

JVK

JURNAL VOKASI KESEHATAN

<http://ejournal.poltekkes-pontianak.ac.id/index.php/JVK>



STUDI EPIDEMIOLOGI KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA PONTIANAK

Iskandar Arfan ✉, Wulandari

Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muhammadiyah Pontianak, Indonesia

Info Artikel

Sejarah artikel :
Diterima 19 Mei 2018
Disetujui 28 Juli 2018
Dipublikasi 31 Juli 2018

Keywords: Studi Epidemiologi; Kecelakaan; Pengendara

Abstrak

Angka kecelakaan lalu lintas di Kota Pontianak terus menerus terjadi peningkatan setiap tahun. Tahun 2014 sebanyak 477 kasus, tahun 2015 sebanyak 454 kasus dan tahun 2016 sebanyak 542 kasus, penelitian penting dilakukan untuk mengetahui faktor penyebab utama kecelakaan sehingga pengambil kebijakan dapat mengupayakan intervensi yang tepat dan maksimal. Tujuan penelitian untuk mengetahui epidemiologi kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara motor dan mobil di Kota Pontianak. Penelitian menggunakan desain *cross sectional deskriptif*. Sampel penelitian 94 orang yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas 3 bulan terakhir yang tercatat di data Polresta Kota Pontianak dengan teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling. Hasil penelitian menunjukkan sebagian besar distribusi frekuensi variabel epidemiologi pada kasus kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut: usia 26-45 tahun (45.7%), jenis kelamin laki-laki (70.2%), tidak memiliki SIM (82%). Berdasarkan faktor pengemudi sebagian besar memiliki kebiasaan berkendara dengan kecepatan tinggi (67%), faktor kendaraan sebagian besar pengemudi tidak rutin merawat kendaraan (44.7%), faktor lingkungan sebagian besar pengemudi dalam kondisi jalan gelap (17%). Diharapkan meningkatkan kesadaran masyarakat tentang langkah-langkah keselamatan berkendara dan meningkatkan kekuatan polisi lalu lintas dan sukarelawan di titik-titik lalu lintas yang padat untuk mengontrol lalu lintas terutama selama akhir pekan serta pengaturan ketat dari faktor pengemudi khususnya kepemilikan surat ijin mengemudi, perawatan kendaraan, dan perbaikan fasilitas lingkungan jalan.

EPIDEMIOLOGICAL STUDY EVENTS OF TRAFFIC ACCIDENTS IN PONTIANAK CITY

Abstract

The number of traffic accidents in Pontianak City in 2014 is 477 cases, 2015 by 454 cases, in 2016 as many as 542 cases. Important research is done to know the main cause factors of the accident so that policy makers can pursue the right and maximum intervention. The purpose of this research is to know the epidemiology of traffic accident incident on the motorcycle and cars in Pontianak City. The research used descriptive cross sectional design. Research sample 94 people who have experienced Traffic Accident the last 3 months recorded in data Polresta Pontianak with sampling technique using purposive sampling. The results showed that most of the frequency distribution of epidemiological variables in traffic accidents were as follows: age 26-45 years (45.7%), male gender (70.2%), no driver license (82%). Drivers are driven by high-speed driving habits (67%), vehicle drivers are not routinely caring for vehicles (44.7%), environmental factors are mostly drivers in dark road conditions (17%). It is expected to raise public awareness about safety driving measures and increase the strength of traffic police and volunteers at crowded traffic points to control traffic especially over the weekend as well as strict regulation of drivers' factors, especially the ownership of driving licenses, vehicle maintenance, and improvement of road environmental facilities

Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas menurut UU RI No. 22 tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan raya tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (UU RI, 2009).

Dalam penelitian Studi epidemiologi terdapat tiga gejala fenomena yang ditangkap yaitu dilihat dari frekuensi kejadian kecelakaan lalu lintas yaitu digunakan untuk mengidentifikasi berdasarkan banyaknya kecelakaan atau untuk menentukan masalah dan memprioritaskan masalah. Distribusi yaitu penyebaran kejadian kecelakaan lalu lintas menurut suatu keadaan tertentu yang dibedakan atas tiga macam (variabel epidemiologi) yaitu menurut ciri-ciri manusia (person), menurut tempat (place) dan menurut waktu (time). Determinan yaitu faktor-faktor yang berpengaruh yakni menunjukkan dari faktor penyebab kejadian kecelakaan lalu lintas, baik yang menerangkan frekuensi, penyebaran ataupun yang menerangkan penyebab munculnya masalah kesehatan itu sendiri (Saepudin, 2003).

Kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan penyumbang angka kematian terbesar di dunia, hampir 3.400 orang meninggal di jalan dunia setiap hari. Puluhan juta orang terluka setiap tahun. Anak, pejalan kaki, pengendara sepeda dan orang tua paling rentan dari pengguna jalan. Di kawasan Asia Tenggara, 153.000 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014, sekitar 85% kecelakaan terjadi di negara berkembang, 50% dari angka kecelakaan itu adalah negara-negara Asia Pasifik, sedangkan biaya yang timbul akibat kecelakaan lalu lintas di Negara-negara kawasan Asia Tenggara diperkirakan mencapai 15 milyar dolar Amerika (WHO, 2015).

Badan Pusat Statistik Republik Indonesia (BPS RI) mencatat jumlah kasus kecelakaan di Indonesia Pada tahun 2016 yaitu sebesar 6.180 kasus kecelakaan dengan korban meninggal yaitu sebanyak 678 (10,9%) mengalami luka berat sebanyak 2.250 (36,4%), dan mengalami luka ringan yaitu sebanyak 4.487 (BPS, 2016)

Badan Pusat Statistik (BPS) Kalimantan Barat mencatat jumlah kasus kecelakaan pada tahun 2015 yaitu sebesar 2.455 kasus dengan korban meninggal dunia yaitu sebanyak 472 (19,2%), mengalami luka berat sebanyak 974 (38,5%), mengalami luka ringan sebanyak 1.036 (42,1%) dan mengalami kerugian material sebesar 5.564.295. Data BPS Kalimantan Barat juga mencatat, Jumlah kendaraan di Kota Pontianak pada tahun 2015 yaitu sebesar 935.153 kendaraan, jumlah ini paling besar jika dibandingkan dengan Kabupaten-kabupaten lain yang ada di Kalimantan Barat

yaitu Kabupaten Sanggau jumlah kendaraan sebesar 181.057 dan Kabupaten Sambas jumlah kendaraan sebesar 141.896. (BPS Kalbar, 2016)

Menurut Dirjen Lalu Lintas Polisi Resort di Kota Pontianak angka kecelakaan lalu lintas di Kota Pontianak Pada tahun 2014 adalah sebanyak 477 kasus kecelakaan dengan prevalensi yang meninggal dunia sebanyak 120 (25,1%), mengalami luka berat sebanyak 190 (39,8%) dan mengalami luka ringan sebanyak 426 (89,3%), Pada tahun 2015 angka kecelakaan lalu lintas di Kota Pontianak mengalami penurunan yaitu sebesar 454 kasus dengan prevalensi yang meninggal dunia sebanyak 76 (16,7%), mengalami luka berat sebanyak 306 (67,4%) dan mengalami luka ringan sebanyak 298 (65,6%) dan Pada tahun 2016 angka kecelakaan lalu lintas di Kota Pontianak kembali meningkat yaitu sebesar 542 kasus dengan prevalensi yang meninggal dunia sebanyak 105 (19,3%), mengalami luka berat sebanyak 306 (56,4%), dan mengalami luka ringan sebanyak 381 (70,2%).

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor penyebab utama kecelakaan di kota pontianak sehingga pengambil kebijakan dapat mengupayakan intervensi yang tepat dan maksimal dalam menurunkan angka kecelekaan dan mengurangi angka kesakitan dan kematian oleh sebab kecelakaan.

Metode

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Pontianak, yang di mulai dari bulan Januari sampai Februari 2017. Penelitian ini menggunakan desain penelitian cross sectional deskriptif. sampel penelitian sebanyak 94 orang (pengendara roda 2 dan 4) yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas 3 bulan terakhir yang tercatat di data Polresta Kota Pontianak dengan teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling. Analisis yang digunakan adalah analisis uivariat untuk memperoleh gambaran distribusi frekuensi dan persentase dari tiap-tiap variabel dan dengan melakukan analisis kecenderungan.

