

Faktor Pengaruh Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Pada Mahasiswa

Factors Influence of Motor Vehicle Traffic Accidents on Students

Lintje Boekoesoe¹, Laksmyn Kadir², Novriyanti Adam³, Sarinah Basri K*⁴

^{1,2,3,4}Program Studi Kesehatan Masyarakat, FOK UNG, Gorontalo

e-mail: ¹ lintje.boekoesoe@ung.ac.id, ² asi_1403@ung.ac.id ³ nhovyadam@gmail.com, ⁴ b.sarinah99@ung.ac.id

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah kesehatan yang tergolong dalam penyakit tidak menular. Berdasarkan survei awal pada mahasiswa Universitas Gorontalo yang pernah mengalami kecelakaan, baik kecelakaan berat maupun kecelakaan ringan dengan berbagai macam faktor penyebab, diantaranya kondisi kendaraan yang tidak memenuhi syarat, kondisi jalan yang kurang baik, dan beberapa alasan lainnya Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas kendaraan bermotor pada mahasiswa universitas gorontalo. Metode Penelitian ini menggunakan jenis penelitian analitik dengan pendekatan Cross Sectional. Populasi penelitian adalah mahasiswa Universitas Gorontalo sebanyak 2859 mahasiswa. Besar sampel sebanyak 201 mahasiswa. Uji statistik yang digunakan dalam penelitian ini adalah Uji Chi-Square. Hasil uji statistik hubungan pengetahuan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas didapatkan p-value sebesar 0,000. Hasil uji statistik hubungan sikap dengan kejadian kecelakaan lalu lintas didapatkan p-value sebesar 0,002. Hasil uji statistik hubungan faktor kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas didapatkan p-value sebesar 0,000. Hasil uji statistik hubungan faktor lingkungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas didapatkan p-value sebesar 0,013. Hasil uji statistik hubungan apd dengan kejadian kecelakaan lalu lintas didapatkan p-value sebesar 0,610. Simpulan pengetahuan, sikap, faktor kendaraan, faktor lingkungan berhubungan signifikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo, sedangkan alat pelindung diri tidak berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo. Disarankan pengendara sepeda motor lebih di tingkatkan lagi pengetahuan tentang lalu lintas, di perhatikan sikap dalam berkendara perhatikan kendaraan sebelum digunakan serta berhati-hati dalam mengendarai kendaraan dengan lingkungan yang kurang baik dan jangan lupa menggunakan alat pelindung diri yang lengkap untuk mengurangi resiko cedera.

Kata kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, Pengetahuan, Sikap, Kendaraan, Lingkungan, APD.

Abstract

Traffic accidents are one of the health problems that are classified as non-communicable diseases. The purpose of this study was to determine the factors associated with motor vehicle traffic accidents in Gorontalo University students. Methods This research uses analytic research with a Cross Sectional approach. The population of the study was the students of the University of Gorontalo as many as 2859 students. The sample size is 201 students. The statistical test used in this study is the Chi-Square Test. The results of the statistical test of the relationship between knowledge and the incidence of traffic accidents obtained a p-value of 0.000. The results of the statistical test of the relationship between attitudes and the incidence of traffic accidents obtained a p-value of 0.002. The results of the statistical test of the relationship between vehicle factors and the incidence of traffic accidents obtained a p-value of 0.000. The results of the statistical test of the relationship between environmental factors and the incidence of traffic accidents obtained a p-value of 0.013. The results of the statistical test of the relationship between APD and the incidence of traffic accidents obtained a p-value of 0.610. In conclusion, knowledge, attitudes, vehicle factors, environmental factors were significantly related to the incidence of traffic accidents in Gorontalo University students, while personal protective equipment was not associated with the incidence of traffic accidents in Gorontalo University students. It is recommended that motorcyclists increase their knowledge of traffic, pay attention to driving attitudes, pay attention to vehicles before use and be careful in driving vehicles with unfavorable environments and don't forget to use complete personal protective equipment to reduce the risk of injury.

Keywords: Traffic Accident, Knowledge, Attitude, Vehicle, Environment, PPE.

Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah kesehatan yang tergolong dalam penyakit tidak menular¹. Kecelakaan lalu lintas jalan raya merupakan permasalahan yang semakin lama menjadi semakin majemuk dan semakin serius. Hal ini dapat dilihat dengan adanya peningkatan jumlah kecelakaan dari tahun ke tahun. Kecelakaan lalu lintas ini tidak terlepas dari peran

peningkatan jumlah kendaraan bermotor². Kecelakaan Lalu Lintas merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Banyaknya kendaraan yang ada di jalan raya saat ini cukup berisiko untuk terjadinya kecelakaan. Menurut Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) ada sekitar 1,24 juta jiwa meninggal dunia dan sekitar 50 juta jiwa mengalami luka berat dan ringan setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas. Bahkan kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian remaja pada rentang umur 15-29 tahun. WHO memperkirakan tahun 2030 kecelakaan jalan merupakan penyebab terbesar ketujuh kematian di seluruh dunia dengan angka kematian meningkat tiga kali lipat menjadi 3,6 juta per tahun.

Menurut Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) ada sekitar 1,24 juta jiwa meninggal dunia dan sekitar 50 juta jiwa mengalami luka berat dan ringan setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas. Bahkan KLL merupakan penyebab utama kematian remaja pada rentang umur 15-29 tahun. WHO memperkirakan tahun 2030 kecelakaan jalan merupakan penyebab terbesar ketujuh kematian di seluruh dunia dengan angka kematian meningkat tiga kali lipat menjadi 3,6 juta per tahun. Berdasarkan data WHO, sekitar 1,3 juta orang meninggal dunia setiap tahunnya dan antara 20-50 juta orang mengalami cedera. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian di semua kelompok usia, serta penyebab utama kematian bagi mereka yang berusia di antara 15-29 tahun. 90 % kematian akibat kecelakaan lalu lintas terjadi di negara-negara yang berpenghasilan rendah dan menengah, meskipun negara-negara ini hanya memiliki sekitar 54 % kendaraan dari keseluruhan total kendaraan di dunia³.

Data Badan Pusat Statistik (BPS) menyebutkan bahwa pada tahun 2019, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 116411 kasus. Angka ini meningkat dibanding tahun sebelumnya yang hanya mencapai 109215 kasus⁴. Rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu : 61 % kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9 % disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan⁵.

Data Riskesdas tahun 2018 menyebutkan cedera yang disebabkan oleh kecelakaan Lalu Lintas paling banyak terdistribusi pada Kabupaten Gorontalo Utara yaitu 3,60%, Kabupaten Bone 3,05%, Kota Gorontalo 3,02%, Kabupaten Gorontalo 2,28%, Kabupaten Pohuwato 2,12% dan yang terakhir Kabupaten Boalemo 1,57%⁶.

Berdasarkan survei awal yang dilakukan peneliti pada mahasiswa Universitas Gorontalo berjumlah 30 orang, ada 17 orang yang pernah mengalami kecelakaan, baik kecelakaan berat maupun kecelakaan ringan dengan berbagai macam faktor penyebab, diantaranya kondisi kendaraan yang tidak memenuhi syarat, kondisi jalan yang kurang baik, dan beberapa alasan lainnya. Berdasarkan data di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas pada kendaraan bermotor di Universitas Gorontalo. Universitas Gorontalo merupakan tempat yang berada pada pusat jalan trans, pusat perkantoran, dan sekolah sehingga kemungkinan resiko kecelakaannya lebih besar.

Metode Penelitian

Desain, Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian observasional analitik dengan desain *Cross sectional*. Lokasi Penelitian ini dilakukan di Wilayah Kerja Polres Kabupaten Gorontalo dilakukan pada bulan April-Juni 2022.

Variabel Penelitian

Variabel independen dalam penelitian ini adalah Faktor Manusia (Jenis Kelamin, Pengetahuan dan Sikap), Faktor Kendaraan, Faktor Lingkungan, Faktor Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD). Variabel dependen pada penelitian ini adalah Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Sepeda Motor.

Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh Mahasiswa Universitas Gorontalo yang terdaftar Aktif pada semester berjalan dengan jumlah 2.859 Mahasiswa. sampel menggunakan teknik *Purposive Sampling*, dimana yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah siapa saja yang ditemui namun harus memenuhi kriteria dalam penelitian ini, yaitu harus memiliki kendaraan bermotor, harus mahasiswa yang terdaftar aktif pada Universitas Gorontalo dengan jumlah 201 mahasiswa.

Teknik Pengumpulan dan Analisis Data

Data primer dalam penelitian ini yaitu melakukan wawancara terstruktur menggunakan kuesioner pengendara sepeda motor. Data sekunder dalam penelitian ini yaitu data didapatkan dari beberapa instansi terkait seperti Direktorat Satuan Lalu Lintas Provinsi Gorontalo, dan Universitas Gorontalo. Analisis dalam penelitian ini menggunakan analisis univariat dan bivariat.

