

## HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN MILENIAL *ROAD SAFETY*, SIKAP BERKENDARA DAN FASILITAS BERKENDARA DENGAN PERILAKU BERKENDARA PADA MAHASISWA FKM UAD KOTA YOGYAKARTA

Desky Dwinanda<sup>1</sup>, Oktomi Wijaya<sup>2</sup>

Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Ahmad Dahlan, Yogyakarta  
Jalan Prof. Dr. Soepomo, SH, Janturan, Warungboto, Yogyakarta 1114A

Email : [dwinandadesky@gmail.com](mailto:dwinandadesky@gmail.com)

### INTISARI

**Latar Belakang** : Salah satu penyebab kematian di dunia adalah kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2018, *World Health Organization* (WHO) mempublikasikan sebuah laporan yakni *The Global Report on Road Safety* yang di dalamnya menyatakan sekitar 1,35 juta orang di dunia meninggal dunia pada tahun 2016 akibat kecelakaan lalu lintas di jalan. Laporan ini juga menyatakan bahwa 90% kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah yang juga merupakan negara penyumbang 54 % kendaraan di dunia. Menurut *The Global Report on Road Safety* 2018, kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak muda di dunia yang berusia 5-29 tahun.

**Metode**: Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Teknik sampling yang digunakan adalah *proportional random sampling* dengan jumlah sampel 102 orang. Data diperoleh dari pengisian kuesioner untuk pengetahuan milenial *road safety*, fasilitas berkendara dan sikap berkendara. Analisis data menggunakan analisis univariat dan analisis bivariat dan teknik pengolahan data dilakukan dengan uji *chi square*.

**Hasil**: Hasil uji statistik menunjukkan nilai *p value* pengetahuan milenial *road safety* sebesar 0,166 (*p value* > 0,05) yang artinya  $H_0$  diterima yaitu tidak ada hubungan antara pengetahuan milenial *road safety* dengan perilaku berkendara, nilai *p value* sikap berkendara dengan perilaku berkendara sebesar 0,011 (*p value* > 0,05) yang artinya  $H_0$  ditolak yaitu ada hubungan antara sikap berkendara dengan perilaku berkendara dan nilai *p value* fasilitas berkendara dengan perilaku berkendara sebesar 0,015 (*p value* > 0,05) yang artinya  $H_0$  ditolak yaitu ada hubungan antara fasilitas berkendara dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta.

**Kesimpulan**: Tidak ada hubungan antara pengetahuan milenial *road safety* dengan perilaku berkendara, ada hubungan antara sikap berkendara dan fasilitas berkendara dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta.

**Kata Kunci** : perilaku, milenial *road safety*, sikap, fasilitas, mahasiswa.

**RELATIONSHIP BETWEEN MILENIAL ROAD SAFETY KNOWLEDGE, DRIVING  
ATTITUDE AND DRIVING FACILITIES WITH DRIVING BEHAVIOR AMONG FKM UAD  
COLLEGE STUDENT YOGYAKARTA CITY**

Desky Dwinanda<sup>1</sup> , Oktomi Wijaya<sup>2</sup>  
Faculty of Public Health, Ahmad Dahlan University, Yogyakarta  
Jalan Prof. Dr. Soepomo, SH, Janturan, Warungboto, Yogyakarta 1114A  
Email : [dwinandadesky@gmail.com](mailto:dwinandadesky@gmail.com)

**ABSTRACT**

**Background** : One cause of death in the world is a traffic accident. In 2018, the World Health Organization (WHO) published a report called The Global Report on Road Safety which stated that around 1.35 million people worldwide died in 2016 due to road traffic accidents. The report also states that 90% of deaths due to traffic accidents in the world occur in low and middle-income countries which are also contributing 54% of vehicles in the world. According to The Global Report on Road Safety 2018, traffic accidents are the leading cause of death among young people in the world aged 5-29 years.

**Method** : This research uses quantitative methods with a cross-sectional approach. The sampling technique used was proportional random sampling with a sample of 102 people. Data obtained from filling out questionnaires for millennial road safety knowledge, driving facilities, and driving attitude. Data analysis using univariate analysis and bivariate analysis and data processing techniques were performed with the chi-square test.

