



## Determinan Psikososial dan Individu terhadap Perilaku Berkendara pada Mahasiswa di Jayapura: Studi Potong Lintang Menggunakan Teori Perilaku Terencana

Brema JK Damanik<sup>1</sup>✉, Nimbrot Walianggen<sup>2</sup>, Maria Ulfa Nur Hidayanti<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Anusandhana Grha

<sup>2</sup>Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Cenderawasih

<sup>3</sup>Fakultas Kedokteran, Universitas Negeri Semarang

### Article Info

History article :

Submit: 2025-09-11

Accepted: 2025-12-01

Publish: 2025-12-30

Keywords:

*Motorcycle Safety, Risky Riding Behavior, Theory of Planned Behavior, Traffic Knowledge*

DOI:

<https://doi.org/10.15294/ijphn.v5i2.33725>

### Abstrak

**Latar Belakang:** Perilaku berkendara berisiko di kalangan mahasiswa merupakan tantangan serius bagi kesehatan masyarakat di Jayapura, Indonesia, di mana penggunaan sepeda motor sangat luas sementara penegakan hukum lalu lintas masih terbatas. Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi faktor individu dan psikososial terhadap perilaku berkendara menggunakan kerangka Theory of Planned Behavior (TPB).

**Metode:** Studi menerapkan desain potong lintang dengan responden adalah 76 mahasiswa di Jayapura. Data dikumpulkan melalui kuesioner terstruktur yang mencakup aspek sikap, norma yang dirasakan, efikasi diri, motivasi pengendalian diri, dan pengetahuan berkendara. Analisis regresi logistik multivariat digunakan untuk mengidentifikasi prediktor yang signifikan.

**Hasil:** Pengendara berjenis kelamin laki-laki (AOR = 7,235; 95% CI: 1,914–27,350;  $p = 0,004$ ), pengalaman berkendara sejak usia <17 tahun (AOR = 7,100; 95% CI: 1,808–27,891;  $p = 0,005$ ), efikasi diri rendah (AOR = 6,280; 95% CI: 1,083–36,401;  $p = 0,040$ ), dan pengetahuan lalu lintas kurang baik (AOR = 0,240; 95% CI: 0,061–0,943;  $p = 0,041$ ) berasosiasi signifikan dengan perilaku berkendara berisiko. Sikap dan norma yang dirasakan tidak berasosiasi secara signifikan dengan perilaku tersebut.

**Kesimpulan:** Perilaku berkendara berisiko di kalangan mahasiswa lebih banyak berasosiasi dengan karakteristik individu dan kompetensi psikologis dibandingkan dengan sikap atau norma sosial. Intervensi sebaiknya difokuskan pada peningkatan efikasi diri dan pendidikan lalu lintas yang terarah, terutama bagi pengendara laki-laki muda yang telah terbiasa menggunakan sepeda motor sejak dulu.

### Abstract

**Background:** Risky riding behavior among university students poses a serious public health challenge in Jayapura, Indonesia, where motorcycle use is widespread and traffic law enforcement remains limited. This study aimed to identify individual and psychosocial factors associated with risky riding behavior using the framework of the Theory of Planned Behavior (TPB).

**Methods:** A cross-sectional design was applied, involving 76 university students in Jayapura who had at least six months of riding experience and consented to participate. Data were collected using a structured questionnaire covering attitudes, perceived norms, self-efficacy, self-control motivation, and traffic knowledge. Multivariate logistic regression analysis was used to identify significant predictors.

**Results:** Male riders (AOR = 7.235; 95% CI: 1.914–27.350;  $p = 0.004$ ), those who began riding before the age of 17 (AOR = 7.100; 95% CI: 1.808–27.891;  $p = 0.005$ ), riders with low self-efficacy (AOR = 6.280; 95% CI: 1.083–36.401;  $p = 0.040$ ), and those with poor traffic knowledge (AOR = 0.240; 95% CI: 0.061–0.943;  $p = 0.041$ ) were significantly associated with risky riding behavior. In contrast, attitudes and perceived norms were not significantly associated.

**Conclusion:** Risky riding behavior among university students was more strongly associated with individual characteristics and psychological competencies than with attitudes or social norms. Therefore, interventions should focus on strengthening self-efficacy and targeted traffic education, particularly for young male riders who have been accustomed to riding motorcycles from an early age.

