

<http://ojsfkmundana.science/index.php/t>

## Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pengemudi Sepeda Motor di Sumba Barat

Oktavianus Lede Ngongo<sup>1</sup>, Noorce C. Berek<sup>2</sup>, Anna Heny Talahatu<sup>3</sup>

- 1) Prodi Ilmu Kesehatan Masyarakat FKM, Universitas Nusa Cendana; [oktaled88@gmail.com](mailto:oktaled88@gmail.com)
- 2) Prodi Ilmu Kesehatan Masyarakat FKM, Universitas Nusa Cendana; [norce.berek@staf.undana.ac.id](mailto:norce.berek@staf.undana.ac.id)
- 3) Prodi Ilmu Kesehatan Masyarakat FKM, Universitas Nusa Cendana;

### ABSTRACT

*Transportation is a very important part of human life. In fact, the existence of a vehicle can improve all human activities in carrying out the occupied routine, but problems arise such as traffic jams and increased traffic accidents. The Minister of Transportation stated that 4 (four) people died every day due to traffic accidents, 72% occurred in Indonesia and 73.9% involved motorbikes. The incident was an indication that motorbikes were the main cause of traffic accidents and contributed the most victims. The traffic accident data of the East Nusa Tenggara POLDA in 2018 showed a trend of increasing traffic accidents in 2018. The level of population mobilization in the legal territory of the West Sumba POLRES is relatively high. Based on the annual report book of West Sumba POLRES in 2018 there have been traffic accidents with 126 cases. The study aims to determine the factors associated with motorcycle driver traffic accidents in the area of West Sumba POLRES in 2019. This type of research is a quantitative study using a cross sectional study approach. This research was conducted at the West Sumba Police Resort with a sample of 53 people. Analysis of the data used the chi-square statistical test. The results of this study indicate that the factors associated with traffic accidents are age ( $p = 0.004$ ), behavior ( $p = 0.008$ ), and lamp conditions ( $p = 0.005$ ).*

**Keywords:** *traffic accidents, motorcycle drivers*

### ABSTRAK

Transportasi merupakan bagian yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Sejatinya dengan adanya kendaraan dapat mempermudah semua aktivitas manusia dalam menjalankan rutinitas yang ditekuni namun, timbul masalah seperti kemacetan dan meningkatnya kecelakaan lalu lintas. Menteri Perhubungan menyatakan bahwa 4 (empat) orang meninggal setiap harinya akibat kecelakaan lalu lintas, 72% terjadi di Indonesia dan 73,9% melibatkan sepeda motor. Kejadian tersebut sebagai indikasi bahwa sepeda motor merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas dan penyumbang korban terbanyak. Data kecelakaan lalu lintas POLDA Nusa Tenggara Timur tahun 2018 menunjukkan adanya tren peningkatan kecelakaan lalu lintas di tahun 2018. Tingkat mobilisasi penduduk di wilayah hukum POLRES Sumba Barat tergolong tinggi. Berdasarkan buku laporan tahunan POLRES Sumba barat tahun 2018 telah terjadi kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 126 kasus. Penelitian bertujuan untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pengemudi sepeda motor di wilayah hukum POLRES Sumba Barat tahun 2019. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan menggunakan pendekatan *cross sectional study*. Penelitian ini dilakukan di POLRES Sumba barat dengan jumlah sampel 53 orang. Analisis data yang digunakan adalah uji statistik *chi-square*. Hasil penelitian ini

menunjukkan bahwa faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas adalah umur ( $p=0,004$ ), perilaku berkendara ( $p=0,008$ ), dan kondisi lampu ( $p=0,005$ ).

**Kata Kunci : kecelakaan lalu lintas, pengemudi sepeda motor**

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bagian yang sangat penting dalam kehidupan manusia, karena merupakan kebutuhan primer di era modern ini, terbukti dari animo masyarakat membeli kendaraan. Menurut data Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) tahun 2018, sepanjang periode Januari-November telah mendistribusikan 5.929.930 dimana tahun sebelumnya jumlah penjualan hanya 5.886.103<sup>(1)</sup>. Dengan demikian terjadi peningkatan jumlah pembelian kendaraan oleh masyarakat di Indonesia. Sejatinya penambahan jumlah kendaraan dapat mempermudah aktivitas manusia. Namun hal ini juga diiringi dengan timbulnya beberapa dampak negatif yang tidak diinginkan, seperti kemacetan dan meningkatnya kecelakaan lalu lintas.