Hasil dan Pembahasan



Gambar 1. Sebaran Kasus Kecelakaan lalu lintas

berdasarkan tempat pada sampel penelitian

Tabel 1. Karakteristik Responden

Variabel	Frekuensi N=(94)	Persentase (%)
Usia		
12-25 tahun	33	35.1
26-45 tahun	43	45.7
46-65 tahun	16	17.0
>65 tahun	2	2.1
Kepemilikan SIM		
Ya	17	18.1
Tidak	77	81.9
Tipe Jalan Kecelakaan		
Arteri	1	1.1
Kolektor	25	26.6
Lokal	61	64.9
Lingkungan	7	7.4
Hari Kecelakaan		
Hari kerja	64	68.1
Hari libur	8	8.5
Akhir minggu	22	23.4
Waktu Kecelakaan		
Dini hari (00.00-06-00)	4	4.3
Pagi hari (06.00-12.00)	37	39.4
Siang hari (12.00-18.00)	24	25.5
Malam hari (18.00-24.00)	29	30.9
Tingkat Keparahan Kecelakaan		
Luka ringan	67	71.3
Luka sedang	15	16
Luka berat	12	12.8
Tipe Tabrakan		
Depan-depan	25	26.6
Samping	7	7.4
Depan belakang	18	19.1
Depan samping	10	10.6
Terguling	1	1.1
Tunggal beruntun	26	27.7
beruntun	7	7.4
Jenis Kendaraan		
Sepeda motor	83	88.3

Mobil penumpang	9	9.6
Mobil Barang	2	2.1
Total	94	100

Sumber: Data Primer 2017

Berdasarkan tabel 1 diatas menunjukkan bahwa sebagian besar responden yang mengalami kecelakaan tidak memiliki SIM (81,9%), kecelakaan pada hari kerja (68,1%), waktu kecelakaan pagi hari (39,4%), tipe tabrakan tunggal (27,7%), jenis terban-yak kecelakaan yakni roda 2 / kendaraan sepeda motor (88,3%).

Tabel 2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas oleh pengemudi

Variabel	Frekuensi N=(94)	Persentase (%)
Lengah		
Ya	24	25.5
Tidak	70	74.5
Lelah		
Ya	46	48.9
Tidak	48	51.1
Mengantuk		
Ya	25	26.6
Tidak	69	73.4
Sedang Sakit		
Ya	9	9.6
Tidak	85	90.4
Tidak Tertib		
Ya	11	11.7
Tidak	83	88.3
Pengaruh Obat		
Ya	4	4.3
Tidak	90	95.7
Kecepatan Tinggi		
Ya	63	67.0
Tidak	31	33.0
Total	94	100

Sumber: Data Primer 2017

Berdasarkan tabel 2 diatas menunjukkan penyebab kecelakaan oleh faktor pengemudi sebagian besar dikarenakan kecepatan tinggi (67%)

Tabel 3. Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas oleh faktor kendaraan

Variabel	Frekuensi N=(94)	Persentase (%)
Rem Tidak Bekerja Baik		
Ya	19	20.2
Tidak	75	79.8
Alat Kemudi Tidak Bekerja dengan Baik		
Ya	2	2.1
Tidak	92	97.9
Ban atau Roda dalam Kondisi Baik		
Ya	29	30.9
Tidak	65	69.1
Tidak Ada Kaca Spion		
Ya	26	27.7
Tidak	68	72.3
Syarat Lampu Penerangan Tidak Terpenuhi		
Ya	16	17.0
Tidak	78	83.0
Menggunakan Lampu yang Menyilaukan		
Ya	13	13.8
Tidak	81	86.2
Lampu Tanda Rem Tidak Bekerja		
Ya	13	13.8
Tidak	81	86.2
Perawatan Kendaraan		
Rutin	42	44.7
Tidak Rutin	52	55.3
Total	94	100

Sumber: Data Primer 2017

Berdasarkan tabel 3 diatas menunjukkan penyebab kecelakaan oleh faktor kendaraan sebagian besar dikarenakan ban atau roda tidak dalam kondisi baik (69,1%) serta perawatan kendaraan yang tidak rutin (55,3%).