©2025 Universitas Negeri Semarang

✉ Correspondence Address:  
Anusandhana Grha  
Email : bremadamanik05@gmail.com

pISSN 2798-4265  
eISSN 2776-9968

## Pendahuluan

Perilaku berkendara berisiko masih menjadi perhatian utama dalam kesehatan masyarakat, khususnya di kalangan mahasiswa di Indonesia. Kondisi ini semakin menonjol di wilayah seperti Jayapura, dimana mayoritas mahasiswa menggunakan sepeda motor sebagai transportasi, sementara penegakan hukum lalu lintas masih belum konsisten. Pengendara usia muda cenderung memiliki perilaku berbahaya seperti melaju kecepatan tinggi, menerobos lampu merah, membawa penumpang melebihi kapasitas, serta berkendara dalam kondisi mabuk atau kelelahan. Tindakan-tindakan tersebut tidak hanya membahayakan diri sendiri, tetapi menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Data dari Polresta Jayapura Kota (2024) menunjukkan terdapat 1.289 kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2024, sedikit menurun dibandingkan 1.341 kasus pada tahun 2023. Meskipun terjadi penurunan jumlah kasus, angka kematian tetap tinggi, yaitu 77 korban jiwa pada tahun 2024 dibandingkan 81 pada tahun sebelumnya. Kesalahan manusia (human error) yang sering kali dipengaruhi oleh konsumsi alkohol diidentifikasi sebagai faktor utama penyebab kecelakaan tersebut.

Memahami faktor-faktor psikososial dan individu yang memengaruhi perilaku berkendara berisiko merupakan upaya untuk mengatasi masalah ini. Theory of Planned Behavior (TPB) oleh Ajzen telah diakui secara luas sebagai model teoritis yang efektif dalam menjelaskan faktor-faktor kognitif dan sosial yang memengaruhi berbagai perilaku kesehatan dan perilaku berisiko, termasuk perilaku berkendara yang tidak aman. Perilaku seseorang dipengaruhi oleh niat untuk bertindak, sedangkan niat tersebut dibentuk oleh sikap individu terhadap perilaku, norma subjektif yang berasal dari lingkungan sosial, serta persepsi terhadap tingkat kendali atas perilaku yang akan dilakukan.

Berbagai penelitian terdahulu menunjukkan bahwa konstruk TPB merupakan prediktor yang signifikan terhadap perilaku berkendara berisiko (Chen, 2022; Chorlton, 2012; Jalaludin, 2021). Beberapa pengembangan teori tersebut juga menyoroti pentingnya faktor pencarian sensasi (sensation seeking),

efikasi diri (self-efficacy), dan persepsi risiko (risk perception) dalam membentuk niat dan perilaku pengendara muda (Li, 2021; Muntafi, 2022; Zhao, 2023).

Faktor karakteristik seseorang seperti usia, jenis kelamin dan pengalaman berkendara juga terbukti berpengaruh terhadap kecenderungan berkendara berisiko (Le, 2023; Manh, 2023; Yanuvianti, 2019). Pengaruh sosial, terutama dari teman seaya, turut memperkuat kecenderungan pengendara muda untuk mengambil risiko (Guggenheim, 2020; Umniyatun, 2021).

Meskipun telah banyak penelitian terkait perilaku berkendara berisiko di Indonesia, studi yang secara khusus menyoroti mahasiswa di wilayah timur Indonesia, terutama di Jayapura, masih sangat terbatas. Mempertimbangkan konteks budaya, infrastruktur, dan penegakan hukum yang berbeda dengan wilayah barat Indonesia maupun negara lain, pola perilaku pengendara di Jayapura kemungkinan memiliki karakteristik tersendiri. Penelitian ini bertujuan menganalisis faktor-faktor psikososial dan individu yang memengaruhi perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa di Jayapura dengan menggunakan kerangka TPB.

## Metode

Desain yang digunakan yaitu potong lintang (cross-sectional) untuk menganalisis pengaruh faktor individu dan psikososial terhadap perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa di Jayapura. Penelitian dilaksanakan pada bulan Januari hingga Maret 2025 dengan melibatkan 76 mahasiswa aktif yang memiliki pengalaman berkendara sepeda motor minimal enam bulan, berdomisili di Kota Jayapura, serta bersedia menjadi responden melalui pengisian kuesioner. Kriteria inklusi responden meliputi mahasiswa aktif yang berusia minimal 18 tahun dan pernah mengendarai sepeda motor secara mandiri. Kriteria eksklusi responden adalah tidak memenuhi persyaratan usia dan pengalaman berkendara. Pemilihan sampel dilakukan dengan teknik purposive sampling.