Menteri Perhubungan menyatakan bahwa 4 (empat) orang meninggal setiap harinya akibat kecelakaan lalu lintas dan 72% terjadi di Indonesia dengan rentang usia terbanyak adalah usia 20 sampai 29 tahun dan 73,9% melibatkan sepeda motor<sup>(2)</sup>. Hal ini menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab tingginya angka kematian di Indonesia. Moda transportasi yang banyak mengalami kecelakaan adalah sepeda motor, kejadian tersebut sebagai indikasi bahwa sepeda motor merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu dan penyumbang korban terbanyak.

Data kecelakaan lalu lintas POLDA Nusa Tenggara Timur tahun 2018 menunjukkan tren peningkatan kecelakaan lalu lintas di tahun 2018, dimana pada tahun 2017 kecelakaan lalu lintas berjumlah 131 kasus dan pada tahun 2018 mengalami peningkatan sebesar 62,60% menjadi 213 kasus dengan rincian 41 orang meninggal, 69 luka berat, dan korban luka ringan 274 orang. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas di Nusa Tenggara Timur masih tergolong tinggi<sup>(1)</sup>.

Tingkat mobilisasi penduduk di wilayah hukum Polres Sumba Barat tergolong tinggi. Hal ini di karenakan terdapat ketiga Kabupaten berdekatan dengan Kabupaten Sumba Barat yang terhubung dengan jalan nasional, namun kondisi tersebut tidak diiringi dengan sarana jalan serta prasarana transportasi publik yang memadai, sehingga orang beralih menggunakan sepeda motor karena dianggap lebih terjangkau dan praktis dalam penggunaannya. Namun kondisi tersebut menjadi penyebab bertambahnya angka kecelakaan lalu lintas. Menurut menteri perhubungan, 70% kecelakaan lalu lintas dialami pengendara sepeda motor<sup>(2)</sup>. Berdasarkan buku laporan tahunan POLRES Sumba barat selama tahun 2018 telah terjadi kasus kecelakaan lalu lintas sejumlah 126 kasus dengan rincian 58 orang meninggal dunia, 18 luka berat dan 123 luka berat.

Kecelakaan lalu lintas berdampak pada jatuhnya korban jiwa atau luka atau cacat yang pada akhirnya akan menjadi beban bagi keluarga karena memerlukan biaya untuk melakukan pengobatan. Tenaga kesehatan masyarakat merupakan salah satu profesi yang dapat berperan serta untuk mencegah dan mengurangi tingginya jumlah kecelakaan, angka kesakitan dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor melalui berbagai perannya dimasyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor di Wilayah Hukum POLRES Sumba Barat tahun 2019.

## METODE

Penelitian ini merupakan penelitian survei analitik, dengan pendekatan *cross sectional* dengan tujuan mempelajari hubungan manusia, kendaraan dan lingkungan fisik dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini dilakukan di wilayah hukum Polisi Resot (POLRES) Sumba Barat tahun 2019 dari bulan Januari - Juli 2019. Populasi semua pengemudi sepeda motor yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas 6 (enam) bulan terakhir di wilayah hukum POLRES Sumba Barat. Sampel berjumlah 53 orang. Variabel penelitian Umur, Jenis Kelamin, Perilaku, Kondisi Rem, Kondisi Lampu, Kondisi Ban, Kondisi Jalan, Keadaan cuaca. Data dikumpulkan dengan wawancara menggunakan kuesioner dan kemudian dianalisis secara deskriptif dan dengan menguji hubungan antar variabel.

## HASIL

Tabel 4.1 di bawah ini menunjukkan bahwa dari 53 responden yang pernah mengalami kecelakaan, 29 diantaranya mengalami luka berat dan gologan umur yang paling banyak mengalami kecelakaan adalah usia  $\leq 30$  tahun responden. Selain itu, tabel tersebut juga menunjukkan bahwa dari 53 responden, 11 diantaranya berperilaku buruk saat berkendara, dan 32 responden berkendara dengan kondisi lampu yang tidak menyala.

Tabel 4.1 Distribusi Responden berdasarkan variabel penelitian

No	Variabel	Kriteria	N	%
1.	Kecelakaan lalu lintas	1. luka berat	29	54,7
		2. luka ringan	24	45,3
		<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100</b>
2.	Umur	1. > 30 tahun	26	49,1
		2. $\leq 30$ tahun	27	50,9
		<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100</b>
3.	Perilaku berkendara	1. Buruk	11	20,8
		2. Baik	42	79,2

		<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100</b>
4.	Kondisi Lampu	1. Tidak menyala	32	60,4
		2. Menyala	21	39,6
		<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100</b>

Tabel 4.2 Hubungan Variabel Independen dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pengemudi Sepeda Motor di Wilayah Hukum POLRES Sumba Barat