**Results** : Statistical test results show the p-value of millennial road safety knowledge is 0.166 (p-value > 0.05) which means that  $H_0$  is accepted, that is, there is no relationship between millennial road safety knowledge and driving behavior, the p-value of driving attitude and driving behavior is 0.011 (p value > 0.05) which means  $H_0$  is rejected, there is a relationship between driving attitude and driving behavior and the p-value of driving facilities with driving behavior is 0.015 (p value > 0.05), which means  $H_0$  is rejected, there is a relationship between driving facilities and driving behavior among Faculty of Public Health Ahmad Dahlan University college student Yogyakarta city.

**Conclusion** : There is no relationship between millennial road safety knowledge and driving behavior, there is a relationship between driving attitude and driving facilities with driving behavior among Faculty of Public Health Ahmad Dahlan University college student Yogyakarta city.

**Keyword** : behavior, millennial road safety, attitude, facilities, college student

## **PENDAHULUAN**

Salah satu penyebab kematian di dunia adalah kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2018, *World Health Organization (WHO)* mempublikasikan sebuah laporan yakni *The Global Report on Road Safety* yang di dalamnya menyatakan sekitar 1,35 juta orang di dunia meninggal dunia pada tahun 2016 akibat kecelakaan lalu lintas di jalan. Laporan ini juga menyatakan bahwa 90% kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah yang juga merupakan negara penyumbang 54 % kendaraan di dunia.<sup>1</sup>

Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia, menunjukkan bahwa pada tahun 2019 terjadi 6.528, dengan rincian 811 meninggal dunia, 385 mengalami luka berat dan 5.332 mengalami luka ringan. Dalam setahun rata-rata setiap satu jam terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang mengakibatkan tiga orang meninggal dunia. Kecelakaan tersebut, 90% di antaranya diakibatkan oleh persepsi pengemudi yang kurang baik terhadap keselamatan dalam berkendara termasuk di dalamnya mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi (Korlantas Polri, 2019).<sup>2</sup>

Angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Yogyakarta mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Menurut Wakapolresta Yogyakarta, jumlah kecelakaan di jalan raya mencapai 373 kasus di tahun 2017, sedangkan tahun 2018 meningkat menjadi 584 kasus. Wakapolresta Yogyakarta menerangkan bahwa jumlah kasus kecelakaan di tahun 2018 meningkat sebanyak 211 kasus. Jumlah korban akibat kecelakaan ini adalah sebanyak 584 orang, didominasi oleh korban yang luka ringan yakni 562 orang dan korban meninggal dunia sebanyak 22 orang. Korban pada kecelakaan ini didominasi oleh pengendara kendaraan bermotor usia produktif, yakni usia 17-35 tahun (Ditlantas Polda DIY, 2018).<sup>3</sup>

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan rancangan (*cross sectional*). Penelitian *cross sectional* adalah jenis penelitian yang menekankan pada waktu pengukuran atau observasi data dalam satu kali pada satu waktu yang dilakukan pada variabel terikat dan variabel bebas. Pendekatan ini digunakan untuk melihat hubungan antara variabel satu dengan variabel yang lainnya.

Penelitian ini dilaksanakan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Ahmad Dahlan Kota Yogyakarta yang berlokasi di Kampus 3 Jalan Prof. DR. Soepomo Sh, Warungboto, Umbulharjo, Kota Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta 55164. Penelitian ini akan dilaksanakan pada Bulan April-Juli 2019.

## HASIL PENELITIAN

### a. Analisi Univariat

#### 1) Jenis Kelamin Responden

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin Responden yaitu sebagai berikut:

**Tabel 1. Jenis Kelamin Responden**

Kategori	Frekuensi	Persentase
Perempuan	82	80,4
Laki-Laki	20	19,6
Total	102	100.0

Berdasarkan tabel 4 dapat diketahui bahwa sebagian besar adalah responden yang termasuk kategori perempuan yaitu sebanyak 82 responden (80,4%).

#### 2) Angkatan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan karakteristik responden berdasarkan angkatan yaitu sebagai berikut:

**Tabel 2. Angkatan**

Kategori	Frekuensi	Persentase
2015	30	29,4
2016	19	18,6
2017	22	21,6
2018	31	30,4
Total	102	100,0

Berdasarkan tabel 5 dapat diketahui bahwa karakteristik responden berdasarkan angkatan paling banyak adalah termasuk angkatan 2018 yaitu sebesar 30,4%.