Instrumen penelitian yang digunakan adalah kuesioner melalui penyesuaian berdasarkan indikator perilaku berkendara aman (safety riding). Kuesioner penelitian

dilakukan uji validitas dan reliabilitas pada 30 responden. Hasil uji validitas menunjukkan seluruh butir pertanyaan valid ( $r$  hitung  $> 0,361$ ). Uji reliabilitas menggunakan Cronbach's Alpha menunjukkan seluruh variabel memiliki nilai yang tinggi, yaitu: Persepsi Norma Institusional ( $\alpha = 0,854$ ), Efikasi Diri dalam Berkendara ( $\alpha = 0,770$ ), Sikap Berkendara ( $\alpha = 0,968$ ), Pengetahuan Lalu Lintas ( $\alpha = 0,903$ ), dan Motivasi Pengendalian Diri ( $\alpha = 0,958$ ). Hasil uji menunjukkan kuesioner penelitian dapat digunakan pada responden penelitian.

Data yang telah terkumpul dianalisis menggunakan perangkat lunak statistik. Analisis univariat digunakan untuk menggambarkan karakteristik responden dan distribusi jawaban. Analisis bivariat dilakukan untuk menilai hubungan antara variabel independen dan perilaku berkendara berisiko, kemudian dilakukan analisis regresi logistik multivariat, dengan hasil disajikan dalam bentuk odds ratio (OR) dan interval kepercayaan 95% (95% CI).

## Hasil dan Pembahasan

Hasil penelitian ini memberikan gambaran mengenai pola dan faktor prediktor perilaku berkendara berisiko di kalangan mahasiswa yang mengendarai sepeda motor. Temuan penelitian disajikan dalam empat tabel untuk memudahkan pembahasan secara sistematis dan terstruktur. Tabel 1 menampilkan karakteristik dasar responden, meliputi profil demografis, tingkat pengetahuan tentang peraturan lalu lintas, sikap terhadap keselamatan berkendara, serta atribut psikososial utama. Tabel 2 menggambarkan frekuensi keterlibatan mahasiswa dalam berbagai bentuk perilaku berkendara berisiko, sehingga memberikan gambaran mengenai praktik tidak aman yang paling umum terjadi. Tabel 3 menyajikan hasil analisis bivariat yang menunjukkan variabel-variabel individu dan psikologis yang memiliki hubungan signifikan dengan perilaku berisiko. Tabel 4 menampilkan hasil analisis regresi logistik multivariat yang menyoroti faktor-faktor paling berpengaruh yang dapat meningkatkan atau menurunkan kemungkinan mahasiswa terlibat dalam perilaku berkendara berisiko.

Data demografis menunjukkan bahwa

sebagian besar responden merupakan laki-laki (56,6%), dengan mayoritas mahasiswa melaporkan mulai mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun (57,9%). Fakta bahwa lebih dari 80% responden tidak memiliki izin mengemudi yang resmi melalui kepemilikan surat izin mengemudi yang sah mengindikasikan adanya pelanggaran administratif. Kebiasaan mulai berkendara pada usia yang lebih muda secara konsisten dikaitkan dengan perilaku yang lebih berisiko, terutama karena tingkat kedewasaan yang masih rendah dan keterbatasan pengetahuan lalu lintas pada tahap perkembangan tersebut (Yanuvianti, 2019; Manh, 2023).

Sebagian besar partisipan berasal dari perguruan tinggi negeri (65,8%), yang kemungkinan mencerminkan akses pendidikan yang lebih luas dan keragaman sosial ekonomi. Menariknya, meskipun 60,5% responden memiliki pengetahuan lalu lintas yang baik, hanya separuh di antaranya yang menunjukkan sikap positif terhadap keselamatan berkendara. Ketidaksesuaian antara pengetahuan dan sikap ini penting untuk diperhatikan, karena memperkuat pandangan bahwa informasi semata tidak selalu berujung pada perubahan perilaku yang lebih aman.

Selain itu, meskipun sebagian besar mahasiswa melaporkan memiliki persepsi norma institusional yang kuat (88,2%), efikasi diri yang tinggi (77,6%), serta motivasi pengendalian diri yang baik (67,1%), atribut psikologis tersebut tidak selalu tercermin dalam perilaku nyata, terutama pada konteks di mana mekanisme penegakan hukum lemah atau pengaruh sosial justru mendorong perilaku berisiko (Chorlton, 2012; Jalaludin, 2021).

Kesenjangan antara apa yang diketahui mahasiswa dan bagaimana mereka bertindak mencerminkan fenomena yang sering dibahas dalam ilmu perilaku, yaitu kesenjangan antara niat dan tindakan (intention-behavior gap). Di wilayah seperti Jayapura, ketidaksesuaian ini dapat diperkuat oleh norma budaya, dinamika pergaulan teman sebaya, serta keterbatasan infrastruktur, yang semuanya berperan dalam membentuk bagaimana niat diimplementasikan dalam perilaku nyata (Guggenheim, 2020; Umniyatun, 2021).

