

## PENGARUH WAKTU TEMPUH TERHADAP PERILAKU BERKENDARA MAHASISWA INSTITUT TEKNOLOGI INDONESIA

**Verdy Ananda Upa<sup>1\*</sup>, Nur Hakim<sup>2</sup>, Eka Apriliasi<sup>3</sup>, Hafshah Rizky Khairunnisa<sup>4</sup>, Delvina Rantika,  
& Dwi Anggraeni<sup>5</sup>**

<sup>1,2,3,4,5</sup>Program Studi Teknik Sipil, Institut Teknologi Indonesia, Tangerang Selatan  
Jl. Raya Puspiptek, Setu, Kecamatan Serpong, Kota Tangerang Selatan, Banten, 15314

E-mail: [verdy.ananda@iti.ac.id](mailto:verdy.ananda@iti.ac.id) \*

(\*) Penulis Korespondensi

(Artikel dikirim: 09 Desember 2025, Direvisi: 14 Desember 2025, Diterima: 29 April 2026)

DOI: <http://dx.doi.org/10.30742/axial.v14i1.5085>

**ABSTRAK:** Tingginya angka kecelakaan di jalan Raya Puspiptek Serpong, menunjukkan bahwa keselamatan dalam berkendara merupakan aspek yang penting untuk diperhatikan. Waktu tempuh merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang pengaruh waktu tempuh terhadap perilaku berkendara dan memetakan lokasi tempat tinggal mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang menggunakan sepeda motor. Penelitian ini menggunakan metode kuisisioner berupa wawancara terhadap 126 mahasiswa yang mengendarai sepeda motor ke kampus Institut Teknologi Indonesia, yang respondennya diambil secara acak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 43% mahasiswa ITI tidak menggunakan headset, 37% tidak menggunakan handphone, 29% memperbolehkan membonceng tanpa helm, 35% menggunakan helm dan jaket, 45% mengecek kendaraan, 52% tidak menyediakan helm cadangan, dan 39% berteduh ketika hujan dengan waktu tempuh <40 menit. Sedangkan, 25% mahasiswa ITI menggunakan headset, 28% tidak menggunakan handphone, 21% memperbolehkan membonceng dengan helm, 25% menggunakan helm, jaket, dan sarung tangan, 35% mengecek kendaraan, 28% tidak menyediakan helm cadangan, 33% berteduh ketika hujan dengan waktu tempuh >40 menit. Selain itu, hasil pemetaan lokasi tempat tinggal responden menunjukkan bahwa lokasi dominan tempat tinggal mahasiswa Institut Teknologi Indonesia berasal dari Kecamatan Setu (17%), Kecamatan Serpong (15%), dan Kecamatan Pamulang (9%). Dari hasil penelitian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa semakin lama waktu tempuh perjalanan, maka responden memiliki kecenderungan perilaku berkendara yang aman. Lokasi dominan tempat tinggal responden berasal dari kecamatan Setu yang memiliki jarak relatif dekat dari kampus Institut Teknologi Indonesia.

**KATA KUNCI :** *perilaku berkendara, waktu tempuh, zona tempat tinggal*

**ABSTRACT :** *The high number of accidents on the Raya Puspiptek street indicates that road safety is a crucial issue requiring attention. Travel time is one of the factors influencing the driving behaviour. The purpose of this research to provide the influence of travel time on driving behaviour and mapping the location of students residence at Institut Teknologi Indonesia that uses motorcycle. The method of this research used questionnaire-based involving interviews randomly with 126 students that uses motorcycle. The results indicate that 43% students are not using headset, 37% students are not using handphone, 29% students allow riding pillion on a motorcycle without helmet, 35% students use helmet and jacket, 45% pre-trip inspection, 52% students are not providing spare helmet, and 39% take shelter when it rains with travel time less than 40 minutes. While, 25% students using headset, 28% are not using handphone, 21% student allow riding pillion with helmet, 25% students use helmet, jacket, gloves, 35% pre-trip inspection, 28% student are not providing spare helmet, 33% take shelter when it rains with travel time more than or equal to 40 minutes. Furthermore, the results of students residence location mapping indicate that predominant of students residence location were Setu (17%), Serpong (15%), and Pamulang sub-district (9%). The conclusion of this research shows an increase of travel time in line with safer driving behaviour. Predominant of the students residence location is derived from Setu sub-district that relatively close to Institut Teknologi Indonesia.*

**KEYWORDS :** *driving behaviour, travel time, residential area*

### 1. PENDAHULUAN

Keselamatan berkendara merupakan salah satu aspek yang penting dalam menciptakan sistem transportasi yang aman dan berkelanjutan. Aspek

keselamatan dalam berkendara tidak hanya bergantung pada keterampilan teknis mengemudi, tetapi pada kesadaran dan perilaku berkendara dalam mengantisipasi resiko,



## PENGARUH WAKTU TEMPUH TERHADAP PERILAKU BERKENDARA MAHASISWA INSTITUT TEKNOLOGI INDONESIA

(Verdy Ananda Upa', Nur Hakim, Eka Apriliasi, Hafshah Rizky Khairunnisa, Delvina Rantika Dwi Anggaraeni)

menjaga keselamatan diri dan penumpang, serta kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas (Afriansyah & Romdhona, 2022). Perilaku berkendara yang aman dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi usia, tingkat pendidikan, pengalaman, dan pengetahuan. Sedangkan faktor eksternal mencakup kondisi jalan dan cuaca. Kombinasi dari faktor-faktor tersebut dapat membentuk persepsi dan keputusan pengemudi saat berkendara, yang pada akhirnya mempengaruhi tingkat keselamatan mereka (Oktaviansyah et al., 2024).