Tabel 4. Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas oleh faktor lingkungan

Variabel	Frekuensi N=(94)	Persentase (%)
Jalan Berlubang		
Ya	8	8.5
Tidak	86	91.5
Jalan Rusak		
Ya	9	9.6

Tidak	85	90.4
Jalan Basah/licin		
Ya	11	11.7
Tidak	83	88.3
Jalan Menikung		
Ya	12	12.8
Tidak	82	87.2
Jalan Gelap		
Ya	16	17.0
Tidak	78	83.0
Asap/kabut, Hujan		
Ya	13	13.8
Tidak	81	86.2
Total	94	100

Sumber: Data Primer 2017

Berdasarkan tabel 4 diatas menunjukkan penyebab kecelakaan oleh faktor lingkungan yakni karena rusaknya jalan dan hambatan di jalan bukan merupakan penyebab terbanyak didapatkan data bahwa kecelakaan terjadi disebabkan oleh jalan gelap (17%). Hasil penelitian ini menunjukkan kecelakaan sering terjadi dengan karakteristik lebih banyak pada pengendara sepeda motor dibandingkan mobil, jalan lokal/jalan sempit, pagi hari (jam 06.00-12.00), pada hari akhir pekan atau jam2 sibuk serta tidak memiliki surat ijin mengemudi.

Studi yang dilakukan Khan (2015) terhadap 820 kasus kecelakaan lalu lintas dari data rumah sakit menunjukkan bahwa kecelakaan sering terjadi pada laki-laki usia muda dan dewasa yang berasal dari pedesaan dimana jalanan sempit dan tidak terawat dengan baik serta peningkatan kecelakaan terjadi pada akhir pekan dan jam-jam sibuk.

Sedangkan Penelitian yang dilakukan Nilambardja dkk (2004) menemukan bahwa 17,1% kecelakaan terjadi pada hari Minggu, 15,9% pada hari selasa dan jam lainnya, Begitupun juga penelitian yang dilakukan di Jirojwong s dkk (2003) ditemukan bahwa lebih dari 75% kecelakaan di jalan terjadi selama akhir pekan.

Penelitian lain yakni penelitian Sing A dkk (2011) dalam penelitiannya menunjukkan kecelakaan terjadi lebih banyak pada malam hari (40,15%) yakni terjadi dari jam 6 sore sampai jam 12 malam, berbeda dengan penelitian ini yang justru lebih banyak pada pagi hari.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan sering terjadi pada jam-jam sibuk dan akhir pekan dimana lalu lintas kendaraan sangat padat yang dapat memicu terjadinya kecelakaan.

Dalam penelitian ini dari faktor pengemudi dap-

at memicu terjadinya kecelakaan pada pengendara terutama pengendara yang menggunakan kendaraan dengan kecepatan tinggi (67,0%), kelelahan (48,9%), mengantuk (26,6%) lengah (25,5%), serta disusul keadaan lainnya seperti tidak tertib (11,7%), keadaan sakit (9,6%), serta pengaruh obat sebesar (4,3%).

Penelitian lain yang dilakukan oleh Sahabuddin dkk (2010) dalam penelitiannya ditemukan bahwa faktor yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas paling utama yaitu faktor pengendara yang yakni (80%) kasus akibat tidak disiplin berlalu lintas, faktor kedua yaitu kendaraan dan faktor ketiga yaitu jalan.

Sedangkan Penelitian lain oleh Saragih (2011), diketahui bahwa faktor penyebab kecelakaan tertingggi di Kota Pematang Siantar adalah karena faktor manusia, yaitu sebesar 92,88%, dimana faktor manusia yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah karena lengah/kurang ke hati-hatian pengemudi, yaitu sebesar 55,42%, disusul kemudian oleh karena kecepatan tinggi sebesar 38,35%, tidak tertib sebesar 3,03%, mengantuk 2,6%, kesalahan pejalan sebesar 0,43%, dan tidak menjaga jarak sebesar 0,14%.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan faktor kelalaian pengendara dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Salah satunya adalah pengendara yang lengah. pengendara yang lengah dalam mengemudikan kendaraannya terjadi penurunan daya konsentrasi dan sikap responsibilitas dalam berkendara. Ditambah lagi bila mengemudi dengan kecepatan tinggi. Kondisi seperti ini dapat terjadi kecelakaan yang dapat menyebabkan korban sampai meninggal dunia (Ditjen Perhubungan, 2015)

Begitu halnya faktor lelah pada pengemudi akan mengurangi kemampuan pengemudi untuk dapat mengambil keputusan dengan cepat dan kesulitan berkonsentrasi. Kelelahan juga dapat mempengaruhi keseimbangan dan pandangan seseorang dalam berkendara. Pengemudi yang lelah akan sulit berkonsentrasi dan kurang waspada terhadap hal yang terjadi di jalan serta akan sulit bereaksi dengan cepat dan aman pada saat situasi genting terjadi (Ditjen perhubungan, 2013).

