupakan permasalahan yang memprihatinkan, seiring berjalannya waktu pelanggaran

lalu lintas terus meningkat, karena banyaknya masyarakat yang telah menjadikan pelanggaran lalu lintas sebagai kebiasaan yang dilakukan sehingga ketika polisi melakukan zebra penertiban lalu lintas banyak masyarakatnya yang terjaring (Sibarani, 2016). Pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan adalah tidak memiliki SIM, tidak memiliki STNK, melawan arus, tidak menggunakan helm standar SNI, knalpot balap, dari jumlah pelanggar lalu lintas terbanyak adalah usia 21 tahun-25 tahun yaitu sebanyak 513 orang, berdasarkan kategori profesi pelajar dan mahasiswa merupakan kategori terbanyak yang melakukan pelanggaran dibanding profesi lainnya (Satlantas Polresta Pekanbaru, 2017).

Berdasarkan jumlah kendaraan yang ditilang mengalami peningkatan pada tahun 2019, sebanyak 24.488 kendaraan ditilang akibat melanggar peraturan lalu lintas. Jumlah kendaraan yang ditilang akibat melakukan pelanggaran lalu lintas di Provinsi Riau tertinggi adalah Satlantas Polresta Pekanbaru, sebanyak 2.400 tilang. Berdasarkan data dari Polresta Pekanbaru tercatat memiliki kasus kecelakaan tertinggi dibandingkan daerah lain.

Kecelakaan lalu lintas pada kelompok remaja cenderung lebih tinggi, hal ini terlihat pada tingginya mahasiswa yang berperilaku tidak aman sebanyak 72,1 %. Perilaku tidak aman saat berkendara pada mahasiswa meliputi tidak mematuhi peraturan lalu lintas, tidak menggunakan perlengkapan berkendara (Jaket, helm, sarung tangan dan sepatu). (Utari 2010).

Safety Riding merupakan perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas yang didalamnya merupakan dasar pelatihan berkendara dengan memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang

(Ariwibowo, 2013). *Safety Riding* seharusnya dilakukan oleh setiap orang yang mengendarai sepeda motor baik jarak dekat maupun jauh, tetapi banyak mahasiswa yang tidak menaati peraturan lalu lintas saat mengendarai sepeda motor saat hendak pergi ke kampus, seperti tidak menggunakan helm karena mengendarai sepeda motor jarak dekat, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi karena terlambat, berbonceng tiga, menggunakan ponsel sambil mengendarai sepeda motor padahal mengendarai sepeda motor di jalan raya memiliki resiko yang tinggi.

Prodi Sarjana Kesehatan Masyarakat merupakan salah satu prodi yang memiliki mahasiswa terbanyak di STIKes Hang Tuah Pekanbaru. Lokasi Kampus berada dekat dengan jalan besar yang membuat banyak masyarakat yang berlalu lalang setiap harinya yang banyak dilalui kendaraan roda empat maupun roda dua setiap harinya, sehingga berpotensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan pantauan terlihat banyak mahasiswa didalam berkendara tidak menggunakan helm, kaca spion dicopot, lampu sein tidak hidup, dan sayap belakang yang di potong/dirombak. Kelengkapan surat surat yang sebagian tidak ada, dan bahkan tidak memiliki SIM. Disamping itu terdapat juga mahasiswa yang berkendara dengan kecepatan tinggi, berkendara lebih dari 2 orang dan memarkirkan kendaraan sembarangan.

Berdasarkan permasalahan tersebut terlihat mahasiswa belum memperhatikan aspek keselamatan berkendara saat menggunakan sepeda motor yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, khususnya mahasiswa prodi Kesmas. Dengan demikian peneliti tertarik untuk melakukan penelitian terkait *Safety Riding* Pada Mahasiswa STIKes Hang Tuah Pekanbaru.