Rendahnya kedisiplinan pengendara kendaraan bermotor dalam berlalu lintas merupakan salah satu faktor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Ketidakpatuhan yang terjadi dalam berkendara menjadi salah satu usaha di dalam individu untuk menghindari ketidaknyamanan maupun untuk memenuhi keinginan untuk segera sampai di tempat tujuan ketika kondisi kemacetan lalu lintas terjadi di jalan perkotaan (Manullang & P, 2023). Waktu dan jarak tempuh yang pendek maupun panjang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara seperti penggunaan *headset* untuk mendengarkan lagu ketika mengalami kebosanan di jalan, penggunaan *handphone* untuk berkomunikasi dengan orang lain ketika berkendara, penggunaan alat pelindung diri seperti helm, jaket, serta sarung tangan ketika berkendara (Maritim, 2018). Sehingga, dapat diasumsikan bahwa waktu dan jarak tempuh perjalanan berpengaruh terhadap perilaku penggunaan kendaraan bermotor dalam berkendara, yang dalam hal ini sangat berkaitan dengan keselamatan berkendara (Zhafira et al., 2025). Pada umumnya, mahasiswa yang berusia 18 hingga 23 tahun merupakan pengguna sepeda motor dalam aktivitas dari rumah ke kampus. Akan tetapi, mahasiswa sebagai pengendara sepeda motor sering menunjukkan perilaku yang beresiko dalam berkendara seperti tidak menggunakan helm, tidak mematuhi rambu lalu lintas, menggunakan *handphone* saat berkendara. Hal ini mengakibatkan semakin tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor, yang menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor memiliki resiko yang tinggi untuk mengalami kecelakaan lalu lintas, khususnya pengguna sepeda motor dengan perilaku berkendara yang beresiko.

Penelitian yang terdahulu terbatas pada identifikasi karakteristik-karakteristik perjalanan yang berpengaruh terhadap *safety riding*. Selain

itu, belum memberikan secara detail informasi tentang bentuk-bentuk perilaku berkendara yang aman. Oleh sebab itu, penelitian ini akan mencoba menggambarkan perilaku berkendara berdasarkan waktu tempuh perjalanan serta pemetaan lokasi tempat tinggal mahasiswa Institut Teknologi Indonesia.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan informasi tentang pengaruh waktu tempuh perjalanan dengan perilaku berkendara, serta zona dominan lokasi tempat tinggal dari mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang menggunakan sepeda motor. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran kondisi aktual perilaku berkendara mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang menggunakan sepeda motor yang dihubungkan dengan waktu tempuh perjalanan serta zona dominan lokasi tempat tinggalnya.

### 2. TINJAUAN PUSTAKA

*Risky driving behaviour* merupakan perilaku yang dilakukan secara sadar dan dapat berakibat pada terjadinya risiko kecelakaan berkendara. Perilaku yang termasuk dalam *risky driving behaviour* antara lain berkendara dengan kecepatan tinggi dan berkendara dengan tidak menggunakan alat keselamatan berkendara (Andre et al., 2024). *Risky driving behaviour* adalah salah satu bentuk perilaku mengemudi yang berisiko atau berbahaya. Pengendara berisiko adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan perilaku pengendara yang berpotensi menyebabkan meningkatnya risiko kecelakaan, seperti melanggar lalu lintas, melebihi kecepatan dan sikap yang terkait keselamatan lalu lintas (Pengabdian et al., 2024). *Risky driving behaviour* menjelaskan adanya dimensi *favorable* dan *unfavorable* di dalamnya. Dimensi *favorable* yaitu melanggar peraturan lalu lintas (*speeding*), mengemudi dengan nekat (*reckless driving*), tidak menggunakan perlengkapan pengamanan berkendara, mabuk-mabukan saat berkendara, dan mengemudi dengan kecepatan rendah (Kusumastutie et al., 2021). Dimensi *unfavorable* meliputi perilaku terlalu waspada dan hati-hati, perhatian pada anak-anak saat berkendara.

*Driving style* adalah segala perilaku mengemudi yang dipilih oleh dirinya sendiri sesuai dengan kebiasaan dan kemampuan mereka (Megawati & Dewayani, 2018). *Driving style* adalah bagaimana seseorang mengendarai kendaraan bermotor sesuai dengan kebiasaan dan kemampuan yang mereka miliki, misalnya

dengan tingkat kecepatan laju kendaraan yang sedang dikemudikan atau hal-hal sesuai dengan apa yang mereka pilih (Istighfaara et al., 2025). *Driving style* juga dapat dipengaruhi oleh peran orang tua, dimana orang tua tidak hanya memberikan anak mereka contoh untuk kehidupan akan tetapi juga memberikan contoh *driving style*, hal tersebut mencerminkan faktor kognitif dan juga motivasi (Achmad, 2024).