Hasil

Karakteristik

Tabel 1. Distribusi Responden Jenis Kelamin dan Umur pada Mahasiswa Universitas Gorontalo

Variabel	n	%
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	125	62,2
Perempuan	76	37,8
Jumlah	201	100
Umur		
17	3	1,5
18	6	3
19	19	9,5
20	29	14,4
21	59	29,4
22	39	19,4
23	31	15,4
24	9	4,5
25	5	2,5
26	1	0,4
Jumlah	201	100

Berdasarkan tabel 1 dapat dilihat bahwa dari 201 (100%) responden paling banyak terdistribusi pada responden yang berumur 21 tahun sebanyak 39 (29,4%) dan paling sedikit terdistribusi pada responden yang berumur 26 tahun sebanyak 1 (0,4%) reponden. Sedangkan pada jenis kelamin, bahwa dari 201 (100%) responden paling banyak terdistribusi berada pada jenis kelamin laki-laki sebanyak 125 (62,2%) dan paling sedikit terdistribusi pada responden yang memiliki jenis kelamin perempuan sebanyak 76 (37,8%) reponden.

Tabel 2. Distribusi Responden Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas, Pengetahuan, Sikap, Jumlah Kendaraan, Faktor Lingkungan dan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) pada Mahasiswa Universitas Gorontalo

Variabel	n	%
Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas		
Pernah	145	72,1
Tidak Pernah	56	27,9
Jumlah	201	100
Pengetahuan		
Baik	63	31,3
Kurang	138	68,7
Jumlah	201	100
Sikap		
Baik	61	30,3
Kurang Baik	140	69,7
Jumlah	201	100
Faktor Kendaraan		
Berisiko	142	70,6
Tidak Berisiko	59	29,4
Jumlah	201	100
Faktor Lingkungan		
Berisiko	144	71,6
Tidak Berisiko	57	28,4
Jumlah	201	100
Alat Pelindung Diri (APD)		
Berisiko	117	58,2
Tidak Berisiko	84	41,8
Jumlah	201	100

Berdasarkan tabel 2 dapat dilihat bahwa dari 201 (100%) responden paling terbanyak yakni responden yang pernah mengalami kecelakaan 145 (72,1%) reponden, pengetahuan kurang 138 (68,7%) reponden, sikap kurang baik 140 (69,7%), faktor kendaraan yang berisiko 142 (70,6%), faktor lingkungan yang berisiko sebanyak 144 (71,6%) reponden dan yang menggunakan APD yang berisiko sebanyak 117 (58,2%) reponden. Sedangkan responden paling sedikit adalah responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 56 (27,9%), pengetahuan baik sebanyak 63 (31,3%) responden, sikap baik sebanyak 61 (30,3%) reponden, faktor kendaraan yang tidak berisiko 59

(29,4%) responden, faktor lingkungan yang tidak berisiko 57 (28,4%) responden. dan penggunaan APD yang tidak berisiko 84 (41,8%) responden.

Analisis Bivariat

Hubungan Pengetahuan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 3. Hubungan Pengetahuan Responden dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Mahasiswa Universitas Gorontalo

Pengetahuan	Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas						p Value
	Pernah		Tidak Pernah		Total		
	n	%	n	%	n	%	
Baik	31	49,2	32	50,8	63	100	0,000
Kurang	114	82,6	24	17,4	138	100	
Jumlah	145	72,1	56	27,9	201	100	

Berdasarkan tabel 3 menunjukkan bahwa dari 63 responden (100%) yang memiliki pengetahuan baik paling banyak terdistribusi pada responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 32 responden (50,8%), dan yang pernah mengalami kecelakaan 31 responden (49,2%). Dari 138 responden (100%) yang memiliki Pengetahuan Kurang baik paling banyak terdistribusi pada responden yang mengalami kecelakaan sebanyak 114 responden (82,6%) dan pada responden yang tidak mengalami kecelakaan sebanyak 24 responden (17,4%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p=0,000 < \alpha=0,05$, yang berarti ada hubungan antara pengetahuan responden dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo.