METODE PENELITIAN

Jenis dalam penelitian ini adalah observasi dengan pendekatan kuantitatif analitik dengan desain *Cross Sectional*. Jumlah populasi pada penelitian ini sebanyak 914 orang. Teknik sampling yang digunakan pada penelitian ini adalah *simple random sampling*. Dengan sampel sebesar 90 Mahasiswa. Variabel dalam Penelitian ini dibatasi pada variabel independen , yaitu *Riding Condition*, *Riding*

Personality , *Vehicle Condition*. Sedangkan variabel dependen adalah *Safety Riding*. Lokasi penelitian ini dilakukan di Program Studi Kesehatan Masyarakat STIKes Hang Tuah Pekanbaru pada bulan Mei 2020 sampai September 2020. Proses pengumpulan data dilakukan melalui pembagian dan pengisian Kuesioner penelitian kepada responden. Analisa data menggunakan analisis Univariat dan analisis Bivariat.

HASIL

Karakteristik Responden

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden Mahasiswa Prodi S1 Kesmas STIKes Hang Tuah Pekanbaru tahun 2020

No.	Variabel	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1.	Umur		
	18 - 22 tahun	80	88,88
	23 – 25 tahun	5	5,56
	26 - 28 tahun	5	5,56
	Total	90	100
2.	Jenis Kelamin		
	Perempuan	58	64,4
	Pria	32	35,6
	Total	90	100

Berdasarkan hasil penelitian yang ditunjukkan dalam tabel 2 di atas diketahui mayoritas umur responden berada pada kelompok umur 18 – 22 tahun sebanyak 80 responden (88,8%), sebagian besar responden adalah perempuan sebanyak 58 orang (64,4%).

Analisis ini digunakan untuk memperoleh distribusi frekuensi masing-masing variabel independen (*Riding Condition*, *Riding Personality* dan *Vehicle Condition*) dan variabel dependen (*safety riding*). Data disajikan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi seperti yang ditunjukkan pada tabel berikut:

Analisis Univariat

Tabel 2. Distribusi Frekuensi *Riding Condition*, *Riding Personality*, *Vehicle Condition* dan *safety riding* Mahasiswa Prodi Kesmas di STIKes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020

No.	Variabel	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1.	Dependen		
	Safety <i>Riding</i>		
	Tidak Aman	53	58,9
	Aman	37	41,1
	Total	90	100
2.	Independen		
	A. <i>Riding Condition</i>		
	Beresiko	18	20,0
	Tidak beresiko	72	80,0
	Total	90	100

B. Riding Personality		
Beresiko	56	62,2
Tidak beresiko	34	37,8
Total	90	100
C. Vehicle Condition		
Beresiko	62	68,9
Tidak beresiko	28	31,1
Total	90	100.0

Berdasarkan hasil penelitian yang ditunjukkan dalam tabel 3 di atas diketahui mayoritas responden 58,9% didalam berkendara *Safety Riding* tidak aman, mayoritas (80%) tidak beresiko dialam *riding condition*, 62,2% beresiko didalam *Riding personality*, sebagian besar (68,9%) beresiko didalam *Vehicle Condition*.

Analisi Bivariat

Analisis bivariat dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variabel independen (*Riding Condition*, *Riding Personality* dan *Vehicle Condition*) dan variabel dependen (*Safety riding*).

a) Hubungan Antara *Riding Condition* dengan *Safety Riding* Pada Mahasiswa Prodi S1 Kesmas STIKes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020

Tabel 3. Hubungan Antara *Riding Condition* dengan *Safety Riding* Pada Mahasiswa Prodi S1 Kesmas STIKes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020

<i>Riding Condition</i>	<i>Safety Riding</i>				Total		Pvalue	POR (CI 95%)
	Tidak Aman		Aman		N	%		
	n	%	n	%				
Beresiko	7	38,9	11	61,1	18	100	0,097	0,360 (0,124-1,041)
Tidak Beresiko	46	63,9	26	36,1	72	100		
Total	53	58,9	37	41,1	90	100		

Berdasarkan pada tabel 4 diketahui dari 18 responden yang memiliki *Riding Condition* Beresiko, 38,9% *safety riding* tidak aman sedangkan yang *Riding Condition* tidak Beresiko 63,9% *safety riding* tidak aman.