Faktor manusia merupakan penyebab utama dari kecelakaan berkendara. Faktor manusia dalam berkendara terdiri dari dua elemen yaitu keterampilan mengemudi dan gaya mengemudi. Kecelakaan lalu lintas pada umumnya terjadi di rentang usia 16 – 30 tahun, dimana pada usia tersebut pengendara muda memiliki gaya mengemudi yang berbeda-beda. Pengemudi dengan usia muda lebih cenderung untuk melakukan tindakan berkendara yang lebih beresiko dibandingkan dengan usia yang lebih tua. Dapat disimpulkan bahawa gaya mengemudi merupakan hasil pembentukan perilaku dalam proses belajar yang diperoleh individu dari lingkungannya. Gaya mengemudi yang diperoleh dari proses belajar tersebut sifatnya menetap dan menentukan tingkat keterampilan mengemudi individu (Sekar & Mahda, 2025).

Gaya mengemudi memiliki hubungan dan berkontribusi dalam penyebab kecelakaan berkendara. Gaya mengemudi didefinisikan sebagai bagaimana cara seseorang memilih model berkeendaranya, mulai dari kecepatan dan kesiapan dalam mengemudi, dan dibagi menjadi empat dimensi dalam gaya mengemudi (Wulandari et al., 2018). Dimensi pertama yaitu gaya mengemudi yang nekat dan ceroboh, gaya mengemudi pencemas, gaya mengemudi pemaarah dan bermusuhan, dan gaya mengemudi yang sabar dan hati-hati. Dimensi gaya mengemudi yang nekat dan ceroboh, pencemas, pemaarah dan bermusuhan memiliki potensi yang sangat dekat dengan perilaku berkendara yang beresiko. Sedangkan gaya mengemudi yang sabar dan hati-hati tidak berhubungan dan tidak terlalu berperan dengan perilaku berkendara yang beresiko karena dilakukan dengan penuh perencanaan disertai sikap kehati-hatian yang baik, sehingga dinilai tidak dekat dengan perilaku mengemudi yang beresiko (Danu et al., 2025).

Keselamatan dalam berkendara mengacu pada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas (Ilmu et al., 2016). Konsep *safety riding* kemudian dapat dikembangkan menjadi *defensive driving*, yang merupakan pengembangan lebih lanjut dari

*safety riding* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama yaitu kewaspadaan (faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada), kesadaran (penguasaan diri dalam berkendara), sikap dan mental (faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya), danantisipasi atau menjaga segala kemungkinan. Penerapan *safety riding* yang harus diterapkan sebagai pendukung keselamatan berkendara khususnya untuk kendaraan roda dua antara lain pelindung kepala (penggunaan *helm full face* dengan kaca bening yang mana setiap menggunakannya harus mengunci kaitannya), pengecekan surat-surat kendaraan (SIM, STNK, KTP), pengecekan kondisi motor sebelum melakukan perjalanan, membawa jas hujan setiap berkendara, menggunakan kelengkapan standar motor (spion, lampu rem, lampu sein, lampu malam, dan klakson), tidak membawa barang yang memiliki dimensi/ukuran yang melebihi ketentuan saat berkendara, menaati semua peraturan lalu lintas yang berlaku di jalan. Setiap perlengkapan dan syarat lainnya dalam berkendara tersebut wajib ditaati setiap berkendara baik dalam melakukan perjalanan jarak pendek, menengah, maupun jarak jauh.

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan metode kuisioner berupa wawancara secara acak sederhana terhadap 126 mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang menggunakan sepeda motor. Pertanyaan di dalam kuisioner bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang karakteristik dari responden yang meliputi usia, jenis kelamin, waktu tempuh perjalanan, perilaku berkendara yang meliputi penggunaan *headset*, pemakaian *handphone*, kebiasaan membonceng, penggunaan alat pelindung diri, pengecekan kendaraan, penyediaan helm cadangan ketika berkendara, perilaku berkendara ketika cuaca hujan, dan perilaku berkendara khususnya ketika di persimpangan. Selain itu, pertanyaan di dalam kuisioner juga difokuskan untuk menggali informasi tentang lokasi tempat tinggal dari mahasiswa sebagai responden, sehingga dapat dibuat zona dari lokasi tempat tinggal mahasiswa Institut Teknologi Indonesia. Zona dari lokasi tempat tinggal mahasiswa yang dibuat berbasis kecamatan. Dengan adanya peta zonasi tempat tinggal mahasiswa Institut Teknologi Indonesia, maka akan diperoleh informasi tentang Zona Dominan dari tempat tinggal tersebut, yang akan dikaji lebih lanjut untuk dapat mengetahui hubungan antara waktu tempuh perjalanan dengan perilaku berkendara dari mahasiswa Institut Teknologi Indonesia.