### b. Analisis Bivariat

#### 1) Pengetahuan tentang Milenial *Road Safety* Pada Mahasiswa FKM UAD

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan tingkat Pengetahuan Milenial *Road Safety* Pada Mahasiswa FKM UAD yaitu sebagai berikut :

**Tabel 3. Pengetahuan *Milenial Road Safety* Pada Mahasiswa FKM UAD**

Kategori	Frekuensi	Persentase
Kurang Baik	7	6,9
Baik	95	93,1
Total	102	100.0

Berdasarkan tabel 6 dapat diketahui bahwa sebagian besar adalah responden yang termasuk memiliki Pengetahuan *Millenial Road Safety* yang baik yaitu sebanyak 95 responden (93,1%).

#### 2) Sikap Berkendara Pada Mahasiswa FKM UAD

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan sikap berkendara pada mahasiswa FKM UAD yaitu sebagai berikut:

**Tabel 4. Sikap Berkendara Pada Mahasiswa FKM UAD**

Kategori	Frekuensi	Persentase
Negatif	57	55,9
Positif	45	44,1
Total	102	100.0

Berdasarkan tabel 8 dapat diketahui bahwa lebih dari separuh responden termasuk memiliki sikap berkendara negatif yaitu sebanyak 57 responden (55,9%).

### 3) Ketersediaan Fasilitas Berkendara Pada Mahasiswa FKM UAD

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan Ketersediaan Fasilitas Berkendara yaitu sebagai berikut :

**Tabel 5. Ketersediaan Fasilitas Berkendara Pada Mahasiswa FKM UAD**

Kategori	Frekuensi	Persentase
Tidak Tersedia lengkap	71	69,6
Tersedia lengkap	31	30,4
Total	102	100.0

Berdasarkan tabel 12 dapat diketahui bahwa lebih dari separuh responden memiliki Ketersediaan Fasilitas Berkendara yang tidak tersedia lengkap yaitu sebanyak 71 responden (69,6%).

### 4) Perilaku Berkendara Pada Mahasiswa FKM UAD

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan berdasarkan Perilaku Berkendara yaitu sebagai berikut :

**Tabel 6. Perilaku Berkendara Pada Mahasiswa FKM UAD**

Kategori	Frekuensi	Persentase
Kurang Baik	68	66,7
Baik	34	33,3
Total	102	100.0

Berdasarkan tabel 14 dapat diketahui bahwa lebih dari separuh responden termasuk memiliki Perilaku berkendara kurang baik yaitu sebanyak 68 responden (66,7%).

**Tabel 7. Hubungan Pengetahuan *Millenial Road Safety* Dengan Perilaku Berkendara**

Pengetahuan <i>Millenial Road Safety</i>	Perilaku Berkendara						<i>P Value</i>	OR
	Kurang Baik		Baik		Total			
	N	%	N	%	N	%		
Kurang Baik	3	2,9	4	3,9	7	6,9	0,166	0,346
Baik	65	63,7	30	29,4	95	93,1		
<b>Total</b>	68	66,7	34	33,3	102	100,0		

Berdasarkan tabel 7 dapat diketahui bahwa persentase mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta yang memiliki pengetahuan milenial *road safety* kurang baik dan berperilaku berkendara kurang baik yaitu sebanyak 3 orang (2,9%), sedangkan persentase mahasiswa yang memiliki pengetahuan milenial *road safety* yang baik dan berperilaku berkendara baik yaitu sebanyak 30 orang (29,4%).

Berdasarkan analisis data dengan menggunakan uji *chi-square* pada derajat kemaknaan 5% dengan *confident interval* 95% diperoleh nilai *p value* = 0,166 ( $p > 0,05$ ). Hal ini menunjukkan bahwa  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, sehingga dapat diinterpretasikan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan milenial *road safety* dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta. Hasil penelitian ini menunjukkan nilai Odds Ratio (OR) = 0,346 sehingga dapat disimpulkan bahwa mahasiswa yang memiliki pengetahuan milenial *road safety*

yang baik merupakan faktor protektif/pelindung dari perilaku berkendara yang kurang baik pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta.