Pengemudi yang mengantuk juga dapat sebagai pemicu terjadinya kecelakaan dimana pengemudi kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat dan atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat (WHO, 2009).

Begitu juga halnya dengan pengendara yang tidak tertib, pelanggaran yang sering terjadi dilapangan adalah mengambil jalur pada arah yang berlawanan serta pelanggaran terhadap rambu dan lampu lalu lintas sehingga beresiko membahayakan pengendara lainnya dan dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas (Ditjen perhubungan, 2015).

Sebaiknya para pengendara selalu berhati-hati berhati-hati agar tidak mengalami kecelakaan oleh karena faktor pengemudi khususnya tidak membawa kendaraan melebihi batas kecepatan dan jika dalam kondisi tidak sehat, sedang lelah atau dalam keadaan mengantuk tidak untuk dipaksakan berkendara hal ini akan beresiko untuk mengalami kecelakaan lalu lintas dan sebaik dari pihak kepolisian melakukan penyuluhan rutin kepada masyarakat dan pada anak sekolah yaitu dengan pemasangan baleho atau spanduk-spanduk informasi mengenai langkah keamanan berkendara dari faktor pengemudi inisehingga kewaspadaan pengendara di jalanan lebih maksimal dan dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas oleh faktor pengemudi.

Dalam Penelitian ini penyebab kecelakaan dari faktor kendaraan juga memiliki peranan penting terhadap terjadinya kecelakaan khususnya disebabkan oleh kondisi kendaraan yang tidak baik atau tidak berfungsi seperti tidak rutin merawat kendaraan (55,3%), ban dalam kondisi buruk (30,9%), tidak memiliki kaca sepiion (27,7%), alat alat rem tidak bekerja dengan baik (20,2%), lampu tanda rem tidak bekerja (13,8%), menggunakan lampu yang menyilaukan (13,8%), alat-alat kemudi tidak bekerja dengan baik (2,1%), serta syarat lampu penerangan tidak terpenuhi (11,0%).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Sahabuddin dkk (2010), bahwa faktor kendaraan tidak berhubungan dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas hal ini berbeda dengan hasil penelitian ini dimana terjadinya lalu lintas oleh faktor kendaraan juga memberikan kontribusi terhadap kecelakaan walau belum di di lakukan analisis lanjut. Mengingat pentingnya pemeriksaan kendaraan sebelum dipergunakan merupakan hal dapat dilakukan oleh setiap pengendara dalam rangka upaya untuk mencegah terjadinya kerusakan alat kendaraan atau tidak berfungsinya alat kendaraan yang dapat menyebabkan kecelakaan di jalan. Pemeriksaan ini juga penting dilakukan untuk mendeteksi kerusakan secara dini terhadap *spearpart* kendaraan.

Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya yaitu sebagai kondisi teknis yang tidak layak jalan atau pun penggunaanya tidak sesuai ketentuan. Ada beberapa hal yang dapat menyebabkan kecelakaan karena faktor kendaraan yaitu rem blong, kerusakan mesin ban pecah, kemudi tidak baik, koppel lepas, lampu tidak menyala saat malam hari, kaca sepiion tidak lengkap, slip dan sebagainya (PP RI No 80, 2012)

Faktor kendaraan bisa menjadi masalah serius saat berkendara dan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan akibat dari faktor kendaraan, pengendara cenderung mengabaikan kondisi kendaraan mere-

ka dan berani mengambil resiko, padahal menjaga keamanan sistem kendaraan adalah hal yang paling penting untuk mencegah atau meminimalisir dampak terjadinya kecelakaan lalu lintas saat berkendara. Hal yang disebabkan oleh faktor kendaraan harus diminimalisir oleh pengendara yaitu melakukan pengecekan kendaraan secara rutin minimal 1 bulan sekali, hal ini bertujuan agar mengurangi resiko kecelakaan yang diakibatkan karena faktor kendaraan (PP RI No 80, 2012).