## PENGARUH WAKTU TEMPUH TERHADAP PERILAKU BERKENDARA MAHASISWA INSTITUT TEKNOLOGI INDONESIA

(Verdy Ananda Upa', Nur Hakim, Eka Apriliasi, Hafshah Rizky Khairunnisa, Delvina Rantika Dwi Anggaraeni)

### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Karakteristik Responden

Karakteristik mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang dijadikan responden berdasarkan komposisi jenis kelamin atau gender terdiri dari 86 responden laki-laki (68%), dan 40 responden perempuan (32%). Karakteristik mahasiswa Institut Teknologi Indonesia berdasarkan komposisi jenis kelamin/gender disajikan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin Mahasiswa Institut Teknologi Indonesia

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	%
1.	Laki-Laki	86	68
2.	Perempuan	40	32
	Total	126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

Karakteristik mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang dijadikan responden berdasarkan usia terdiri dari 106 responden dengan rentang usia 18 – 22 tahun (84%), dan 20 responden dengan rentang usia 22 – 30 tahun (16%). Karakteristik mahasiswa Institut Teknologi Indonesia berdasarkan usia disajikan dalam Tabel 2.

Tabel 2. Distribusi Responden Berdasarkan Usia Mahasiswa Institut Teknologi Indonesia

No.	Usia	Jumlah	%
1.	18 - 22	106	84
2.	22 - 30	20	16
	Total	126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

Karakteristik mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang dijadikan responden berdasarkan waktu tempuh perjalanan terdiri dari 75 responden dengan waktu tempuh perjalanan <40 menit (60%), dan 51 responden dengan waktu tempuh perjalanan  $\geq 40$  menit (40%). Waktu tempuh 40 menit dijadikan sebagai acuan karena berdasarkan hasil kuisioner, diperoleh rata-rata waktu tempuh perjalanan mahasiswa adalah 40 menit. Karakteristik mahasiswa Institut Teknologi Indonesia berdasarkan waktu tempuh perjalanan disajikan dalam Tabel 3.

Tabel 3. Distribusi Responden Berdasarkan Waktu Tempuh Perjalanan Mahasiswa Institut Teknologi Indonesia

No.	Waktu Tempuh	Jumlah	%
1.	<40 menit	75	60

2.	$\geq 40$ Menit	51	40
	Total	126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

#### 4.2 Hubungan Waktu Tempuh Perjalanan dengan Perilaku Berkendara

43% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh <40 menit tidak menggunakan *headset* ketika berkendara, sedangkan 25% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $\geq 40$  menit menggunakan *headset* ketika berkendara. Hal ini menunjukkan bahwa mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh perjalanan  $\geq 40$  menit menggunakan *headset* ketika berkendara untuk menghilangkan rasa kantuk. Hubungan waktu tempuh perjalanan dengan penggunaan *headset* ketika berkendara disajikan dalam Tabel 4.

Tabel 4. Hubungan Waktu Tempuh Perjalanan dengan Penggunaan *Headset* Ketika Berkendara

No.	Waktu Tempuh	Penggunaan <i>Headset</i>	Jumlah	%
1.	<40 menit	Ya	21	17
		Tidak	54	43
2.	$\geq 40$ Menit	Ya	32	25
		Tidak	19	15
	Total		126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

37% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh <40 menit tidak menggunakan *handphone* ketika berkendara, sedangkan 28% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $\geq 40$  menit juga tidak menggunakan *handphone* ketika berkendara. Hal ini menunjukkan bahwa mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh perjalanan <40 menit maupun  $\geq 40$  menit tidak menggunakan *handphone* yaitu mengangkat telepon ketika berkendara. Hubungan waktu tempuh perjalanan dengan penggunaan *handphone* ketika berkendara disajikan dalam Tabel 5.

Tabel 5. Hubungan Waktu Tempuh Perjalanan dengan Penggunaan *Handphone* Ketika Berkendara

No.	Waktu Tempuh	Penggunaan <i>Handphone</i>	Jumlah	%
1.	<40 menit	Ya	28	22
		Tidak	47	37

2.	$\geq 40$ Menit	Ya	16	13
		Tidak	35	28
Total			126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

29% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $<40$  menit memperbolehkan untuk membonceng walaupun tanpa menggunakan helm, sedangkan 21% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $\geq 40$  menit memperbolehkan untuk membonceng tetapi wajib menggunakan helm. Hal ini menunjukkan bahwa mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $<40$  menit dan  $\geq 40$  menit memperbolehkan untuk membonceng, walaupun untuk waktu tempuh  $\geq 40$  menit wajib menggunakan helm. Hubungan waktu tempuh perjalanan dengan kebiasaan membonceng disajikan dalam Tabel 6.