Hasil uji statistik *chi square* diperoleh *P value* 0,097, artinya *P value*

besar dari α 0,05. Dapat disimpulkan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara *Riding Condition* dengan *safety riding* pada mahasiswa Prodi S1 Kesmas STIKes Hang Tuah Pekanbaru tahun 2020.

b) Hubungan Antara *Riding Personality* dengan *Safety Riding* Pada Mahasiswa Prodi S1 Kesmas STIKes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020

Tabel 4. Hubungan Antara *Riding Personality* dengan *Safety Riding* Pada Mahasiswa Prodi S1 Kesmas Stikes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020

<i>Riding Personality</i>	<i>Safety Riding</i>				Total		Pvalue	POR (CI 95%)
	Tidak Aman		Aman		N	%		
	n	%	n	%				
Beresiko	39	69,6	17	30,4	56	100	0,015	3,277 (1,347-7,975)
Tidak Beresiko	14	41,2	20	58,2	34	100		
Total	53	58,9	37	41,1	90	100		

Berdasarkan pada tabel 5 diketahui responden yang *Riding Personality* berisiko cenderung *safety riding* tidak aman. Dari 56 responden yang *Riding Personality* berisiko, 69,6% *safety riding* tidak aman sedangkan yang *Riding Personality* Tidak Berisiko, 41,2% *safety riding* tidak aman. Hasil uji statistik *chi square* diperoleh *P value* 0,015 artinya *P value* kecil dari α 0,05. Dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara *Riding*

Personality dengan *safety riding* pada mahasiswa Prodi S1 Kesmas STIKes Hang Tuah Pekanbaru tahun 2020.

Hasil analisa keeratan hubungan dua variabel diperoleh *Prevalence odds ratio* (POR) 3,277 dengan nilai *Confidence Interval* 95% (CI) = 1,347-7,975, artinya mahasiswa yang *Riding Personality* berisiko 3.3 kali *safety riding* tidak aman dibandingkan dengan mahasiswa yang *Riding Personality* tidak berisiko .

c) **Hubungan Antara *Vehicle Condition* dengan *Safety Riding* Pada Mahasiswa Prodi S1 Kesmas Stikes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020**

Tabel 5. Hubungan Antara Presepsi dengan *Safety Riding* Pada Mahasiswa STIKes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020

<i>Vehicle Condition</i>	Safety Riding				Total		<i>Pvalue</i>	POR (CI 95%)
	Tidak Aman		Aman		N	%		
	n	%	n	%				
Berisiko	43	69,4	19	30,6	62	100	0,006	4,074
Tidak Berisiko	10	35,7	18	64,3	28	100		(1,587-
Total	53	58,9	37	41,1	90	100		10,459)

Berdasarkan pada tabel 6 diketahui responden yang *vehicle Condition* berisiko cenderung *safety riding* tidak aman. Dari 62 responden yang berisiko, 69,4% *safety riding* tidak aman sedangkan yang tidak berisiko, 35,7% *safety riding* tidak aman. Hasil uji statistik *chi square* diperoleh *P value* 0,006 artinya *P value* kecil dari α 0,05. Dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara *vehicle Condition* dengan *safety riding* pada mahasiswa STIKes Hang Tuah Pekanbaru tahun 2020.

Hasil analisa keeratan hubungan dua variabel diperoleh *Prevalence odds ratio*(POR) 4,074 dengan nilai *Confidence Interval* 95% (CI) = 1,587-10,459, artinya mahasiswa yang *vehicle Condition* berisiko 4 kali *safety riding* tidak aman dibandingkan dengan mahasiswa yang *vehicle Condition* tidak berisiko di STIKes Hang Tuah Pekanbaru tahun 2020.

PEMBAHASAN

1. Hubungan Antara *Riding Condition* dengan *Safety Riding* Pada Mahasiswa Prodi S1 Kesmas STIKes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020

Berdasarkan hasil penelitian diketahui tidak terdapat hubungan yang signifikan antara *Riding Condition* dengan *Safety riding* pada mahasiswa STIKes Hang Tuah Pekanbaru tahun 2020.

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu penyebab kematian tertinggi, hal ini disebabkan karena tidak adanya perhatian khusus dari pengguna sepeda motor serta pelatihan *safety Riding*. Perlengkapan *safety (Riding Condition)* juga merupakan bagian yang terpenting didalam *Safety Riding*.