Hubungan Sikap dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 4. Hubungan Sikap Responden dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Mahasiswa Universitas Gorontalo

Sikap	Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas						p Value
	Pernah		Tidak Pernah		Total		
	n	%	n	%	n	%	
Baik	35	57,4	26	42,6	61	100	0,002
Kurang Baik	110	78,6	30	21,4	140	100	
Jumlah	145	72,1	56	27,9	201	100	

Berdasarkan tabel 4 menunjukkan bahwa dari 61 responden (100%) yang memiliki sikap baik paling banyak terdistribusi pada responden yang pernah mengalami kecelakaan sebanyak 35 responden (57,4%), dan yang tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 26 responden (42,6%). Dari 140 responden (100%) yang memiliki sikap Kurang baik paling banyak terdistribusi pada responden yang mengalami kecelakaan sebanyak 110 responden (78,6%) dan pada responden yang tidak mengalami kecelakaan sebanyak 30 responden (21,4%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p=0,002 < \alpha=0,05$, yang berarti ada hubungan antara sikap responden dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo.

Hubungan Faktor Kendaraan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 5. Hubungan Faktor Kendaraan Responden dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Mahasiswa Universitas Gorontalo

Faktor Kendaraan	Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas						p Value
	Pernah		Tidak Pernah		Total		
	n	%	n	%	n	%	
Berisiko	117	82,4	25	17,6	142	100	0,000
Tidak Berisiko	28	47,5	31	52,5	59	100	
Jumlah	145	72,1	56	27,9	201	100	

Berdasarkan tabel 5 menunjukkan bahwa dari 142 responden (100%) yang memiliki faktor kendaraan berisiko paling banyak terdistribusi pada responden yang pernah mengalami kecelakaan sebanyak 117 responden (82,4%), dan yang tidak pernah mengalami kecelakaan 25 responden (17,6%). Dari 59 responden (100%) yang memiliki faktor kendaraan tidak berisiko paling banyak terdistribusi pada responden yang tidak mengalami kecelakaan sebanyak responden 31 (52,5%) dan pada responden yang mengalami kecelakaan sebanyak 28 responden (47,5%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p=0,000 < \alpha=0,05$, yang berarti ada hubungan antara faktor kendaraan responden dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo.

Hubungan Faktor Lingkungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 6. Hubungan Faktor Lingkungan Responden dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Mahasiswa Universitas Gorontalo

Faktor Lingkungan	Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas						p Value
	Pernah		Tidak Pernah		Total		
	n	%	n	%	n	%	
Berisiko	111	77,1	33	22,9	144	100	0,013
Tidak Berisiko	34	59,6	23	40,4	57	100	
Jumlah	145	72,1	56	27,9	201	100	

Berdasarkan tabel 6 menunjukkan bahwa dari 144 responden (100%) yang memiliki faktor lingkungan berisiko paling banyak terdistribusi pada responden yang pernah mengalami kecelakaan sebanyak 111 responden (77,1%), dan yang tidak pernah mengalami kecelakaan 33 responden (22,9%). Dari 57 responden (100%) yang memiliki faktor lingkungan tidak berisiko paling banyak terdistribusi pada responden yang mengalami kecelakaan sebanyak responden 34 (59,6%) dan pada responden yang tidak mengalami kecelakaan sebanyak 23 responden (40,4%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p=0,013 < \alpha=0,05$, yang berarti ada hubungan antara faktor lingkungan responden dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo.

Hubungan Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas
Tabel 7. Hubungan Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) Responden dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Mahasiswa Universitas Gorontalo

Alat Pelindung Diri (APD)	Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas						p Value
	Pernah		Tidak Pernah		Total		
	n	%	n	%	n	%	
Berisiko	86	73,5	31	26,5	117	100	0,610
Tidak Berisiko	59	70,2	25	29,8	84	100	
Jumlah	145	72,1	56	27,9	201	100	

Berdasarkan tabel 7 menunjukkan bahwa dari 117 responden (100%) yang memiliki penggunaan alat pelindung diri berisiko paling banyak terdistribusi pada responden yang pernah mengalami kecelakaan sebanyak 86 responden (73,5%), dan yang tidak pernah mengalami kecelakaan 31 responden (26,5%). Dari 84 responden (100%) yang memiliki tidak berisiko paling banyak terdistribusi pada responden yang mengalami kecelakaan sebanyak 59 (70,2%) dan pada responden yang tidak mengalami kecelakaan sebanyak 25 responden (29,8%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p=0,610 > \alpha=0,05$, yang berarti tidak ada hubungan antara penggunaan alat pelindung diri (APD) dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo.