Tabel 6. Hubungan Waktu Tempuh Perjalanan dengan Kebiasaan Membonceng

No.	Waktu Tempuh	Kebiasaan Membonceng	Jumlah	%
1.	$<40$ menit	Ya, memakai helm	18	14
		Ya, tidak memakai helm	36	29
		Tidak	21	17
2.	$\geq 40$ Menit	Ya, memakai helm	26	21
		Ya, tidak memakai helm	10	8
		Tidak	15	12
Total			126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

35% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $<40$  menit menggunakan helm dan jaket ketika berkendara, sedangkan 25% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $\geq 40$  menit menggunakan helm, jaket, dan sarung tangan ketika berkendara. Hal ini menunjukkan bahwa mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $\geq 40$  menit menggunakan alat pelindung diri yang lengkap berupa helm, jaket, dan sarung tangan ketika berkendara. Hubungan waktu tempuh perjalanan dengan penggunaan alat pelindung diri disajikan dalam Tabel 7.

Tabel 7. Hubungan Waktu Tempuh Perjalanan dengan Penggunaan Alat Pelindung Diri

No.	Waktu Tempuh	Penggunaan Alat Pelindung Diri		
		Jumlah	%	
1.	$<40$ menit	Helm	10	8
		Helm dan Jaket	44	35
		Helm, Jaket, dan Sarung Tangan	21	17
		Helm	7	6
2.	$\geq 40$ Menit	Helm dan Jaket	13	10
		Helm, Jaket, dan Sarung Tangan	31	25
		Total	126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

45% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $<40$  menit melakukan pengecekan kendaraan sebelum berkendara, sedangkan 35% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $\geq 40$  menit juga melakukan pengecekan kendaraan sebelum berkendara. Hal ini menunjukkan bahwa mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $<40$  menit maupun  $\geq 40$  menit melakukan pengecekan kendaraan sebelum berkendara. Hubungan waktu tempuh perjalanan dengan pengecekan kendaraan sebelum berkendara disajikan dalam Tabel 8.

Tabel 8. Hubungan Waktu Tempuh Perjalanan dengan Pengecekan Kendaraan Sebelum Berkendara

No.	Waktu Tempuh	Pengecekan Kendaraan	Jumlah	%
1.	$<40$ menit	Ya	57	45
		Tidak	18	14
2.	$\geq 40$ Menit	Ya	44	35
		Tidak	7	6
Total			126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

52% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $<40$  menit tidak menyediakan helm cadangan, sedangkan 28% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $\geq 40$  menit tidak menyediakan helm cadangan. Hal ini menunjukkan bahwa mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh  $<40$  menit maupun  $\geq 40$  menit tidak menyediakan helm cadangan ketika

## PENGARUH WAKTU TEMPUH TERHADAP PERILAKU BERKENDARA MAHASISWA INSTITUT TEKNOLOGI INDONESIA

(Verdy Ananda Upa', Nur Hakim, Eka Apriliasi, Hafshah Rizky Khairunnisa, Delvina Rantika Dwi Anggaraeni)

berkendara. Hubungan waktu tempuh perjalanan dengan penyediaan helm cadangan disajikan dalam Tabel 9.

Tabel 9. Hubungan Waktu Tempuh Perjalanan dengan Penyediaan Helm Cadangan

No.	Waktu Tempuh	Penyediaan Helm Cadangan	Jumlah	%
1.	<40 menit	Ya, menyediakan	10	8
		Tidak menyediakan	65	52
2.	≥40 Menit	Ya, menyediakan	16	13
		Tidak menyediakan	35	28
Total			126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

39% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh <40 menit memilih berteduh ketika cuaca hujan, sedangkan 33 % mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh ≥40 menit memilih berteduh ketika cuaca hujan. Hal ini menunjukkan bahwa mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh <40 menit maupun ≥40 menit memilih untuk berteduh ketika cuaca hujan. Hubungan waktu tempuh perjalanan dengan perilaku berkendara ketika cuaca hujan disajikan dalam Tabel 10.

Tabel 10. Hubungan Waktu Tempuh Perjalanan dengan Perilaku Berkendara Ketika Cuaca Hujan

No.	Waktu Tempuh	Perilaku Berkendara Ketika Cuaca Hujan	Jumlah	%
1.	<40 menit	Berteduh	49	39
		Tetap Berjalan	26	21
		Berteduh	41	33
2.	≥40 Menit	Tetap Berjalan	10	8
		Total	126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

48% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia berhenti dan menunggu lampu merah ketika berada di persimpangan, sedangkan 29% mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh ≥40 menit berhenti dan menunggu

lampu merah ketika berada di persimpangan. Hal ini menunjukkan bahwa mahasiswa Institut Teknologi Indonesia dengan waktu tempuh <40 menit maupun ≥40 menit berhenti dan menunggu lampu merah ketika berada di persimpangan. Hubungan waktu tempuh perjalanan dengan perilaku berkendara ketika di persimpangan disajikan dalam Tabel 11.