No	Variabel Independen		Kecelakaan Lalu Lintas				Total		<i>p-value</i>
			Luka berat		Luka ringan		N	%	
			n	%	n	%			
1	Umur	>30 tahun	20	76,9	6	23,1	26	100	<b>0,004</b>
		≤30 tahun	9	33,3	18	66,7	27	100	
		<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>54,7</b>	<b>24</b>	<b>45,3</b>	<b>53</b>	<b>100</b>	
2	Perilaku berkendara	Buruk	10	90,9	1	9,1	11	100	<b>0,008</b>
		Baik	19	45,2	23	54,8	42	100	
		<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>54,7</b>	<b>24</b>	<b>45,3</b>	<b>53</b>	<b>100</b>	
3	Kondisi lampu	Tidak Menyala	23	71,9	9	28,1	32	100	<b>0,005</b>
		Menyala	6	28,6	15	71,4	21	100	
		<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>84,1</b>	<b>24</b>	<b>15,9</b>	<b>53</b>	<b>100</b>	

Tabel 4.2 menunjukkan bahwa 76,9% responden yang mengalami luka berat karena kecelakaan lalu lintas berumur di atas 30 tahun, sedangkan 66,7% responden yang mengalami luka ringan berumur kurang dari sama dengan 30 tahun. 90,9% responden yang mengalami luka berat berperilaku buruk saat berkendara dan 71,9% responden yang mengalami luka berat berkendara dengan lampu yang tidak menyala saat kecelakaan terjadi. Uji hubungan yang digunakan menunjukkan adanya hubungan ketiga variabel independen dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum POLRES Sumba Barat.

## PEMBAHASAN

### Hubungan Umur dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Umur merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, hal ini disebabkan karena semakin lanjut usia seseorang tingkat produktifitasnya semakin menurun demikian pula seseorang yang berusia muda belum mempunyai mental dan karakter yang baik dalam menyikapi keadaan di sekitar lingkungannya<sup>(3)</sup>. Hasil uji statistik menunjukkan ada hubungan antara umur dengan kecelakaan lalu lintas pengemudi sepeda motor di wilayah hukum POLRES Sumba Barat tahun 2018. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Simarmata tahun 2005, tentang Kecelakaan Lalu Lintas Pada

Pengendara Sepeda Motor Tahun 2007 Di Wilayah Jakarta Timur, menyatakan ada hubungan umur dengan kecelakaan lalu lintas<sup>(4)</sup>.

World Health Organization menyatakan bahwa sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada umur produktif yakni 22-50 tahun. Menurut Horlock, (2008) masa dewasa di bagi atas 3 periode yaitu, dewasa awal (18-40 tahun), masa dewasa madya (41-60 tahun) dan masa dewasa akhir (>60 tahun). Perspektif Ilmu Kesehatan Masyarakat usia produktif apabila mengalami kecelakaan yang berakibat pada sakit atau cacat maka individu tersebut menjadi beban tambahan bagi keluarga serta ia tidak dapat memberikan pemasukan bagi keluarganya. Santrock menyatakan bahwa orang dewasa muda termasuk masa transisi, baik secara fisik, transisi secara intelektual, serta transisi peran sosial. Usia adalah faktor terpenting dalam menentukan sikap individu, sehingga dalam keadaan diatas responden akan cenderung mempunyai perilaku yang positif dibandingkan umur dibawahnya<sup>(5)</sup>.

### **Hubungan Perilaku Berkendaraan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan hasil uji statistik ada hubungan perilaku pengemudi dengan kecelakaan lalu lintas pengemudi sepeda motor. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Melisa tahun 2013 tentang analisis faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku aman berkendara pada pengendara ojek di Universitas Indonesia<sup>(6)</sup>. Teori Lawrance Green menyatakan bahwa perilaku manusia dipengaruhi oleh dua faktor pokok, yaitu faktor perilaku (*Behaviorcauses*) dan faktor diluar perilaku (*non behavior causes*) yang selanjutnya perilaku itu sendiri ditentukan oleh tiga faktor, yaitu faktor predisposisi yang meliputi pengetahuan, sikap, kepercayaan, perilaku dan lain-lain. Serta faktor pemungkin yang mencakup lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas-fasilitas atau sarana-sarana keselamatan kerja dan faktor penguat yang meliputi Undang-undang, Peraturan-peraturan, pengawasan dan lain sebagainya<sup>(7)</sup>.

Melihat teori di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa perilaku pengendara dilihat dari segi kesehatan masyarakat dipengaruhi oleh usia dimana pada usia muda cenderung pengemudi ugal-ugalan dalam mengendarai sepeda motor sehingga dapat berisiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan hasil wawancara serta pengamatan yang dilakukan oleh peneliti dapat disimpulkan bahwa. Perilaku pengendara sepeda motor saat mengendarai sepeda motor dipengaruhi oleh ketiga faktor di atas dimana faktor predisposisi merupakan faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas.