Pembahasan

Hubungan Pengetahuan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam penelitian ini dari 138 responden ada 114 (82,6%) dengan pengetahuan kurang dan pernah mengalami kecelakaan. Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p=0,000 < \alpha=0,05$, yang berarti ada hubungan antara pengetahuan responden dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo. Hal ini terjadi karena tidak semua pengendara paham dengan makna dari rambu-rambu lalu lintas, selain itu pengetahuan bukan merupakan satu-satunya faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Fakta yang didapatkan dilapangan dari hasil pembagian kuesioner responden selain kurang pemahannya terhadap penggunaan rambu lalu lintas, sebagian yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas tidak memperhatikan hal-hal lain seperti kelengkapan dalam berkendara, kondisi pengendara ataupun hal-hal lain terkait kecelakaan lalu lintas. Pada penelitian ini juga ditemukan responden dengan pengetahuan baik tapi mengalami kecelakaan dimana hal ini bertentangan dengan teori dimana responden yang seharusnya berpengetahuan baik seharusnya tidak pernah mengalami kecelakaan hal ini mencerminkan bahwa responden memiliki pengetahuan yang baik namun belum secara sadar memahami maksud dan tujuan dari perilaku keselamatan berkendara sehingga tidak diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dan responden masih belum peduli terhadap tindak pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa responden yang memiliki pengetahuan yang kurang maupun baik dapat mempengaruhi dalam perilaku keselamatan berkendara.

Pengetahuan diperlukan untuk menimbulkan kesadaran dan pada akhirnya akan menyebabkan orang berperilaku sesuai dengan pengetahuan yang dimilikinya. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain terpenting bagi terbentuknya tindakan seseorang. Perilaku yang disadari oleh pengetahuan akan bersifat lebih langgeng, sebaliknya apabila perilaku tidak disadari pengetahuan dan kesadaran maka perilaku tersebut tidak akan berlangsung lama. Pengetahuan diperlukan sebagai dorongan psikis dalam menumbuhkan sikap dan perilaku setiap hari, sehingga dapat dikatakan bahwa pengetahuan merupakan stimulasi terhadap tindakan seseorang⁷. Penelitian yang sama menyatakan ada hubungan

antara Pengetahuan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Perwitaningsih, dimana dari hasil penelitian didapatkan ρ -value 0,000 ($\rho < 0,05$), menunjukkan ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan keselamatan dan kesehatan berkendara dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara pada pengendara sepeda motor⁸. Semakin baik pengetahuan seseorang sudah tentu mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang aman⁹.

Hubungan Sikap Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam penelitian ini dari 140 responden ada 110 dengan sikap kurang baik pernah mengalami kecelakaan, hal ini terjadi karena adanya hubungan antara sikap terhadap kecelakaan lalu lintas, sikap seseorang sangat mempengaruhi perilaku yang positif maupun yang negatif. Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p=0,002 < \alpha=0,05$, yang berarti ada hubungan antara sikap responden dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo.

Pada penelitian ini juga ditemukan memiliki sikap yang baik tetapi pernah mengalami kecelakaan hal ini karena tidak hanya memiliki sikap yang baik saja tetapi harus didasari oleh pengetahuan, serta tidak semua memiliki sikap yang baik sehingga dapat menyebabkan kecelakaan kepada yang lainnya. Sikap buruk yang dilakukan oleh pengemudi dapat disebabkan karena ketidakpatuhan akan peraturan-peraturan tentang keselamatan berkendara. Perilaku berisiko yang kerap dilakukan oleh pengemudi tidak hanya membahayakan keselamatan bagi diri sendiri, penumpang maupun pengguna jalan lain, akan tetapi sekaligus sebagai penghambat dalam usaha meningkatkan budaya selamat di jalan, sebab keselamatan berkendara tidak hanya terwujud dari seorang individu saja melainkan juga ditentukan oleh dukungan setiap pengguna jalan yang lain. Perilaku mengemudi merupakan suatu bentuk sikap berlalu lintas yang diperoleh dari pengalaman pendidikan yang ditentukan oleh faktor latar belakang sosial, budaya, nilai, norma, dan adat istiadat sehingga menghasilkan pola pikir tertentu pada seseorang. Dapat dijelaskan bahwa pengalaman pendidikan pada seseorang dapat pula membentuk suatu perilaku, dengan pendidikan yang tinggi maka perilaku seseorang akan semakin tidak berisiko¹⁰.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Perwitaningsih terhadap mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro yang menunjukkan ada hubungan yang bermakna antara sikap keselamatan dan kesehatan berkendara dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara pada pengendara sepeda motor (ρ -value=0,000)⁸. Sikap merupakan salah faktor yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang, maka dengan adanya indikasi tersebut maka tidak menutup kemungkinan mereka suka berperilaku ngebut di jalan raya. Padahal kita semua tahu bahwa ngebut di jalan raya akan berbahaya bagi diri sendiri maupun orang lain¹¹.