Tabel 11. Hubungan Waktu Tempuh Perjalanan dengan Perilaku Berkendara Ketika di Persimpangan

No.	Waktu Tempuh	Perilaku Berkendara Ketika di Persimpangan	Jumlah	%
1.	<40 menit	Berhenti dan Menunggu Lampu Merah Tetap Berjalan Melewati Simpang	61	48
		Berhenti dan Menunggu Lampu Merah Tetap Berjalan Melewati Simpang	14	11
		Berhenti dan Menunggu Lampu Merah Tetap Berjalan Melewati Simpang	36	29
2.	≥40 Menit	Berhenti dan Menunggu Lampu Merah Tetap Berjalan Melewati Simpang	15	12
		Total	126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

### 4.3 Zonasi Tempat Tinggal Mahasiswa Institut Teknologi Indonesia

Berdasarkan survei terhadap lokasi tempat tinggal dari mahasiswa Institut Teknologi Indonesia maka diperoleh Zona Internal Tempat Tinggal mahasiswa Institut Teknologi Indonesia meliputi Kota Tangerang Selatan, Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, dan Kabupaten Bogor. Sedangkan Zona Eksternal Tempat Tinggal mahasiswa Institut Teknologi Indonesia meliputi Kota Administrasi Jakarta Barat, Kota Depok, Kota Administrasi Jakarta Selatan. Terdapat 7 kecamatan di Kota Tangerang Selatan yang masuk ke dalam Zona Internal antara lain Kecamatan Setu, Kecamatan Pamulang, Kecamatan Ciputat Timur, Kecamatan Ciputat, Kecamatan Pondok Aren, Kecamatan Serpong Utara, dan Kecamatan Serpong.

Terdapat 13 kecamatan di Kota Tangerang yang masuk ke dalam Zona Internal antara lain Kecamatan Ciledug, Kecamatan Larangan, Kecamatan Karang Tengah, Kecamatan Pinang, Kecamatan Cipondoh, Kecamatan Tangerang, Kecamatan Karawaci, Kecamatan Batu Ceper, Kecamatan Benda, Kecamatan Neglasari, Kecamatan Periuk, Kecamatan Jatiuwung, dan Kecamatan Cibodas. Terdapat 29 kecamatan di Kabupaten Tangerang yang masuk ke dalam Zona Internal antara lain Kecamatan Cisauk, Kecamatan Pagedangan, Kecamatan Legok, Kecamatan Jambe, Kecamatan Panongan, Kecamatan Kelapa Dua, Kecamatan Curug, Kecamatan Cikupa, Kecamatan Tigaraksa, Kecamatan Cisoka, Kecamatan Solear, Kecamatan Balaraja, Kecamatan Jayanti, Kecamatan Pasar Kemis, Kecamatan Sindang Jaya, Kecamatan Sukamulya, Kecamatan Kresiek, Kecamatan Gunung Kaler, Kecamatan Mekarbaru, Kecamatan Kronjo, Kecamatan Kemiri, Kecamatan Rajeg, Kecamatan Mauk, Kecamatan Sukadiri, Kecamatan Sepatan, Kecamatan Sepatan Timur, Kecamatan Pakuhaji, Kecamatan Teluknaga, dan Kecamatan Kosambi. Dan terdapat 2 kecamatan di Kabupaten Bogor yang masuk ke dalam Zona Internal antara lain Kecamatan Parung Panjang dan Kecamatan Gunung Sindur.

Zona dominan tempat tinggal mahasiswa Institut Teknologi Indonesia berasal dari Kecamatan Pasar Kemis sebanyak 6 orang (5%), Kecamatan Ciputat sebanyak 8 orang (6%), Kecamatan Serpong Utara sebanyak 10 orang (8%), Kecamatan Pamulang sebanyak 11 orang (9%), Kecamatan Serpong sebanyak 15 orang (12%), Kecamatan Setu sebanyak 22 orang (17%). Hal ini karena zona tersebut memiliki jarak yang relatif dekat dengan Institut Teknologi Indonesia. Zona dominan tempat tinggal Mahasiswa Institut Teknologi Indonesia disajikan dalam Tabel 12. dan Gambar 1.