**Table 1.** Gambaran Umum Karakteristik Responden

Kategori	Karakteristik	Frekuensi	Presentase (%)
Jenis kelamin	Laki-laki	43	56,6
	Perempuan	33	43,4
Usia pertama kali berkendara	< 17 tahun	44	57,9
	≥ 17 tahun	32	42,1
Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)	Tidak memiliki SIM	61	80,3
	Memiliki SIM	15	19,7
Jenis perguruan tinggi	Perguruan tinggi negeri	50	65,8
	Perguruan tinggi swasta	26	34,2
Pengetahuan lalu lintas	Pengetahuan kurang baik	30	39,5
	Pengetahuan baik	46	60,5
Sikap berkendara	Sikap negatif	38	50,0
	Sikap positif	38	50,0
Persepsi norma institusional	Persepsi rendah	9	11,8
	Persepsi tinggi	67	88,2
Efikasi diri dalam berkendara	Kepercayaan diri rendah	17	22,4
	Kepercayaan diri tinggi	59	77,6
Motivasi pengendalian diri	Motivasi rendah	25	32,9
	Motivasi tinggi	51	67,1

**Table 2.** Distribusi Frekuensi Perilaku Berkendara Berisiko di Kalangan Mahasiswa

Kategori	Karakteristik	Frekuensi	Persentase (%)
Perilaku berkendara agresif	Agresif	44	57,9
	Tidak agresif	32	42,1
Pelanggaran lampu lalu lintas	Melanggar	37	48,7
	Tidak melanggar	39	51,3
Kecepatan berkendara	Melebihi batas kecepatan	51	67,1
	Sesuai batas kecepatan	25	32,9
Berkendara saat sakit	Saat kondisi sakit	36	47,4
	Saat kondisi sehat	40	52,6
Berkendara di bawah pengaruh alkohol	Dalam pengaruh alkohol	6	7,9
	Tidak dalam pengaruh alkohol	70	92,1
Membawa penumpang berlebih	Melebihi jumlah yang diperbolehkan	68	89,5
	Satu penumpang atau tidak ada	8	10,5
Kepatuhan terhadap aturan lalu lintas	Tidak patuh	30	60,5
	Patuh	46	39,5

Perilaku berkendara berisiko ditemukan dalam proporsi yang mengkhawatirkan, dengan bentuk yang paling sering dilaporkan adalah membawa penumpang melebihi kapasitas (89,5%), berkendara melebihi batas kecepatan (67,1%), dan perilaku berkendara agresif (57,9%). Pola ini menunjukkan adanya kecenderungan normalisasi terhadap praktik berkendara yang tidak aman di kalangan mahasiswa. Temuan serupa juga dilaporkan di beberapa negara Asia Tenggara, di mana pengendara muda sering mengabaikan keselamatan lalu lintas demi kenyamanan atau penerimaan sosial dari teman sebaya (Umniyatun, 2021; Yanuvianti, 2019).

Pelanggaran lain seperti menerobos lampu merah (48,7%), berkendara saat dalam

kondisi sakit (47,4%), serta ketidakpatuhan umum terhadap aturan lalu lintas (60,5%) juga cukup sering terjadi. Meskipun hanya 7,9% responden yang melaporkan pernah berkendara di bawah pengaruh alkohol, angka ini tetap menjadi perhatian serius mengingat potensi dampak fatal yang dapat ditimbulkannya.

Pola-pola tersebut mencerminkan rendahnya kepedulian terhadap keselamatan di jalan dan menggambarkan karakteristik perkembangan pada masa dewasa muda, di mana persepsi terhadap risiko sering kali masih rendah dan kemampuan pengendalian diri belum sepenuhnya terbentuk (Muntafi, 2022; Zhao, 2023). Selain itu, pengaruh teman sebaya serta rendahnya persepsi terhadap kerentanan pribadi, yang secara konsisten dikaitkan dengan

perilaku berisiko pada remaja dan dewasa muda, dapat semakin mendorong mahasiswa untuk terlibat dalam praktik berkendara yang

tidak aman, meskipun mereka sebenarnya menyadari bahaya yang mungkin timbul (Guggenheim, 2020; Le, 2023).