**Tabel 8. Hubungan Sikap Berkendara Dengan Perilaku berkendara**

Sikap Berkendara	Perilaku Berkendara						P Value	OR
	Kurang Baik		Baik		Total			
	N	%	N	%	N	%		
	44	43,1	13	12,7	57	55,9	0,011	2,962
Negatif	44	43,1	13	12,7	57	55,9		
Positif	24	23,5	21	20,6	45	44,1		
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>66,7</b>	<b>34</b>	<b>33,3</b>	<b>102</b>	<b>100,0</b>		

Berdasarkan tabel 8 dapat diketahui bahwa persentase mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta yang memiliki sikap berkendara negatif dan berperilaku berkendara kurang baik yaitu sebanyak 44 orang (43,1%), sedangkan persentase mahasiswa yang memiliki sikap berkendara positif dan berperilaku berkendara yang baik yaitu sebanyak 21 orang (20,6%).

Berdasarkan analisis data dengan menggunakan uji *chi-square* pada derajat kemaknaan 5% dengan *confident interval* 95 % diperoleh nilai *p value* = 0,011 ( $p < 0,05$ ). Hal ini menunjukkan  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, sehingga dapat diinterpretasikan bahwa ada hubungan antara sikap berkendara dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta. Hasil penelitian ini menunjukkan nilai Odds Ratio (OR) = 2,962 sehingga dapat disimpulkan bahwa mahasiswa yang memiliki sikap berkendara negatif memiliki risiko 3 kali lebih besar untuk berperilaku berkendara kurang baik dibandingkan mahasiswa yang memiliki sikap berkendara positif.

**Tabel 9. Hubungan Ketersediaan Fasilitas Berkendara Dengan Perilaku berkendara**

Ketersediaan Fasilitas Berkendara	Perilaku Berkendara						P Value	OR
	Kurang Baik		Baik		Total			
	N	%	N	%	N	%		
	42	41,2	29	28,4	71	69,6	0,015	3,590
Tidak Tersedia Lengkap	42	41,2	29	28,4	71	69,6		
Tersedia Lengkap	26	25,5	5	4,9	31	30,4		
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>66,7</b>	<b>34</b>	<b>33,3</b>	<b>102</b>	<b>100,0</b>		

Berdasarkan tabel 9 dapat diketahui persentase mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta yang memiliki ketersediaan fasilitas berkendara yang lengkap dan berperilaku berkendara kurang baik yaitu sebanyak 42 orang (41,2%), sedangkan persentase mahasiswa yang memiliki ketersediaan fasilitas berkendara yang lengkap dan berperilaku berkendara yang baik yaitu sebanyak 5 orang (4,9%).

Berdasarkan analisis data dengan menggunakan uji *chi-square* pada derajat kemaknaan 5 % dengan *confident interval* 95 % diperoleh nilai *p value* = 0,015 ( $p < 0,05$ ). Hal ini menunjukkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, sehingga dapat

diinterpretasikan bahwa ada hubungan antara ketersediaan fasilitas berkendara dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta. Hasil penelitian ini menunjukkan nilai Odds Ratio (OR) = 3,590 sehingga dapat disimpulkan bahwa mahasiswa yang tidak memiliki ketersediaan fasilitas berkendara yang lengkap memiliki risiko 3,5 kali lebih besar untuk berperilaku berkendara kurang baik dibandingkan mahasiswa yang memiliki ketersediaan fasilitas berkendara yang lengkap.

## **PEMBAHASAN**

### **1) Hubungan Pengetahuan Milenial *Road Safety* dengan Perilaku Berkendara**

Hasil uji statistik yang menunjukkan nilai  $p\text{ value} = 0,166$  ( $p\text{ value} > 0,05$ ). Dalam penelitian ini tidak terdapat hubungan antara pengetahuan milenial *road safety* dengan perilaku berkendara. Menurut Bloom (1908) yang dikutip dalam Sebayang dkk (2018), perilaku dibagi ke dalam tiga domain (kognitif, afektif, dan psikomotor). Ketiga domain tersebut, salah satunya diukur melalui pengetahuan yang menjadi dasar seseorang untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan terhadap sesuatu.<sup>4</sup>

Dalam penelitian ini, tidak ada hubungan antara pengetahuan milenial *road safety* dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta. Hal ini disebabkan pengetahuan tidak dengan cepat merubah perilaku seseorang, namun dengan pemberian pengetahuan yang terus menerus dapat menumbuhkan motivasi seseorang untuk berperilaku. Menurut Rogers (1975) dikutip dalam Efendi & Makhfudli (2009),<sup>5</sup> menyimpulkan bahwa apabila perilaku baru atau adopsi perilaku didasari oleh pengetahuan, kesadaran, dan sikap yang positif, maka perilaku tersebut akan bertahan lama (*long lasting*). Sebaliknya apabila perilaku tersebut tidak didasari oleh pengetahuan dan kesadaran maka tidak akan berlangsung lama.