Hubungan Faktor Kendaraan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam penelitian ini dimana faktor kendaraan yang berisiko mengalami kecelakaan ada 117 responden (82,4%). Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p=0,000 < \alpha=0,05$, yang berarti ada hubungan antara faktor kendaraan responden dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo, hal ini terjadi karena pengaruh kondisi kendaraan sangat berpengaruh dalam keselamatan saat berkendara, dengan kondisi kendaraan yang baik yaitu kondisi rem, ban dan kelengkapan kendaraan yang lain maka akan memperkecil terjadinya tingkat kecelakaan pada kendaraan. Namun dalam penelitian ini juga ditemukan ada responden yang memiliki kendaraan berisiko namun tidak mengalami kecelakaan sebanyak 25 responden (17,6%), hal ini dikarenakan faktor lain yang mempengaruhi salah satunya sikap pengendara yang cenderung berhati-hati saat berkendara, serta memahami kerusakan yang terjadi

pada kendaraan yang digunakan.

Pada penelitian ini juga ditemukan faktor kendaraan yang tidak berisiko namun pernah mengalami kecelakaan sebanyak 28 responden (47,5%) hal ini terjadi dari faktor manusia itu sendiri, salah satu faktor yang mempengaruhi adalah kondisi responden pada saat mengalami kecelakaan, misalnya dalam keadaan mabuk, atau dalam keadaan kurang fit saat berkendara. Faktor lain yang biasa terjadi adalah kurang hati-hatinya pengendara saat berkendara pada saat-saat tertentu, misalnya menghindari pemeriksaan kepolisian sehingga melakukan tindakan yang membahayakan di diri sendiri untuk menghindari pemeriksaan tersebut.

Kartika juga menyebutkan bahwa kondisi internal akan mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengawasan dan perawatan yang baik pada kendaraan akan memberikan jaminan keselamatan di jalan raya. Kendaraan yang tidak layak jalan sangat berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas. Setiap kendaraan yang digunakan di jalan raya seharusnya sudah mendapatkan sertifikasi layak jalan sesuai dengan standar yang berlaku¹². Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rifal *et al*, pada penelitian ini diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,019 ($p < \alpha$) dengan Odd ratio 6,050, artinya terdapat hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas dan semakin kurang layak jalan suatu kendaraan, maka kemungkinan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas akan meningkat yaitu sebesar 6,050 kali lebih besar dibandingkan dengan kondisi kendaraan yang layak jalan¹³.

Hubungan Faktor Lingkungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam penelitian ini dapat dilihat bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor lingkungan yang berisiko ada 111 responden (77,1%). Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p=0,013 < \alpha=0,05$, yang berarti ada hubungan antara faktor lingkungan responden dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo. Kecelakaan paling sering terjadi akibat kondisi jalan yang berlubang, berdasarkan wawancara yang dilakukan oleh peneliti selama penelitian hal ini disebabkan oleh kurang hati-hatinya para pengendara pada saat berkendara, terlebih kebanyakan sikap para pengendara yang tidak menggunakan alat pelindung diri yang lengkap, tidak patuhnya responden pada rambu-rambu lalu lintas yang ada. Namun ada juga yang faktor lingkungan yang berisiko tetapi tidak mengalami kecelakaan hal ini disebabkan seringnya responden melewati area jalan yang mengalami kerusakan sehingga responden paham dengan kondisi jalan dan bisa menghindari atau waspada atas kondisi jalan yang kurang baik untuk dilalui. Dalam penelitian ini juga ditemukan adanya faktor lingkungan yang tidak berisiko tetapi ada juga responden yang mengalami kecelakaan hal ini disebabkan faktor lain seperti kondisi pengemudi yang mengalami kelelahan, atau kondisi penerangan jalan yang tidak memadai dan faktor-faktor lain yang turut mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas kendaraan sepeda motor tersebut.