Dalam penelitian ini faktor juga memiliki peranan dalam penyebab kecelakaan khususnya jalan gelap (17,0%), asap/kabut, hujan (13,8%), jalan menikung (12,8%), jalan basah atau licin (11,7%), jalan rusak (9,6%) dan jalan berlubang (8,5%).

Kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan dengan sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas (PP Nomor 74, 2014)

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Marsaid dkk (2013), menunjukkan bahwa faktor yang disebabkan jalan gelap didapatkan bahwa jalan gelap menyebabkan 0,634 kali korban meninggal dunia dibandingkan faktor penyebab kecelakaan lainnya, faktor yang disebabkan oleh jalan berlubang dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas yaitu sebesar (16%), faktor yang disebabkan oleh hujan dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas yaitu menunjukkan bahwa hujan beresiko 4,878 kali menyebabkan kejadian meninggal dibanding penyebab kecelakaan lainnya.

Faktor lingkungan fisik merupakan elemen ekstristik yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan. Kondisi jalan dan cuaca tertentu dapat menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas, seperti jalanan basah/licin, jalan rusak/berlubang, tanah longsor dan lain sebagainya (PP Nomor 74, 2014)

Jalan berlubang sangat beresiko menyebabkan sepeda motor atau mobil kehilangan keseimbangan ketika melewatinya, jika pengendara kurang terampil menguasai keadaan, kendaraan dapat oleng dan terjatuh (PP Nomor 80, 2012)

Jalan rusak berbeda dengan jalan berlubang, jalan rusak yaitu kondisi dimana permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan karena jalan belum diaspal, jalan yang terdapat bebatuan, kerikil atau material lain yang berada dipermukaan jalan yang mengganggu ketika berkendara, dan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan. Jalan rusak menyebabkan pengendara sulit mengendarai, mengendalikan dan menyeimbangkan kendaraan (PP Nomor 74, 2014)

Kondisi jalan basah atau licin dapat menyebabkan kecelakaan lalu-lintas, karena keseimbangan sepeda motor akan terganggu, sepeda motor dapat tergelincir dan jatuh hingga menabrak kendaraan lain yang ada di dekatnya (PP Nomor 34, 2006)

Jalan yang memiliki kemiringan sudut belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat. Juga dapat memicu terjadinya kecelakaan dimana Tikungan yang tajam dapat menghalangi pandangan pengemudi sehingga menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Jika kendaraan akan membelok sebaiknya mengurangi laju kendaraan agar dapat berhati-hati (Ditjen perhubungan, 2015).

Jalan yang gelap beresiko tinggi menimbulkan kecelakaan, hal ini karena pengguna jalan yang tidak dapat melihat secara jelas penggunaan jalan lain maupun kondisi lingkungan jalan saat berkendara, sehingga keberadaan lampu penerangan yang tersedia sangatlah penting. (PP Nomor 55, 2012)

Asap, kabut, hujan adalah beberapa diantaranya yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, dan jarak pandang menjadi lebih pendek. Selama musim hujan, potensi kecelakaan lalu-lintas menjadi lebih besar, yang umumnya terjadi karena gangguan penglihatan saat hujan lebat, atau jalan yang tergenang air sehingga mengakibatkan efek hidroplaning, yaitu ban tidak langsung menapak permukaan aspal karena dilapisi air. (PP Nomor 55, 2012)

Kecelakaan biasanya dapat terjadi dikarenakan pengendara berani mengambil resiko saat berkendara meskipun keadaan cuaca sedang tidak baik atau pada saat malam hari berkendara dengan kecepatan tinggi. Hal ini dapat juga dapat dikarenakan pandangan terhalang saat jalan gelap, kondisi sedang dalam kelelahan yang menyebabkan pengendara mengantuk dan kondisi kendaraan bermotor yang pencahayaannya kurang baik dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Para pengendara sebaiknya jika kondisi cuaca tidak baik atau jalan gelap sebaiknya lebih berhati-hati membawa kendaraan dengan tidak melebihi batas kecepatan usahakan kendaraan tetap stabil, pada saat kondisi hujan jarak pandang juga terhalang sebaiknya untuk menghidupkan lampu kendaraan supaya orang dapat melihat kendaraan kita.