Hasil dalam penelitian ini menunjukkan tidak ada hubungan antara pengetahuan milenial *road safety* dengan perilaku berkendara. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Utari (2010) bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* artinya semakin tinggi tingkat pengetahuan responden maka belum tentu semakin aman perilaku responden dalam berkendara sepeda motor.<sup>6</sup>

Pada penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara pengetahuan milenial *road safety* dengan perilaku berkendara. Penelitian ini diperkuat oleh penelitian yang dilakukan oleh Aeni (2016) yaitu berdasarkan hasil statistik menggunakan *chi square* diperoleh nilai  $p\text{ value} 0,903$  ( $p\text{ value} < 0,05$ ) sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  diterima artinya tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa FKM Universitas Muhammadiyah Surakarta. Penelitian ini dipertegas dengan penelitian yang dilakukan oleh Muryatma (2017) yaitu berdasarkan hasil statistik menggunakan uji *chi square* diperoleh nilai  $p\text{ value} 1,921$  ( $p\text{ value} < 0,05$ ) sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  diterima artinya tidak terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar kelas 2 SMK PGRI 4 Surabaya.<sup>7,8</sup>

### **2) Hubungan Sikap Berkendara dengan Perilaku Berkendara**

Pada penelitian ini ada hubungan antara sikap berkendara dengan perilaku berkendara diperoleh hasil  $p\text{ value} = 0,011$  ( $p < 0,05$ ), maka dapat diinterpretasikan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima sehingga ada hubungan antara sikap berkendara

dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta. Nilai Odds Ratio (OR) = 2,962 sehingga dapat disimpulkan bahwa mahasiswa yang memiliki sikap berkendara negatif memiliki risiko 2 kali lebih besar memiliki perilaku berkendara kurang baik dibandingkan yang memiliki sikap berkendara positif.

Dari hasil uji statistik yang dilakukan menggunakan *chi-square*, derajat kemaknaan 5% dengan *confident interval* 95% diperoleh hasil *p value* = 0,011 ( $p < 0,05$ ). Hal ini sesuai dengan Newcomb (1998) dikutip dalam Asriwati & Irawati (2019), salah seorang psikolog sosial menyatakan bahwa sikap merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak, dan bukan merupakan pelaksanaan motif tertentu. Sikap adalah kecenderungan untuk bertindak (praktik). Sikap belum tentu terwujud dalam bentuk tindakan, untuk mewujudkan sikap menjadi suatu tindakan diperlukan faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan, seperti fasilitas atau sarana dan prasarana (Maulana, 2009).<sup>9 10</sup>

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap berkendara dengan perilaku berkendara dengan nilai *p value* 0,11 ( $p < 0,05$ ). Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2013) yang menyatakan terdapat hubungan antara sikap terhadap perilaku berkendara *p value* 0,001 ( $p < 0,05$ ). Penelitian ini diperkuat dengan penelitian yang dilakukan oleh Asdar dkk (2017) yaitu berdasarkan hasil statistik menggunakan *chi square* diperoleh nilai *p value* 0,005 ( $p < 0,05$ ) sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak artinya ada hubungan antara sikap berkendara dengan perilaku berkendara pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Penelitian ini dipertegas oleh penelitian yang dilakukan oleh Prima dkk (2015) yaitu berdasarkan hasil uji statistik diperoleh nilai *p value* = 0,001 ( $p < 0,05$ ) sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara sikap berkendara dengan perilaku berkendara pada mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro Tahun 2015.<sup>11 12 13</sup>