**Table 3.** Hasil Uji Statistik Bivariat

Variabel	Perilaku Berkendara		<i>p value</i>
	Berisiko	Tidak Berisiko	
Jenis kelamin			
Laki-laki	32 (74,4%)	11 (25,6%)	0,002*
Perempuan	13 (39,4%)	20 (60,6%)	
Usia pertama berkendara			
< 17 tahun	30 (68,2%)	14 (31,8%)	0,062
≥ 17 tahun	15 (46,9%)	17 (53,1%)	
Pengetahuan lalu lintas			
Pengetahuan kurang baik	18 (60,0%)	12 (40,0%)	0,910
Pengetahuan baik	27 (58,7%)	19 (41,3%)	
Sikap berkendara			
Sikap negatif	26 (68,4%)	12 (31,6%)	0,102
Sikap positif	19 (50,0%)	19 (50,0%)	
Persepsi norma institusional			
Persepsi rendah	6 (66,7%)	3 (33,3%)	0,902
Persepsi tinggi	39 (58,2%)	28 (41,8%)	
Efikasi diri dalam berkendara			
Kepercayaan diri rendah	14 (82,4%)	3 (17,6%)	0,028*
Kepercayaan diri tinggi	31 (52,5%)	28 (47,5%)	
Motivasi pengendalian diri			
Motivasi rendah	19 (76,0%)	6 (24,0%)	0,037*
Motivasi tinggi	26 (51,0%)	25 (49,0%)	

Analisis bivariat menggunakan uji Chi-Square dan, pada sel dengan jumlah harapan kurang dari lima, uji Fisher's Exact Test, menunjukkan adanya asosiasi yang signifikan secara statistik antara perilaku berkendara berisiko dengan tiga variabel utama, yaitu jenis kelamin, efikasi diri, dan motivasi pengendalian diri. Mahasiswa laki-laki secara signifikan lebih sering terlibat dalam perilaku berkendara berisiko ( $p = 0,002$ ). Temuan ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menunjukkan bahwa laki-laki muda cenderung memiliki tingkat agresivitas dan pencarian sensasi yang lebih tinggi dalam konteks lalu lintas (Chorlton, 2012; Le, 2023). Hubungan ini juga dapat mencerminkan adanya norma sosial yang mendorong laki-laki untuk tampil lebih tegas, kompetitif, dan berani di ruang publik, termasuk di jalan raya.

Efikasi diri yang rendah juga berasosiasi signifikan dengan meningkatnya frekuensi perilaku berisiko ( $p = 0,028$ ). Mahasiswa yang kurang percaya diri terhadap kemampuannya mengendarai motor dengan aman cenderung meremehkan potensi bahaya atau berusaha

menutupi rasa tidak aman dengan tindakan berani dan berisiko. Hasil penelitian ini memperkuat bukti bahwa lemahnya pengendalian diri dan kesalahan dalam menilai situasi di bawah tekanan berperan dalam munculnya perilaku tidak aman (Jalaludin, 2021; Muntafi, 2022).

Mahasiswa dengan motivasi pengendalian diri yang rendah lebih cenderung menunjukkan perilaku berisiko ( $p = 0,037$ ). Hasil ini memperkuat pandangan psikologis yang menekankan pentingnya regulasi diri dalam mengendalikan dorongan serta menjaga perilaku tetap aman (Zhao, 2023). Tanpa motivasi internal yang kuat untuk menahan diri, individu cenderung mengutamakan kesenangan atau kenyamanan sesaat dibanding keselamatan jangka panjang.

Variabel usia pertama kali mengendarai juga mendekati signifikansi statistik ( $p = 0,062$ ), yang mengindikasikan bahwa mahasiswa yang mulai mengendarai pada usia lebih muda cenderung lebih berisiko dalam berkendara. Pengalaman awal yang diperoleh secara informal atau tanpa pengawasan sering

kali menumbuhkan kebiasaan tidak aman yang terbawa hingga dewasa (Yanuvianti, 2019; Manh, 2023; Ramlani, 2024).

Analisis data mengindikasikan bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara variabel pengetahuan, sikap, dan persepsi terhadap norma institusional dengan perilaku berisiko. Hal ini mengisyaratkan bahwa kesadaran dan keyakinan saja belum cukup untuk mencegah perilaku tidak aman, terutama jika tidak disertai dorongan motivasional atau pengendalian emosi yang memadai. Temuan serupa di konteks lain juga menunjukkan bahwa norma sosial dan efikasi diri memiliki pengaruh yang lebih kuat dibanding pengetahuan semata dalam membentuk perilaku aktual (Guggenheim, 2020; Umniyatun, 2021).

Analisis regresi multivariat kemudian mengidentifikasi empat prediktor signifikan terhadap perilaku berkendara berisiko, yaitu jenis kelamin, usia pertama kali mengendarai, pengetahuan lalu lintas, dan efikasi diri. Mahasiswa laki-laki memiliki kemungkinan lebih dari tujuh kali lipat untuk terlibat dalam perilaku berisiko dibanding mahasiswa perempuan ( $AOR = 7,235$ ;  $p = 0,004$ ), memperkuat bukti bahwa perbedaan berbasis gender dalam pengambilan risiko tetap konsisten secara statistik di berbagai konteks (Somoray, 2024). Demikian pula, mahasiswa yang mulai mengendarai sebelum usia 17 tahun memiliki risiko tujuh kali lebih tinggi untuk berkendara tidak aman ( $AOR = 7,100$ ;  $p = 0,005$ ), mendukung pandangan bahwa paparan dini tanpa pelatihan terstruktur dapat membentuk kebiasaan berisiko jangka panjang (Setyowati, 2024).