Safety riding merupakan sikap untuk selalu berfikir jauh kedepan dan selalu siap terhadap

kemungkinan apapun yang terjadi. Sehingga kondisi pengendara seperti emosi yang dapat menurunkan konsentrasi/perhatian, kondisi penglihatan yang sangat penting didalam memantau laju kendaraan dan kondisi sekeliling menjadi hal yang tidak bisa diabaikan didalam berkendara selamat (*Safety Riding*) di jalan raya.

Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui kenapa *Riding Condition* dengan *Safety riding* didalam penelitian ini tidak berhubungan karena pada saat dilakukan penelitian kondisi hati (emosi) responden tidak dipengaruhi oleh situasi laju kendaraan. Karena kondisi yang dirasakan oleh pengendara pada saat mengendarai kendaraan dengan kondisi pada saat tidak mengendarai kendaraan jauh berbeda dan tidak sama. Pada kondisi sedang tidak berkendara jauh lebih santai dan tidak membutuhkan fokus yang tinggi.

2. Hubungan Antara *Riding Personality* dengan *Safety Riding* Pada Mahasiswa Prodi S1 Kesmas Stikes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020

Berdasarkan Hasil uji statistik *chi square* diperoleh *P value* 0,015 artinya *P value* kecil dari α 0,05. Dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara *Riding Personality* dengan *safety riding* pada mahasiswa Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat STIKes Hang Tuah Pekanbaru tahun 2020.

Sebagaimana kita ketahui *Riding Personality* merupakan hal yang langsung berhubungan dengan kepribadian individu yang terlihat dari cara mengendarai kendaraan bermotor. Seperti ciri –ciri

pengemudi yang agresif mengebut, tidak memberi tanda, mengikuti terlalu dekat, mengabaikan lampu rambu lalu lintas, marah kepada pengemudi lain tanpa sebab, memotong kendaraan lain dengan caara yang salah dan membahayakan, berhenti mendadak, menggunakan jalur berkendara yang salah dan perilaku lain yang membahayakan pengendara lainnya.

Tentu saja antara *Riding Personality* dengan *safety riding* memiliki hubungan yang sangat signifikan. Gaya dari kepribadian pengendara yang tidak *safety* akan dapat membahayakan pengendara lain di jalan raya. Sehingga diperlukan *Riding Personality* dengan gaya atau sikap yang aman di jalan raya serta mematuhi seluruh aturan lalu lintas. Sebagaimana diketahui *Riding Personality* juga dipengaruhi oleh sikap, kesadaran dan pengetahuan, sehingga didalam mengendarai kendaraan akan lebih waspada (antisipasi) agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas.

3. Hubungan Antara *Vehicle Condition* dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Mahasiswa Prodi S1 Kesmas Stikes Hang Tuah Pekanbaru Tahun 2020

Berdasarkan Hasil uji statistik *chi square* diperoleh *P value* 0,006 artinya *P value* kecil dari α 0,05. Dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara *vehicle Condition* dengan *safety riding* pada mahasiswa Prodi S1 Kesmas STIKes Hang Tuah Pekanbaru tahun 2020.

Penelitian yang dilakukan oleh Prima DW, dkk (2015) dalam Jurnal Kemas berdasarkan analisis bivariat diketahui *P Value* 0,368

yang menyatakan tidak ada hubungan signifikan antara *vehicle Condition* dengan *safety riding*.

Vehicle Condition atau kondisi kendaraan merupakan bagian terpenting yang harus diperhatikan sebelum dilakukan perjalanan menggunakan kendaraan. Maka langkah yang harus dilakukan adalah melakukan *Pre Trip inspection*, selalu mempertahankan kondisi kendaraan dalam kondisi prima (service continue).

Pre Trip inspection dilakukan dengan pengecekan kondisi body kendaraan (kaca, spion, lampu, roda, kondisi ban dan tekanan udara), pengecekan mesin (*engine component*) seperti Ban, control (alat kontrol seperti stir, gas, kopling, dan indikator), oli (oli mesin, minyak rem dan BBM), *chain, kick stand*. Kegiatan *Pre Trip inspection* merupakan kesiapan dari kendaraan sebelum melakukan perjalanan sudah diperiksa secara benar agar didalam berkendara tidak mengalami kesalahan yang diakibatkan dari kondisi kendaraan. Berkendarapun menjadi lebih aman, nyaman dan selamat.