### **3) Hubungan Ketersediaan Fasilitas Berkendara dengan Perilaku Berkendara**

Ketersediaan fasilitas berkendara dalam penelitian ini adalah helm bestandar nasional, alat pelindung mata dan wajah (masker pelindung) dan sarung tangan khusus berkendara. Dikatakan lengkap apabila responden lengkap 100% memiliki perlengkapan keselamatan berkendara dan dikatakan tidak lengkap  $\leq 100\%$  apabila tidak memiliki satu atau lebih perlengkapan keselamatan berkendara. Berdasarkan penelitian yang dilakukan di FKM UAD Kota Yogyakarta menunjukkan bahwa dari 102 responden diperoleh persentase yang tidak memiliki kelengkapan fasilitas berkendara pada mahasiswa FKM UAD lebih tinggi pada kategori ketersediaan fasilitas berkendara yang tidak lengkap yaitu sebanyak 71 orang (69,6%). Sebagian besar perlengkapan keselamatan yang dimiliki responden adalah helm sebanyak 102 orang (100%), Masker sebanyak 95 orang (93,1%), serta yang paling sedikit dimiliki adalah sarung tangan sebanyak 31 orang (30,4%).

Berdasarkan hasil uji statistik yang dilakukan menggunakan *chi square*, derajat kemaknaan 5% dengan *confident interval* 95% diperoleh hasil *p value* = 0,015 ( $p < 0,05$ ), maka dapat diinterpretasikan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima sehingga ada hubungan antara ketersediaan fasilitas berkendara dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta. Nilai Odds Ratio (OR) = 3,590 sehingga dapat disimpulkan bahwa mahasiswa yang tidak memiliki kelengkapan fasilitas berkendara memiliki risiko 3,5 kali lebih besar mempengaruhi perilaku berkendara dibandingkan yang memiliki kelengkapan fasilitas berkendara. Hal ini juga sejalan dengan pernyataan Green (1998) dikutip dalam Manuntung (2019),



bahwa ketersediaan sarana merupakan salah satu faktor pendukung yang memfasilitasi perilaku atau tindakan untuk dapat diwujudkan menjadi kenyataan. Dengan kata lain, faktor predisposisi (pengetahuan, sikap, dsb) belum cukup membuat seseorang berperilaku, perlu fasilitas untuk mendukung terjadinya perilaku tersebut.<sup>14</sup>

Dari hasil uji statistik yang dilakukan menggunakan uji *chi square* diperoleh nilai  $p = 0,015$  ( $p < 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima sehingga terdapat hubungan ketersediaan fasilitas berkendara dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta. Hasil ini sejalan dengan dengan penelitian yang dilakukan oleh Maharani (2016) menggunakan uji *chi square* diperoleh nilai *p value* dengan signifikansi 0,003 yang berarti ada hubungan antara ketersediaan fasilitas keselamatan pengendara dengan perilaku berkendara sepeda motor pada remaja di Matraman-Rawamangun Jakarta Timur. Penelitian ini diperkuat oleh penelitian yang dilakukan oleh Novianus (2018), yaitu berdasarkan hasil statistik menggunakan *chi square* diperoleh nilai *p value* 0,020 ( $p value < 0,05$ ), dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara fasilitas berkendara dengan tindakan keselamatan berkendara pada mahasiswa Akademi Kebidanan Aisyiyah Banten Tahun 2018. Hasil penelitian ini dipertegas dengan penelitian yang dilakukan oleh Melisa (2013), yaitu berdasarkan hasil statistik menggunakan uji *chi square* diperoleh nilai *p value* 0,010 ( $p value < 0,05$ ), sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak artinya ada hubungan yang signifikan antara Alat Pelindung Diri (APD) dengan perilaku berkendara.<sup>15 16 17</sup>

#### 4) Perilaku Berkendara

Perilaku berkendara dalam penelitian ini adalah aksi dari individu terhadap reaksi dari hubungan dengan lingkungannya. Perilaku berkendara dapat dikategorikan baik dan kurang baik. Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari 102 responden diperoleh persentase yang memiliki perilaku berkendara kurang baik pada mahasiswa FKM UAD yaitu sebanyak 68 orang (66,7%). Pada penelitian ini perilaku berkendara kurang baik memiliki persentase yang tinggi dibandingkan dengan perilaku berkendara baik. Hal ini dikarenakan orang sering berperilaku tidak aman karena orang tersebut belum pernah cedera saat saat melaksanakan pekerjaannya dengan cara tidak aman (Cooper, 1998).<sup>18</sup>