Temuan penting lainnya menunjukkan bahwa mahasiswa dengan pengetahuan lalu lintas yang baik memiliki kemungkinan 76% lebih rendah untuk melakukan perilaku berisiko ( $AOR = 0,240$ ;  $p = 0,041$ ). Hal ini menegaskan peran protektif pengetahuan yang dapat meningkatkan kemampuan mengenali bahaya serta membuat keputusan yang lebih bijak. Meskipun pengetahuan saja tidak cukup untuk menghilangkan risiko, faktor ini tetap menjadi dasar bagi praktik berkendara aman jika dikombinasikan dengan motivasi dan lingkungan yang mendukung (Danielle, 2019; Irawan, 2021).

Efikasi diri juga muncul sebagai prediktor yang sangat kuat. Mahasiswa dengan tingkat kepercayaan diri rendah dalam kemampuan berkendara memiliki kemungkinan lebih dari enam kali lipat untuk melakukan perilaku berisiko ( $AOR = 6,280$ ;  $p = 0,040$ ). Temuan ini menegaskan pentingnya tidak hanya meningkatkan kesadaran, tetapi juga membangun kompetensi dan rasa percaya diri dalam menghadapi situasi lalu lintas (Chen, 2022; Muntafi, 2022). Tanpa keyakinan terhadap kemampuan diri, individu yang sebenarnya memiliki pengetahuan memadai pun mungkin gagal menerapkan perilaku aman di lapangan.

Beberapa variabel yang signifikan pada analisis bivariat, seperti motivasi pengendalian diri, kehilangan signifikansi pada model multivariat. Hal ini menunjukkan bahwa pengaruhnya mungkin bersifat tidak langsung atau dimediasi oleh faktor yang lebih kuat seperti efikasi diri dan pengetahuan. Sikap dan persepsi norma tidak menunjukkan signifikansi statistik, menguatkan temuan umum tentang adanya kesenjangan antara niat dan perilaku. Secara keseluruhan, hasil ini menegaskan bahwa niat semata tidak cukup untuk menghasilkan perubahan perilaku tanpa disertai kemampuan dan dukungan lingkungan yang memadai (Guggenheim, 2020; Somoray, 2024).

Analisis regresi multivariat mengidentifikasi empat prediktor signifikan yang memengaruhi perilaku berkendara berisiko, yaitu jenis kelamin, usia pertama kali mengendarai, pengetahuan lalu lintas, dan efikasi diri. Mahasiswa laki-laki diketahui memiliki kemungkinan lebih dari tujuh kali lipat untuk terlibat dalam perilaku berkendara berisiko dibandingkan mahasiswa perempuan ( $AOR = 7,235$ ;  $p = 0,004$ ). Temuan ini memperkuat pandangan bahwa perbedaan gender dalam perilaku berisiko tidak hanya terlihat dalam statistik umum, tetapi juga tetap signifikan secara statistik ketika dikontrol oleh berbagai variabel lain. Pengaruh gender ini kemungkinan mencerminkan kecenderungan perilaku yang lebih mendasar serta tekanan sosial yang membentuk cara laki-laki muda memandang mobilitas dan rasa kendali diri (Machiani, 2021).

**Table 4.** Hasil Uji Statistik Multivariat

Variabel	AOR	95% CI	p value
Jenis kelamin Laki-laki Ref: Perempuan)	7,235	1,914-27,350	0,004
Usia pertama kali berkendara < 17 tahun (Ref: ≥ 17 tahun)	7,100	1,808-27,891	0,005
Pengetahuan lalu lintas	0,240	0,061-0,943	0,041
Pengetahuan rendah (Ref: Pengetahuan baik)			
Sikap berkendar	2,152	0,593-7,801	0,244
Sikap negatif (Ref: Sikap positif)			
Persepsi norma institusional	1,664	0,230-12,053	0,614
Persepsi Rendah (Ref: Persepsi Tinggi)			
Efikasi diri berkendara	6,280	1,083-36,401	0,040
Kepercayaan diri rendah (Ref: Kepercayaan diri tinggi)			
Motivasi pengendalian diri	1,226	0,308-4,873	0,772
Motivasi rendah (Ref: Motivasi tinggi)			

Mahasiswa yang mulai mengendarai sebelum usia 17 tahun memiliki kemungkinan tujuh kali lebih besar untuk berkendara secara tidak aman ( $AOR = 7,100$ ;  $p = 0,005$ ). Hasil ini mendukung argumen bahwa paparan dini terhadap kegiatan berkendara, terutama tanpa pelatihan yang terstruktur, dapat menumbuhkan kebiasaan berkendara tidak aman yang terus berlanjut hingga dewasa (Le, 2023).