Salah satu kondisi jalan yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas adalah keadaan jalan licin yang merupakan faktor yang berisiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas, namun bukan faktor yang berisiko tinggi menyebabkan kematian. Kejadian meninggal dunia pada jenis kecelakaan akibat jalan licin biasanya tidak hanya disebabkan satu faktor, namun membutuhkan faktor pendukung lainnya. Pada umumnya jalan yang basah atau licin disebabkan karena air hujan, namun ada juga yang disebabkan faktor lain seperti tumpahan oli kendaraan. Jalan yang basah atau licin sangat erat kaitannya dengan hujan. Jika ditelaah lebih mendalam kecelakaan yang disebabkan jalan yang basah/licin sebenarnya tidak berdiri sendiri, hal ini berhubungan dengan beberapa faktor penyebab lainnya contohnya faktor pengendara dan kondisi kendaraan terutama performa ban. Ban yang permukaannya sudah halus atau tipis ketika bertemu dengan jalan yang licin tidak akan menimbulkan

daya gesek antara ban dan jalan, sehingga beresiko tinggi terpeleset¹². Selain itu kecelakaan akibat jalan berlubang seringkali disebabkan pengendara sepeda motor berusaha menghindari lubang tersebut, namun melakukan kesalahan dalam penilaian, sehingga justru menyebabkan kecelakaan¹⁴.

Adapun Penelitian yang sejalan dengan penelitian ini yaitu penelitian yang dilakukan oleh Putrisna *et al* dengan hasil uji chi square diperoleh nilai signifikansi ($p=0,002 < \alpha=0,05$) yang artinya ada hubungan antara faktor lingkungan dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kota Kupang tahun 2019¹⁵.

Hubungan Alat Pelindung Diri (APD) Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam Penelitian ini dapat dilihat bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh penggunaan alat pelindung diri (APD) beresiko ada 117 responden (73,5%) Berdasarkan penelitian ini dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* faktor penggunaan alat pelindung diri (APD) memiliki hubungan yang tidak signifikan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas dengan hasil penelitian dimana diperoleh nilai $p=0,610 < \alpha=0,05$. Kecelakaan lalu lintas ini disebabkan oleh kurangnya kesadaran diri dalam mematuhi undang-undang serta untuk mengurangi resiko terjadinya cedera. Dalam penelitian ini juga terdapat yang menggunakan alat pelindung diri tetapi mengalami kecelakaan ini terjadi karena alat pelindung diri ini bukan merupakan faktor utama terjadinya kecelakaan tetapi merupakan salah satu faktor untuk memperkecil tingkat keparahan akibat dari kecelakaan lalu lintas. Alat Pelindung Diri selama berkendara digunakan untuk melindungi pengendara dari paparan yang dapat menimbulkan gangguan pada kesehatan dan keselamatan selama berkendara. APD yang dimaksud berupa helm SNI, jaket, sarung tangan, sepatu.

Hal lain yang tidak kalah pentingnya ketika berkendara adalah penggunaan alat pelindung diri (APD). Pengendara yang aman biasa menggunakan APD dan tidak suka ngebut¹⁶. APD pengendara sepeda motor wajib digunakan secara lengkap oleh pengendara sepeda motor ketika berkendara, APD juga melindungi leher dan dada terhadap kemungkinan cedera.¹⁷ Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Syakur *et al* (2020) hasil analisis *Chi-Square Test* diperoleh nilai X^2 hitung (0,742) $>$ X^2 Tabel (3,841) dan nilai p (0,389) $<$ α (0,05), artinya tidak ada hubungan antara penggunaan APD dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada remaja di SMK Kesehatan plus prima mandiri Makassar tahun 2019.¹⁸

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas kendaraan bermotor pada mahasiswa Universitas Gorontalo maka dapat ditarik kesimpulan bahwa melalui hasil uji statistik dengan menggunakan Uji *Chi-Square Test* menunjukkan nilai $p < \alpha=0,05$ maka H_0 ditolak artinya pengetahuan, sikap, faktor kendaraan, faktor lingkungan memiliki hubungan yang signifikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas yang sedangkan faktor penggunaan alat pelindung diri (APD) memiliki hubungan yang tidak signifikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas karena hasil uji menunjukkan nilai $p > \alpha=0,05$ artinya H_0 diterima.

Saran

1. Meningkatkan kerjasama dengan kepolisian satuan lalu lintas dan dukungan oleh Dinas Perhubungan untuk meningkatkan pengetahuan dan kesadaran mahasiswa tentang pentingnya perilaku *safety riding*, dengan meningkatkan sosialisasi dan edukasi mengenai perilaku aman berkendara secara periodik pada perguruan tinggi baik melalui media leaflet, poster atau ceramah dalam keselamatan berkendara.
2. Saran terhadap pengendara sepeda motor lebih di tingkatkan lagi pengetahuan tentang lalu lintas,

di perhatikan sikap dalam berkendara perhatikan kendaraan sebelum digunakan serta berhati-hati dalam mengendarai kendaraan dengan lingkungan yang kurang baik dan jangan lupa menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) yang lengkap untuk mengurangi resiko cedera.