Tabel 12. Zona Tempat Tinggal Mahasiswa Institut Teknologi Indonesia

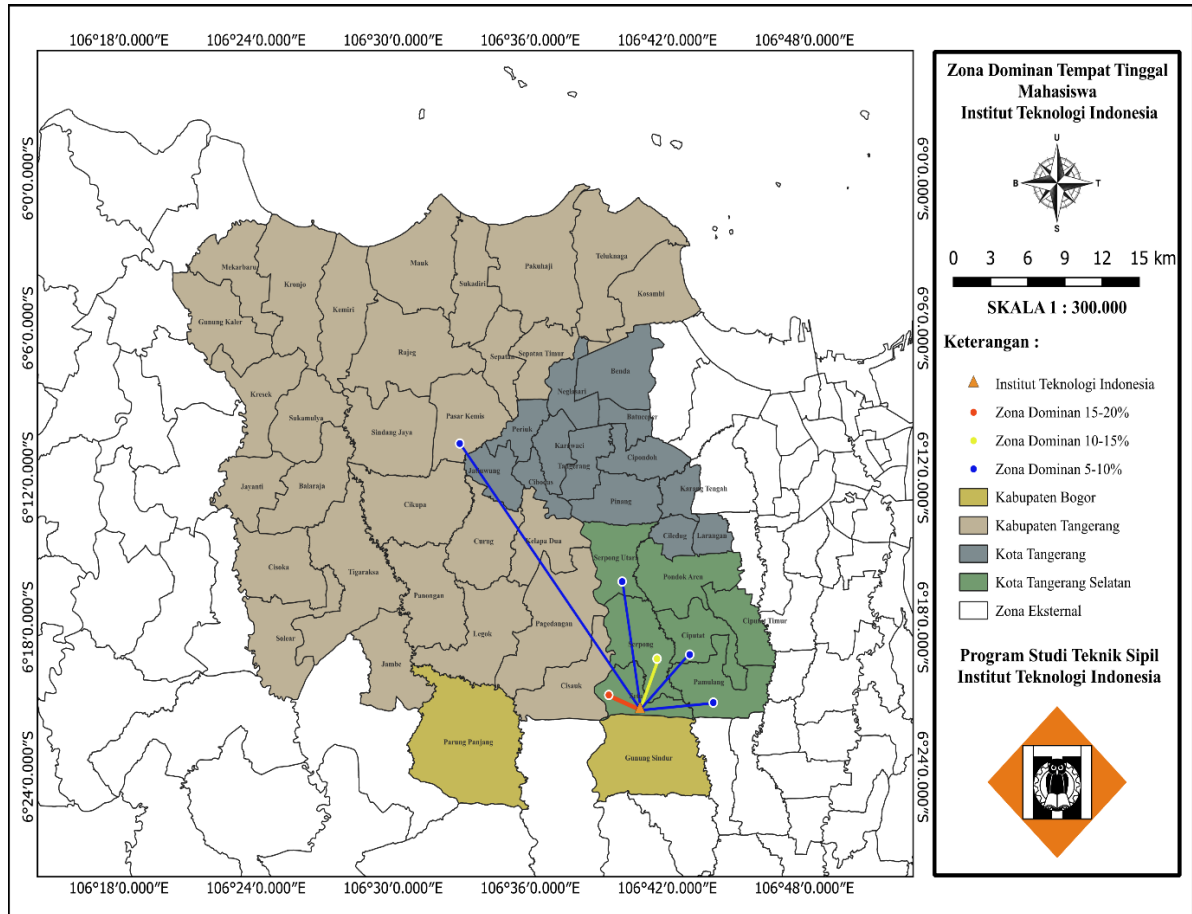
No.	Zona Tempat Tinggal	Jumlah	%
1.	Ciputat	8	6
2.	Pamulang	11	9
3.	Pondok Aren	5	4
4.	Serpong	15	12

5.	Serpong Utara	10	8
6.	Setu	22	17
7.	Cibodas	1	1
8.	Ciledug	1	1
9.	Cipondoh	1	1
10.	Jatiuwung	1	1
11.	Karang Tengah	1	1
12.	Karawaci	2	2
13.	Larangan	1	1
14.	Periuk	2	2
15.	Pinang	1	1
16.	Tangerang	2	2
17.	Cisauk	5	4
18.	Curug	1	1
19.	Kelapa Dua	1	1
20.	Kosambi	1	1
21.	Legok	1	1
22.	Pagedangan	3	2
23.	Panongan	2	2
24.	Pasar Kemis	6	5
25.	Sepatan	1	1
26.	Solear	4	3
27.	Tigaraksa	1	1
28.	Limo	1	1
29.	Bogor (Kota)	1	1
30.	Parung Panjang	4	3
31.	Gunung Sindur	3	2
32.	Kebon Jeruk	1	1
33.	Bojongsari	1	1
34.	Kalideres	1	1
35.	Rangkasbitung	1	1
36.	Pancoran Mas	1	1
37.	Kebayoran Lama	1	1
38.	Sukamakmur	1	1
	Total	126	100

(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

# PENGARUH WAKTU TEMPUH TERHADAP PERILAKU BERKENDARA MAHASISWA INSTITUT TEKNOLOGI INDONESIA

(Verdy Ananda Upa', Nur Hakim, Eka Apriliasi, Hafshah Rizky Khairunnisa, Delvina Rantika Dwi Anggaraeni)



Gambar 1. Zona Dominan Tempat Tinggal Mahasiswa Institut Teknologi Indonesia  
(Sumber : Hasil Analisis, 2025)

## 5. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa karakteristik mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang dijadikan sebagai responden berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh laki-laki, rentang usia didominasi 18 – 22 tahun, berdasarkan waktu tempuh perjalanan didominasi <40 menit, dengan zona dominan tempat tinggal berasal dari Kecamatan Setu, Kecamatan Serpong, dan Kecamatan Pamulang.

Perilaku mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang mengendarai motor dengan waktu tempuh <40 menit antara lain tidak menggunakan *headset* ketika berkendara, tidak menggunakan *handphone* yaitu mengangkat telepon ketika berkendara, memperbolehkan untuk membonceng walaupun tanpa menggunakan helm, menggunakan helm dan jaket ketika berkendara, melakukan pengecekan kendaraan sebelum berkendara, tidak menyediakan helm cadangan, memilih berteduh ketika cuaca hujan,

berhenti dan menunggu lampu merah ketika berada di persimpangan.