Temuan penting lainnya menunjukkan bahwa mahasiswa dengan pengetahuan lalu lintas yang baik memiliki kemungkinan 76% lebih rendah untuk terlibat dalam perilaku berkendara berisiko ( $AOR = 0,240$ ;  $p = 0,041$ ). Hal ini menegaskan peran protektif dari pengetahuan, yang membantu pengendara mengenali potensi bahaya dan meresponsnya dengan tepat. Meskipun pengetahuan saja tidak selalu mampu mencegah semua bentuk perilaku berisiko, pengetahuan tetap menjadi dasar penting bagi pengambilan keputusan yang lebih aman ketika dikombinasikan dengan keterampilan praktis dan motivasi yang memadai (Danielle, 2019; Manh, 2023).

Efikasi diri juga muncul sebagai prediktor yang kuat. Mahasiswa dengan tingkat kepercayaan diri rendah terhadap kemampuan berkendaranya memiliki kemungkinan lebih dari enam kali lipat untuk terlibat dalam perilaku berbahaya ( $AOR = 6,280$ ;  $p = 0,040$ ). Temuan ini menyoroti pentingnya membangun tidak hanya kesadaran, tetapi juga rasa percaya diri dan kompetensi dalam menghadapi situasi lalu lintas (Machiani, 2021). Tanpa

keyakinan terhadap kemampuan diri, individu yang memiliki pengetahuan sekalipun dapat kehilangan kendali atau bertindak tidak rasional ketika menghadapi tekanan di jalan.

Beberapa variabel yang signifikan pada analisis bivariat, seperti motivasi pengendalian diri, kehilangan signifikansinya dalam model multivariat. Hal ini mengindikasikan bahwa pengaruh variabel tersebut mungkin bersifat tidak langsung atau dimediasi oleh faktor lain yang lebih kuat, seperti efikasi diri atau pengetahuan. Variabel lain, termasuk sikap dan persepsi norma, juga tidak menunjukkan hubungan yang signifikan, yang memperkuat pemahaman bahwa niat saja tidak cukup untuk menjamin perilaku aman. Temuan ini sejalan dengan perspektif ilmu perilaku yang lebih luas, di mana kesenjangan antara niat dan tindakan sering kali bergantung pada kemampuan nyata individu serta dukungan lingkungan untuk mewujudkannya (Yanuvianti, 2019).

### Kesimpulan

Penelitian ini menyimpulkan bahwa perilaku berkendara berisiko di kalangan mahasiswa terutama dipengaruhi oleh karakteristik individu dan kompetensi psikologis, bukan oleh sikap maupun persepsi terhadap norma sosial. Faktor-faktor seperti jenis kelamin laki-laki, kebiasaan mengendarai sejak usia dini, efikasi diri yang rendah, serta pengetahuan lalu lintas yang terbatas meningkatkan kemungkinan seseorang untuk terlibat dalam perilaku berkendara berisiko. Kepercayaan diri yang tinggi dan pengetahuan

yang baik tentang aturan lalu lintas berkaitan dengan penurunan kecenderungan melakukan perilaku tidak aman di jalan.

Temuan ini menegaskan pentingnya intervensi yang berfokus pada penguatan kapasitas pribadi dan kesiapan psikologis, disertai pendidikan lalu lintas yang kontekstual dan relevan dengan kondisi lokal. Upaya ini perlu diprioritaskan terutama bagi pengendara laki-laki muda yang mulai mengendarai sepeda motor sejak usia dini.