Hasil dalam penelitian ini menunjukkan bahwa mahasiswa yang memiliki perilaku berkendara kurang baik sebanyak 68 orang (66,7%). Perilaku berkendara yang kurang baik bisa saja memperbesar risiko terjadinya kecelakaan karena beberapa alasan, seperti pengendara akan kehilangan kontrol kendaraanya, kegagalan dalam mengantisipasi bahaya yang muncul tiba-tiba dalam waktu yang tepat dan juga menyebabkan pengguna jalan lain mengalami kegagalan dalam menentukan kecepatan kendaraannya (Putri, 2011).<sup>19</sup>

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari 102 responden diperoleh persentase mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta yang memiliki perilaku berkendara kurang baik yaitu sebanyak 68 orang (66,7%). Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Azizah (2016), yang menunjukkan bahwa sebanyak 350 responden diperoleh persentase yang memiliki perilaku berkendara tidak aman pada mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015 yaitu sebanyak 201 responden (57,4%), sedangkan persentase yang memiliki perilaku aman dalam berkendara sebanyak 149 responden (42,6%). Penelitian ini diperkuat dengan penelitian yang dilakukan oleh Utari (2010), yang menunjukkan bahwa dari 86

responden sebanyak 62 orang (72,1%) mahasiswa Universitas Gunadarma Bekasi memiliki perilaku tidak aman dalam berkendara, sedangkan 27,9% lainnya memiliki perilaku yang aman dalam berlalu lintas.<sup>20</sup>

## KESIMPULAN DAN SARAN

### a. Kesimpulan

Hasil analisis dan pembahasan hubungan pengetahuan milenial *road safety*, sikap berkendara dan fasilitas berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta menunjukkan adanya kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini, yaitu :

1. a. Mahasiswa yang memiliki pengetahuan milenial *road safety* yang baik yaitu sebesar 93,1%.  
b. Mahasiswa yang memiliki sikap negatif lebih banyak yaitu sebesar 55,9%.  
c. Mahasiswa yang tidak memiliki ketersediaan fasilitas berkendara lengkap yaitu sebesar 69,6%.  
d. Mahasiswa yang memiliki perilaku berkendara kurang baik yaitu sebesar 66,7%.
2. Ada hubungan antara sikap berkendara dan fasilitas berkendara dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta, sehingga keduanya merupakan faktor risiko terjadinya perilaku berkendara negatif yang akan berdampak pada peningkatan angka kecelakaan lalu lintas di jalan.
3. Tidak ada hubungan antara pengetahuan milenial *road safety* dengan perilaku berkendara pada mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta, sehingga pengetahuan milenial *road safety* merupakan faktor protektif atau pelindung terjadinya perilaku berkendara pada mahasiswa.

### b. Saran

#### 1. Bagi Mahasiswa FKM UAD Kota Yogyakarta

- a. Pengetahuan :  
Mahasiswa hendaknya dapat lebih meningkatkan pengetahuan tentang keselamatan dalam berkendara dengan cara mencari informasi lebih mendalam melalui media elektronik ataupun media sosial.
- b. Sikap :  
Mahasiswa perlu menerapkan sikap *safety riding* di lingkungan kampus maupun di jalan raya untuk mengurangi angka kecelakaan akibat berkendara.
- c. Fasilitas berkendara :  
Mahasiswa perlu memiliki kelengkapan keselamatan dalam berkendara yang diwajibkan, misal : helm, sarung tangan berkendara, masker dll. Hal ini berfungsi untuk mengurangi risiko cedera ketika terjadi kecelakaan pada saat di jalan.
- d. Perilaku Berkendara  
Mahasiswa sebaiknya mengubah perilaku, meningkatkan pengetahuan, serta peduli terhadap keselamatan dalam berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas.

## 2. Bagi FKM UAD Kota Yogyakarta

- a. Pemberian informasi/pengetahuan tambahan tentang budaya keselamatan di jalan kepada mahasiswa baik secara langsung melalui bangku perkuliahan maupun tidak langsung melalui media elektronik.
- b. Bagi pihak kampus perlu menumbuhkan sikap mahasiswa mengenai *safety riding* dengan cara sosialisasi mengenai perilaku aman dalam berkendara serta aturan-aturan lalu lintas dengan bekerja sama dengan pihak kepolisian satuan lalu lintas.
- c. Perlu menggalakkan penggunaan perlengkapan tambahan kepada mahasiswa, guna menciptakan keharmonisan antara aturan yang ada.