Berdasarkan beberapa uraian diatas bahwa faktor pengemudi, kendaraan, dan lingkungan memiliki peranan dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini sejalan dengan penelitian ali dkk (2016) yang melakukan penelitian deskriptif crosssectional pada 583 pasien di rumah sakit DHQ faisalabad yang berumur 15-29 tahun dimana faktor manusia/pengemudi

dan lingkungan memberikan kontribusi penyebab terjadinya kecelakaan khususnya pengendara lalai, tidak menaati peraturan lalu lintas, menggunakan handphone di jalan, faktor cuaca, kondisi jalan yang tidak baik serta tidak adanya rambu-rambu lalu lintas. Untuk itu perlu upaya-upaya untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas khususnya pengontrolan pada faktor pengemudi, faktor kendaraan dan faktor lingkungan.

Penutup

Sebagian besar faktor pengemudi yang mengalami Kecelakaan lalu lintas adalah berkendara dengan kecepatan tinggi (67,0%), faktor kendaraan tidak rutin merawat kendaraanya (44,7%) serta sebagian besar kondisi lingkungan yang mengalami kecelakaan lalu lintas adalah kondisi jalan gelap (17,0%). Sebaiknya pengendara sadar dan patuh dalam berlalu lintas di jalan raya serta menggunakan kendaraan yang layak/prima ketika di jalan, jalan-jalan rusak dan berlubang di perbaiki oleh dinas terkait serta penyuluhan rutin pada sekolah-sekolah oleh polantas serta kemudahan akses dalam pembuatan surat ijin mengemudi.

Daftar Pustaka

- Ali MA, Arif MM, Arif A, Fatima T. (2016). Roads Traffic Accidents : An Epidemiological Study of Road Traffic Accidents in Tertiary Care Hospital. *APMC*.10(3):157-161
- Badan Pusat Statistik Kalimantan Barat. (2016). Kalimantan Barat dalam Angka 2016. Pontianak
- Badan Pusat Statistik. (2016). Statistik Transportasi Tahun 2016. Jakarta.
- Bustan. (2007). Epidemiologi Penyakit Tidak Menular. PT Rineka Cipta: Jakarta.
- Ditjen Perhubungan Darat. (2015). Laporan Akhir Pedoman Teknis Kampanye Program keselamatan.
- Ditjen Perhubungan Darat. (2013). Buku Petunjuk Tata Cara bersepeda Motor di Indonesia.
- Jirojwong S, Rudtanasudjatun K, Watcharaviton P, Sathitsathien W, Sangjun S. (2002). Non-Fatal Injuries Sustained In Road Traffic Accidents : A Pilot Study In provincial hospitals in ChonBuri, Thailand. *Southeast Asian J Trop MedPublic Health*. 33(1):193-200.
- Kahn P Shakeer, HussainR Altaf. (2015). An epidemiological study of road traffic accident cases attending a tertiary care hospital, Tirupati. *Journal of Dental and Medical Sciences*. 14(9):38-43.
- Marsaid, et al. (2013). Faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*. 1(2) : 99-112
- Nilambar Jha, Srinivasa D.K, Roy G, Jagdish S. (2004). Epidemiological study of road traffic accident cases: A study from south India. *Indian J Community Med*. 29(1):20-4.
- PP Nomor 34 Tahun 2006. Tentang Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- PP Nomor 74 Tahun 2014. Tentang Prasarana Jalan Raya Dan Lalu Lintas.
- PP Nomor 55 Tahun 2012. Tentang Kendaraan Dan Pengemudi.
- PP Nomor 80 Tahun 2012. tentang pemeriksaan kendaraan bermotor.
- UU RI . 2009. UUD No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Saepudin, Malik. (2003). Prinsip-prinsip Epidemiologi. STAIN Pontianak Press, Pontianak.
- Sahabudin, et al. (2011). Pengendara sebagai faktor resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas sepeda motor. *Berita Kedokteran Masyarakat*. 27(2) : 99-100
- Saragih, (2011). Analisa kecelakaan lalu lintas di kota pematang siantar. Skripsi. Universitas Sumatera Utara: Medan. (tidak dipublikasi)
- Singh A, Bhardwaj A, Pathak R, Ahluwalia SK. (2011). An epidemiological study of road traffic accident cases at a tertiary care hospital in rural Haryana. *Indian J of community health*. 23(2):53-5.
- World Health Organization. (2009). Global Status Report On Road Safety 2009: Supporting A Decade Of Action. Switzerland : Printed in Luxembourg
- World Health Organization. (2015). Road traffic injuries.