3. Diharapkan dengan adanya hasil penelitian ini, bisa menjadi referensi untuk peneliti selanjutnya.

Daftar Pustaka

1. Hidayati, Annisa & Hendrati, Lucia Yovita 2016. Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, Vol. 4 No. 2, Mei 2016: 275–287
2. Mutiara, H. 2016. Faktor yang Berhubungan dengan Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pada Mahasiswa (Studi Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008 2015) *Jurnal Semarang: Universitas Negeri Semarang* (<https://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>) diakses pada tanggal 03 Maret 2022)
3. WHO. 2017. *10 Facts on Global Road Safety*. World Health Organization.
4. BPS. 2019. *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi 2017-2019*. Diakses melalui <https://www.bps.go.id/indicator/17/513/1/jumlah-kecelakaan-korban-mati-luka-berat-luka-ringan-dan-kerugian-materi.html>
5. Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia. 2017. *Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan*. Diakses melalui https://www.kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr
6. Riskesdas, 2018. *Laporan Nasional 2018*. Badan Penelitian dan Pengembangan Kesehatan Departemen Kesehatan
7. Notoatmodjo, Soekijo. 2007. *Promosi kesehatan dan ilmu perilaku*. Jakarta: penerbit Rineka cipta.
8. Perwitaningsih, Riyan. 2013. Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan Dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang Tahun 2013. *Skripsi*. Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro.
9. Rupman, F. & Srisantyorini, T. Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online Di Kabupaten Bogor Tahun 2020. *Environ. Occup. Heal. Saf. J.* **2**, 1–10 (2021).
10. Saputra, A.E. 2008. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Pengemudi Dump Truck PT.X District MTBU Tanjung Enim, Sumatera Selatan Tahun 2008. *Skripsi*. Depok. Universitas Indonesia.
11. Notosiswoyo, M. Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Siswa SLTA dalam Pencegahan Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Bekasi Knowledge , Attitudes and Behaviors of Senior High School Students in Preventing a motorbike Accident in Bekasi City. *Ekol. Kesehat.* **13**, 1–9 (2014).
12. Kartika Metta, 2009, Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok (Menggunakan Data Kecelakaan Polres Metro Depok Tahun 2008). *Skripsi*. Universitas Indonesia.
13. Rifal, A. D. C., P.S, A. D., & Hartanti, I. R. 2015. Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah. *Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa* 2015. Diakses melalui <https://repository.unej.ac.id/bitstream/handle/123456789/73244/Akhmad%20David%20Casidy%20Rifal.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
14. Silaban, G. 2004. Analisis Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Poltabes Medan Tahun 2002.

Majalah Kesehatan Volume VIII, Nomor 1, Maret 2004.

15. Putrisna, D., Gigy, D., Setyobudi, A., & Tira, D. S. 2019. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Risiko Kecelakaan Lalu lintas pada Siswa SMA di Kota Kupang Tahun 2019 (Studi Kasus pada SMAN 3 , SMAN 7 , SMKN 2 Kota Kupang) Fakultas Kesehatan Masyarakat - Universitas Nusa Cendana Fakultas Kesehatan Masyarakat. *Jurnal of Community Health*, 01, 140–146.
16. Basumerda, C., Dharmastiti, R., & Wijaya, A. R. 2014. Pengaruh Jenis Edukasi Keselamatan Berkendara terhadap Pemahaman Calon Pengendara Mobil dalam Menghadapi Konflik Lalu Lintas. *Teknoin*, 20(4). <https://doi.org/10.20885/V2014.7446>
17. Stephens, A. N., Brown, J., de Rome, L., Baldock, M. R. J., Fernandes, R., & Fitzharris, M. 2017. The relationship between Motorcycle Rider Behaviour Questionnaire scores and crashes for riders in Australia. *Accident Analysis and Prevention*, 102, 202–212. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.03.007>
18. Syakur, R., Kadir, H. A., Dassi, M., & Usman, F. 2020. Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja Di SMK Plus Prima Mandiri Makassar. *Komunitas Kesehatan Masyarakat*, 2(2), 89–102.