### **Hubungan Kondisi Lampu dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas**

Kecelakaan yang disebabkan karena lampu tidak nyala seringkali terjadi pada waktu malam hari. Kecelakaan ini disebabkan karena hanya mengandalkan lampu kendaraan saja tanpa ada penerangan tambahan. Berdasarkan hasil wawancara dengan responden menyatakan bahwa jalan yang sering dilalui minim sekali lampu penerang jalan yang menyebabkan lingkungan sekitar yang dilalui sangatlah gelap. Hasil uji statistik menunjukkan bahwa ada hubungan lampu dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor di Wilayah hukum POLRES Sumba Barat tahun 2018. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Wulandari tahun 2017 menyatakan bahwa syarat lampu penerangan kendaraan tidak terpenuhi yaitu sebesar 24%<sup>(5)</sup>. Penelitian lain yang sejalan dengan hasil penelitian ini adalah penelitian yang dilakukan oleh Manurung Tahun 2012, menyatakan bahwa ada hubungan kondisi lampu dengan kecelakaan lalu lintas<sup>(8)</sup>. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Hendtlass tahun 2004 menyatakan bahwa penggunaan lampu utama sepeda motor pada siang hari akan meningkatkan penampakan dari sepeda motor tersebut sehingga dapat menurunkan angka kecelakaan. Pengendara biasanya setelah parkir lupa untuk menyalakan lampu pada saat hendak mengendarai sepeda motor, namun ada juga yang disebabkan karena kendaraan tidak dilengkapi lampuh yang seharusnya<sup>(8)</sup>. Torrez (2008), menyatakan bahwa kecelakaan yang disebabkan lampu indikator penunjuk arah tidak menyala ketika akan berbelok, hal ini dapat menyebabkan kendaraan di belakangnya tidak menyangka bahwa kendaraan didepanya akan membelok dan kemudian terjadilah kecelakaan<sup>(9)</sup>.

### **KESIMPULAN**

Hasil penelitian tentang kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum POLRES Sumba Barat tahun 2019 menunjukkan bahwa ada hubungan antara umur, perilaku berkendara, dan kondisi lampu kendaraan bermotor berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Pengendara dengan umur lebih dari 30 tahun cenderung mengalami kecelakaan lalu lintas dengan luka berat. Perilaku berkendara yang dimaksud antara lain perilaku tidak menggunakan helm, tidak mentaati rambu lalu lintas dan menggunakan alat komunikasi saat berkendara. Kondisi lampu kendaraan yang tidak menyala merupakan factor yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Promosi tentang pentingnya penggunaan helm yang terstandar, pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum digunakan termasuk kondisi lampu kendaraan, dan pentingnya berperilaku yang baik saat berkendara menjadi saran yang dapat ditindaklanjuti.

### **DAFTAR PUSTAKA**

1. <https://m.klinikdokter.com/info-sehat/read/3277396/kecelakaan-lalu-lintas-juga-termasuk-masalah-kesehatan>. Diakses 26 Januari 2019.
2. <http://www.tribunnews.com/metropolitan/2018/12/20/polisi-akui-angka-kecelakaan-lalu-lintas-sepanjang-2018-cenderung-naik> diakses 26 januari 2019.

3. Nastiti. N.A., 2017. *Hubungan Antara Kepemilikan Sim C Dan Keikut Sertaan Dalam Tes Pembuatan Sim Dengan Pengetahuan Berkendara Dan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Sidoarjo*. Vol. 12. Hal 169.
4. Simarmata, Y.W, *Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Tahun 2007 Di Wilayah Jakarta Timur*. Skripsi. Fakultas kesehatan masyarakat. Universitas Indonesia, Jakarta. Diakses tanggal 29 november 2019.
5. S. Wulandari, S. Jayanti, and B. Widjasena, "FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU BERKENDARA AMAN (SAFETY RIDING) PADA KURIR POS SEPEDA MOTOR DI PT. POSINDONESIA CABANG ERLANGGA SEMARANG2017," *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, vol. 5, no. 5, pp. 346 - 355, Oct. 2017. [Online].
6. Melisa, Arini. Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara pada Pengendara Ojek di Universitas Indonesia. Depok:Universitas Indonesia. 2013.
7. Notoatmodjo, S. 2007. *Promosi Kesehatan Dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka cipta.
8. Manurung, Jeffry Rio H, 2012. Hubungan Faktor-Faktor Penyebab Dan Akibat Kecelakaan lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Kota Medan Tahun 2008-2010, Universitas Sumatera Utara. Medan.
9. Silaban, G. 2004. *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Poltabes Medan Tahun 2002*. Majalah Kesehatan volume VIII, Nomor 1, Maret 2004.