SIMPULAN

Terdapat hubungan *Riding Personality* , *Vehicle Condition*, dengan *safety riding* pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat STIKes Hang Tuah Pekanbaru.

DAFTAR PUSTAKA

Adi, Waskito Dan Bambang Susantono, 2014, *Analisis Keselamatan Berlalu Lintas Di Lingkungan Kampus Undip*, Jurnal Teknik Pwk, Volume 3, No. 4. Diakses 4 September 2019.

Adinugroho, Nurcahyo, Bing Kurniawan Dan Ida Wahyuni, 2014, *Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang*, Jurnal Kesmas Volume 2, No. 6. Diakses 4 September 2019

Agung, Ivan Muhammad, 2014, *Model Perilaku Pengendara Beresiko Pada Remaja*, Jurnal Psikologi Integratif, Volume 2, No. 2, 35-41. Diakses 2 November 2019

Agustian Rizki, 2017, *Hubungan Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara Dengan Intensitas Penggunaan Helm Pada Mahasiswa*. Diakses 27 Januari 2020

Anonim, 2015, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Pustaka Mahardika, Yogyakarta

Anonim, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan*

Ariwibowo, Raditya, 2013, *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik*, Jurnal Kesehatan Masyarakat Volume 2 No.1. diakses 2 November 2019

Asdar, Muhammad, Rismayanti Dan Dian Sidik, 2013, *Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Di Kabupaten Pangkep*. Diakses 4 September 2019

- Astuti, Indah Dwi, 2014, *Analisis Penerapan Perilaku Aman Berkendara Pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Di Kawasan Unsri Indralaya Tahun 2014*. Diakses 2 November 2019
- Azizah, Mutiara Hikmatul, 2016, *Faktor yang Berhubungan Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa (Studi Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkat 2008-2015)*. Diakses 30 Oktober 2019
- Badan Pusat Statistik Prov. Riau 2015, *Prov Riau Dalam Angka 2017*, Badan Statistik Prov. Riau, Pekanbaru
- Bustan, M.N, 2007, *Epidemiologi: Penyakit Tidak Menular*, Rineka Cipta Jakarta
- 2015, *Manajemen Pengendalian Penyakit Tidak Menular*, Rineka Cipta, Jakarta
- Colle Andi, dkk, 2016, *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka 2016*, diakses 27 Januari 2020
- Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika, 2013, *Panduan Keselamatan Di Jalan*, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah
- Dinas Kesehatan Proinsi Riau, 2016, *Profil Kesehatan Provinsi Riau 2016*, Dinas Kesehatan Provinsi Riau, Riau
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2014, *Perhubungan Darat Angka Tahun 2013*, Kementerian Perhubungan Ri, Jakarta
- _____, 2015, rencana lima tahunan direktorat jendral perhubungan darat 2015- 2019, direktorat jendral perhubungan darat, Jakarta
- Ditjen Perhubungan Darat, 2009, *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*, Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta
- Firmansyah, Andi, Muhammad Rum Rahim Dan Atjo Wahyu, 2013, *Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah Di Pt Prima Karya Manunggal (Pkm) Kab. Pangkep Tahun 2013*. Diakses 3 September 2019
- Hakim, Lukman Dan Fathul Lubabin Nuqul, 2011, *Analisa Sikap Terhadap Aturan Lalu Lintas Pada Komunitas Bermotor*, Jurnal Psikologi Indonesia Vol. Viii, Nomor 2. Diakses 3 November 2019
- Hermawan, Kawan, 2014, *Persepsi Pengendara Sepeda Motor Terhadap Kewajiban Penggunaan Helm Standar Di Kabupaten Kubu Raya (Analisa Pelaksanaan Dalam Pasal 57 Ayat (1) Jo Ayat (2) Dan Pasal 106 Ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Di Jalan Adi Sucipto Kabupaten Kubu Raya*, Jurnal S1 Ilmu Sosiatri Vol. 3 Nomor 3. Diakses 2 September 2019
- Hendrawan Rendi, 2019, *Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Siswa Di Kota Surakarta*. diakses 27 Januari 2020
- Indonesia safety Drivingcentre, 2016, *Basic Theory of riding*, Jakarta,

- Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2014, *Polantas Dalam Angka Tahun 2014*, Korps Lalu Lintas Republik Indonesia, Jakarta
- Ketut Swarjana, *Metodologi Penelitian Kesehatan*, Cv Andi Offset: Yogyakarta
- Mahawati, Eni, dan Jaka Prasetya, 2013, *Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara Terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja Di Semarang*, Jurnal Semantik 2013. Diakses 4 September 2019
- Manurung Jamen dkk, 2019, *Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Gojek) Di Kota Medan Sumatera Utara*, volume 1 nomor 2. Diakses 27 Januari 2020
- Murni Yetti, dkk, *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan At Risk Behavior Pada Pengemudi Mobil Sampah Di Dinas Lingkungan Hidup Dan Kebersihan Kota Pekanbaru Tahun 2017*. Diakses 1 September 2019
- Notoadmodjo, Soekidjo, 2010, *Metodelogi Penelitian Kesehatan*, Rineka Cipta: Jakarta
- Prima Wahyu, 2015, faktor-faktor yang berhubungan terhadap perilaku safety riding pada mahasiswa fakultas x diponegoro, volume 3 nomor 3. Diakses 27 Januari 2020
- Puspitasari Ayu Dwi, Lucia Yovita Hendrati, 2013, *Hubungan Antara Faktor Pengemudi Dan Faktor Antara Faktor Pengemudi Dan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor*, Jurnal Berkala Epidemiologi Volume 1no.2. diakses 4 November 2019
- Rahardjo, Rinto, 2014, *Tertib Berlalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta
- Ridho, Muhammad, 2012, *Hubungan Persepsi Resiko Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Pemakaian Helm Pada Mahasiswa Universitas Indonesia Depok Tahun 2012*. Diakses 2 September 2019
- Rifal, Akhmad David Casidy, Anita Dewi P.S Dan Ismi Ragil Hartanti, 2015, *Faktor Resiko Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah (Risk Factors In Relation To Traffic Accident In Bus Drivers P.O Jember Indah)*, Artikel Ilmiah Mahasiswa. Diakses 5 September 2019
- Sabri Luknis, Dan Sutanto Priyo Hastono, 2014, *Statistik Kesehatan*, Rajawali Pers, Jakarta
- Septiana, *Hubungan Perilaku Beresiko (At Risk Behavior) Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Bagian Penanaman Dan Perawatan Di Pt. Arara Abadi Distrik Sorek Tahun 2017*. Diakses 5 September 2019

- Salihat Ing Kurnia, Dan Meily Kurniawidjaja, 2010, *Persepsi Resiko Berkendara Dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan Di Kampus Universitas Indonesia, Depok*, Jurnal Kesehatan Masyarakat Nasional Vol. 4 No. 6. Diakses 1 Oktober 2019
- Sibarani Saurmida, 2016, *Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor Roda Dua Diwilayah Polisi Sektor Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu*, JOM FISIP Volume 3 No.2. diakses 1 September 2019
- Sunyoto Danang, 2012, *Statistik Kesehatan : Analisis Data Dengan Perhitungan Manual Dan Program Spss*, Nuha Medika, Yogyakarta
- Supiyono, 2018, *Keselamatan Lalu Lintas*, Polinema Press, Politeknik Negeri Malang
- Tribowo Cecep Dan ,Mitha Erlisya Pushandant, 2015, *Pengantar Dasar Ilmu Kesehatan Masyarakat*, Nuha Medika, Yogyakarta
- Utari Gineung Cynthia, 2009, *Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi, Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009*. Diakses 27 Januari 2020
- Widyawati Novita, 2018, *Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pengendara Ojek Online Di Surakarta*. diakses 27 Januari 2020
- Wulandari Septi, Dkk, 2017, *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di PT Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang 2017*, volume 5 nomor 5. Diakses 27 Januari 2020