Perilaku mahasiswa Institut Teknologi Indonesia yang mengendarai motodr dengan waktu tempuh  $\geq 40$  menit antara lain menggunakan *headset* ketika berkendara, tidak menggunakan *handphone* yaitu mengangkat telepon ketika berkendara, memperbolehkan membonceng tetapi wajib menggunakan helm, menggunakan helm, jaket, dan sarung tangan ketika berkendara, melakukan pengecekan kendaraan sebelum berkendara, tidak menyediakan helm cadangan, memilih berteduh ketika cuaca hujan, berhenti dan menunggu lampu merah ketika berada di persimpangan.

## 6. UCAPAN TERIMA KASIH

Tim Penelitian menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada **Pusat Riset dan Pengabdian kepada Masyarakat (PRPM) Institut Teknologi Indonesia** yang telah memberikan dukungan pendanaan melalui

skema Hibah Internal Tahun Anggaran 2025 sesuai dengan Kontrak Penelitian Nomor : **015/KP-HI/PRPM-PP/ITI/VII/2025**.

Dukungan tersebut memungkinkan penelitian ini dapat berjalan secara optimal.

Tim Penelitian turut berterima kasih kepada **mahasiswa yang terlibat dalam proses survei dan membuat rekapan hasil survei**. Kolaborasi yang terjalin selama Penelitian ini sangat mendukung pencapaian luaran sesuai dengan ketentuan kontrak serta tujuan program Penelitian ini.

## 7. DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, I. Y. (2024). Analisis faktor yang mempengaruhi perilaku aman berkendara. 2(2), 161–166.  
<https://doi.org/10.61722/jssr.v2i2.1190>
- Afriansyah, M. F., & Romdhona, N. (2022). Hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengendara ojek *online* di kota Depok Tahun 2022. 3(1), 37–44.  
<https://doi.org/10.24853/eohjs.3.1.37-44>
- Andre, D., Prayugo, G., Chifdillah et all (2024). Analisis determinan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada ojek *online* (Maxim) di pangkalan ojek motor jl. untung suropati kota Samarinda  
<https://doi.org/10.61132/obat.v2i6.846>
- Danu, R., Andria, D., & Aramico, B. (2025). Analisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP). 7(7), 294–302.  
<https://doi.org/10.17977/um062v7i72025p294-302>
- Ilmu, J., Masyarakat, K., Keolahragaan, F. I., & Semarang, U. N. (2016). Perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa (studi kasus mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015).  
<https://lib.unnes.ac.id/25674/>
- Istighfaara, N., Mar, E., & Bowo, E. A. (2025). Perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa (studi kasus mahasiswa Universitas Muhammadiyah Lamongan). 11(2), 415–425.  
<https://doi.org/10.36277/identifikasi.v11i3.663>
- Kusumastutie, N. S., Rahmita, D., & Tohom, F. (2021). Perilaku berkendara sepeda motor pada siswa SMP ditinjau dari izin dan persepsi orang tua. 8(1), 1–11.  
<https://doi.org/10.46447/ktj.v8i1.298>
- Manullang, O. R., & P, A. S. W. (2023). Faktor eksternal dan internal perilaku kantoran pengguna sepeda motor (wilayah studi : kota Tangerang Selatan).  
<https://doi.org/10.14710/jpk.11.1.82-91>
- Megawati, Y., & Dewayani, S. (2018). Peran gaya mengemudi terhadap perilaku mengemudi beresiko pada pengendara sepeda motor di kota Malang. 4(2), 92–101.  
<https://doi.org/10.21776/ub.mps.2018.004.02.5>
- Mokoginta, S., Sulaeman, U., & Amelia A.R. (2022). Faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar SMAN 1 Kotamobagu. 3(3), 516–526.  
<https://doi.org/10.37887/jkkm.v4i3.1290>
- Oktaviansyah, D., & Siswoyo. (2024). Analisa kerusakan jalan dengan menggunakan metode *pavement condition index* (PCI) pada jalan morowudi-benjeng, Gresik. 12(3), 127–138.  
<https://doi.org/10.30742/axial.v12i3.3981>
- Sekar, R., & Mahda, N. (2025). Analisis keselamatan pengguna sepeda motor di jalan ngumban surbakti *ringroad*. 6(4), 46–52.  
<https://doi.org/10.52005/teslink.v7i1.564>
- Upa, V.A., & Apriliasi, E. (2024). Peningkatan persepsi risiko melalui penyuluhan keselamatan berkendara pada siswa SMA Mater Dei Pamulang Tangerang Selatan. 2(1), 88–99.  
<https://doi.org/10.32832/jpmuj.v2i1.2201>
- Wulandari, F.S. (2018). Perilaku *safety riding* pengguna sepeda motor. 5(2), 47–55.  
<https://doi.org/10.54783/jk.v5i2.593>
- Zhafira, S., Ramadhia, S., & Dhani, A. (2025). Pelindung diri saat berkendara motor. 9(1), 6685–6694.  
<https://doi.org/10.31004/prepotif.v9i2.48994>