### Daftar Pustaka

- Chen, X. (2022). Predicting college students' bike-sharing intentions based on the theory of planned behavior. *Frontiers in Psychology*, 13, 836983. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.836983>
- Chorlton, K., Conner, M., & Jamson, S. (2012). Identifying the psychological determinants of risky riding: An application of an extended theory of planned behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 142–153. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.07.003>
- Danielle, C., Kusumawati, A., & Husodo, B. T. (2019). Analisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara aman (safety riding) pada siswa sekolah menengah atas Kota Semarang. *Media Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 19(6), 385–391. <https://doi.org/10.14710/mkmi.19.6.385-391>
- Gaspar, R. M., Prasetyo, Y. T., Mariñas, K. A., Persada, S. F., & Nadlifatin, R. (2021). Exploring consumers' intention to use bikes and e-scooters during the COVID-19 pandemic in the Philippines: An extended theory of planned behavior approach with a consideration of pro-environmental identity. *Sustainability*, 13(19), 5193. <https://doi.org/10.3390/su13195193>
- Guggenheim, N., Taubman-Ben-Ari, O., & Ben-Artzi, E. (2020). The contribution of driving with friends to young drivers' intention to take risks: An expansion of the theory of planned behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 139, 105489. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105489>
- Irawan, I., Suripno, S., Kadarisman, M., Ricardianto, P., Handayani, S., Widiyanto, P., & Subagyo, H. (2021). Safety riding behavior among students in Bekasi, Indonesia. *International Journal of Scientific Engineering and Science*, 5(5), 31–36.
- Jalaludin, J., Widyaningsih, N., & Dwiatmoko, H. (2021). Theory of planned behavior application on motorcycle rider safety behavior. *Astonjadro: Jurnal Rekayasa Sipil*, 11(1), 1–10. <https://doi.org/10.32832/astonjadro.v1i1.5990>
- Kumar, S. (2023). Explaining risky driving behaviour among the young motor riders in Manipal, Karnataka, India: A psychosocial study on objectives for educational interventions (Doctoral dissertation, Maastricht University, Hasselt University). Maastricht University. <https://doi.org/10.26481/dis.20230614sk>
- Le, L. V., Nguyen, L. X., Chu, M. C., & Huynh, N. (2023). Personality traits affecting risky riding behavior: An application of an extended theory of planned behavior. *Sustainability*, 15(16), 16886. <https://doi.org/10.3390/su152416886>
- Li, Z., Man, S. S., Chan, A. H. S., & Zhu, J. (2021). Integration of theory of planned behavior, sensation seeking, and risk perception to explain the risky driving behavior of truck drivers. *Sustainability*, 13(9), 5214. <https://doi.org/10.3390/su13095214>
- Manh, T. V., Xuan, L. N., & Cong, M. C. (2023). Determinants of risky riding behaviors among high school students in Ho Chi Minh City, Vietnam. In J. N. Reddy et al. (Eds.), *ICSCEA 2021, Lecture notes in civil engineering* (Vol. 268, pp. 945–959). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-981-19-3303-5\\_86](https://doi.org/10.1007/978-981-19-3303-5_86)
- Muntafi, M. S. (2022). Speeding behavior among young motorcyclists: The role of theory of planned behavior variables and willingness. *Psikostudia: Jurnal Psikologi*, 11(1), 158–168. <https://doi.org/10.30872/psikostudia>
- Ramdani, M. (2024). Hubungan faktor predisposisi dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa Universitas Widya Nusantara angkatan 2021. *Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat Berkala*, 5(2). <https://doi.org/10.32585/jikemb.v5i2.4432>
- Setyowati, D. L., Setyaningsih, Y., Suryawati, C., & Lestantyo, D. (2024). Assessment of risky riding behaviors using the Motorcycle Rider Behavior Questionnaire (MRBQ) among university students. *The Open Public Health Journal*, 17, e18749445281252. <https://doi.org/10.2174/18749445281252240316204804>
- Somoray, K., White, K. M., Watson, B., & Lewis, I. (2024). Predicting risky driving behaviours using the theory of planned behaviour: A meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 208, 107797. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107797>
- Sumit, K., Ruiter, R. A. C., Ross, V., Wets, G., &

- Brijs, K. (2025). Risky riding behaviour among young, motorized two-wheeler riders in India: A quantitative analysis of the psychosocial determinants. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 108, 136–151. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2024.11.008>
- Umniyatun, Y., Nurmansyah, M. I., Farradika, Y., Purnama, T. B., & Hidayat, D. N. (2021). Motorcycle risky behaviours and road accidents among adolescents in Jakarta metropolitan area, Indonesia. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 29(4), 449–456. <https://doi.org/10.1080/17457300.2021.1928229>
- Yanuvianti, M., Coralia, F., & Qodariah, S. (2019). Factors influencing risky driving behavior in young motorcyclists at Bandung City, Indonesia. In *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*: Vol. 409. *Proceedings of the 2nd Social and Humaniora Research Symposium (SoRes 2019)* <https://doi.org/10.2991/assehr.k.200225.064>
- Zhao, S., Chen, X., Liu, J., & Liu, W. (2023). Adolescent aggressive riding behavior: An application of the theory of planned behavior and the prototype willingness model. *Behavioral Sciences*, 13(4), 309. <https://doi.org/10.3390/bs13040309>
- Zhong, Q., Zhi, J., Xu, Y., Gao, P., & Feng, S. (2024). Applying an extended theory of planned behavior to predict young drivers' in-vehicle information system (IVIS) use intention and behavior while driving: A longitudinal two-wave survey. *Sustainability*, 16(20), 8908. <https://doi.org/10.3390/su16208908>