## 3. Bagi peneliti lain

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan suatu penelitian dasar untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan perilaku berkendara mahasiswa. Hal-hal lain yang mungkin perlu dijadikan sebagai pertimbangan penelitian selanjutnya yaitu dilakukannya penelitian kualitatif agar deskripsi dan interpretasi hasil informan dapat diteliti secara mendalam.

## 4. Bagi Kepolisian

Diharapkan agar lebih mengencarkan sosialisasi atau seminar mengenai keselamatan dalam berkendara bekerja sama dengan berbagai pihak yang melibatkan mahasiswa atau instansi lain yang umumnya menggunakan sepeda motor.

## DAFTAR PUSTAKA

1. WHO. 2018. *Global Status Report on Road Safety 2018. Management of Noncommunicable Diseases, Disability, Violence, and Injury Prevention(NVI)*.[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/). Diakses pada tanggal 18 April 2019
2. Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Tahun 2019. Tersedia di <http://www.korlantas-irms.info> Diakses pada tanggal 25 November 2019
3. Ditlantas Polda DIY. 2018. *Kasus Laka Lantas di Yogyakarta mengalami peningkatan Pada Tahun 2017-2018*. Tersedia di [www.jogja.polri.go.id](http://www.jogja.polri.go.id) diakses pada tanggal 20 April 2019
4. Sebayang, W., Gultom Y.D., & Sidabutar R.E. 2018. *Perilaku Seksual Remaja*. Yogyakarta : CV Budi Utama
5. Efendi, F. & Makhfudli. (2009). *Keperawatan Kesehatan Komunitas: Teori dan Praktik dalam Keperawatan*. Jakarta : Salemba Medika
6. Utari, G.C. 2010. *Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi, dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di Univeristas Gunadarma Bekasi Tahun 2009. Skripsi*. Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan UIN Syarif Hidayatullah. Jakarta
7. Aeni, Q. 2016. *Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Sebagai Pengendara Sepeda Motor, Universitas Muhammadiyah Surakarta, Jurnal Kesehatan Masyarakat, Vol 01, No 01*

8. Muryatma, M. N. 2017. Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara, *Jurnal Promkes*, Volume 5, Nomor 02
9. Asriwati & Irawati. 2019. Buku Ajar Antropologi Kesehatan Dalam Keperawatan. Yogyakarta : CV Budi Utama
10. Maulana, J.D.H. 2009. Promosi Kesehatan. Jakarta : EGC
11. Ariwibowo, R. 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, Nomor 01
12. Asdar, M., Rismayanti., Sidik, D. 2017. Perilaku *Safety Riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep, Universitas Hasanudin, *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Volume 01, Nomor 01
13. Prima, W.D., Kurniawan, B., Ekawati. 2015. Faktor-Faktor yang Berhubungan Terhadap Perilaku *Safety Riding* Pada Mahasiswa Fakultas x Universitas Diponegoro, Keselamatan dan Kesehatan Kerja, *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Volume 3, Nomor 03
14. Manuntung, A. 2019. Terapi Perilaku Kognitif pada Pasien Hipertensi. Malang : Wineka Media
15. Maharani, D. 2016. Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Remaja Berkendara Sepeda Motor di Sepanjang Ruas Jalan Matraman-Rawamangun Jakarta Timur Tahun 2016. *Skripsi*. Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
16. Novianus, C., & Setyawan, A. 2018. Determinan Tindakan Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pada Mahasiswa Akademi Kebidanan Aisyiyah Banten Tahun 2018, Universitas Muhammadiyah Prof. Dr. Hamka, *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Volume 01
17. Melisa, A. 2013. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Berkendara Aman (*Safety Riding*) pada Pengendara Ojek di Universitas Indonesia Depok Tahun 2012. *Skripsi*. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia.
18. Cooper, M.D. 1998. *Improving Safety Culture. A Practical Guide*. London : J Wiley & Sons, Chicester
19. Azizah, M.H. 2016. Faktor yang berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2009-2015). *Skripsi*. Semarang : Universitas Negeri Semarang

