

BAB V

HASIL PENELITIAN

Berdasarkan hasil pengumpulan data penelitian dengan melaksanakan pengecekan terhadap data laporan kejadian dan Berita Acara Pemeriksaan (BAP) kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yang didapat dari Laka Lantas Polres Metro Depok didapatkan:

- gambaran wilayah penelitian,
- gambaran karakteristik pengendara,
- gambaran kecelakaan lalu lintas,
- gambaran faktor penyebab kecelakaan, serta
- faktor yang berhubungan dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Depok.

5.1. Gambaran Wilayah Penelitian

5.1.1. Gambaran Umum Kota Metropolitan Depok

Depok memiliki wilayah seluas 20.029,13 Ha (0,49% wilayah propinsi Jawa Barat) yang terdiri dari pemukiman (10.968 Ha), pertanian (4.653 Ha), industri (344 Ha), rawa atau setu (91 Ha) dan peruntukkan lain (3.972 Ha). Depok merupakan kota “baru” pecahan dari Kabupaten Bogor yang berdiri sejak tahun 1999 serta berbatasan langsung dengan Propinsi DKI Jakarta, Bekasi, dan Tangerang (Banten). Dengan kondisi seperti ini, Depok berada pada kondisi kota yang memiliki aksesitas tinggi. Batas wilayah Depok yang merupakan bagian dari wilayah Jabodetabek, yaitu :

- Utara : DKI Jakarta dan Kecamatan Ciputat, Kabupaten Tangerang.
- Selatan: Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor.
- Barat : Kecamatan Parung dan Gunung Sindur, Kabupaten Bogor.
- Timur : Kecamatan Gunung Putri, Kabupaten Bogor dan Kecamatan Pondok Gede, Kota Bekasi.

Menurut Undang-Undang RI No.15 tahun 1999 tentang pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Depok, disebutkan pada pasal 3 bahwa secara administratif Kota Depok terbagi menjadi 6 kecamatan, 63 kelurahan yang

meliputi Kecamatan Pancoran Mas terdiri dari 11 kelurahan, Kecamatan Beji terdiri dari 6 kelurahan, Kecamatan Sukmajaya terdiri dari 11 kelurahan, Kecamatan Cimanggis terdiri 13 kelurahan, Kecamatan Sawangan terdiri dari 14 kelurahan dan Kecamatan Limo terdiri dari 8 kelurahan.

5.1.2. Kondisi Sistem Transportasi dan Mobilisasi

Wilayah Depok terletak di antara pusat-pusat kegiatan pemerintahan dan perdagangan serta arus mobilisasi lainnya berskala regional dan nasional dari Bandung dan Jakarta. Depok terkait dengan wilayah pengembangan jalur lingkaran Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Tangerang, dan Bekasi) dan dilalui oleh lintas regional jalan Raya Bogor, jalan tol Jagorawi, serta sistem transportasi kereta api Jakarta-Bogor. Dengan faktor keuntungan lokasi itu, menjadikan Depok memiliki posisi yang strategis, berakses tinggi, dan berpotensi kuat untuk meningkatkan pemasukan dari sektor ini.

Sistem transportasi Depok selama ini masih terkait dengan keberadaan sistem transportasi wilayah Kabupaten Bogor. Berdasarkan hasil studi Rencana Transportasi Wilayah Kabupaten Bogor tahun 1995 – 2015, Depok termasuk dalam model perwilayahan transportasi atau wilayah Kordon II, yang berarti wilayah ini mempunyai karakteristik sistem transportasi bersifat modern, berciri perkotaan yang dikaitkan dengan sistem transportasi metropolitan Jakarta.

Perkembangan panjang jalan di Depok dan Kabupaten Bogor setiap tahunnya mengalami peningkatan. Laju pertumbuhan selama periode 1995/1996 hingga 1998/1999 sekitar 2,46% pertahun. Laju pertumbuhan tertinggi terjadi pada periode 1997/1998 – 1998/1999 sekitar 3,58% sedangkan laju pertumbuhan terendah terjadi pada periode 1996/1997 – 1997/1998 sekitar 0,7%. Jenis permukaan jalan di Depok bervariasi, mulai dari jalan aspal hingga jalan tanah. Panjang jalan aspal tiap tahunnya mengalami penambahan dan sebaliknya terjadi pada jalan berpermukaan kerikil dan tanah. Jalan berkondisi baik semakin bertambah setiap tahunnya dan sebaliknya pada jalan dengan kondisi rusak dan rusak berat.

Berdasarkan hasil survei lapangan yang dilakukan studi jaringan jalan terhadap beberapa ruas jaringan jalan di Depok terlihat bahwa volume lalu lintas

perhari di jalan Margonda, paling tinggi adalah jenis kendaraan sedan yaitu 929.575 kendaraan dan sepeda motor sebanyak 28.168. Selain itu, jalan Margonda juga banyak dilalui jenis kendaraan bus kecil, bus besar, pick up, dan truk ringan. Kendaraan jenis angkutan kota banyak melintas pada ruas jalan Akses UI yang merupakan kawasan pendidikan sebanyak 13.009 kendaraan. Volume lalu lintas pada saat jam sibuk di Depok sebagian besar berada di kisaran waktu jam 07.00 - 08.00 dan yang tertinggi kesibukannya terjadi pada ruas jalan Margonda dengan 5.557 kendaraan, disusul sedan dan sepeda motor. Selain itu, terdapat juga pada ruas jalan Akses UI dengan jenis kendaraan sedan, angkutan kota dan sepeda motor. Begitu pula pada ruas Raden Saleh dan Pramuka. Jam sibuk pada siang hari hanya terdapat pada ruas jalan Parung Serap antara jam 11.00-12.00 sedangkan pada sore hari antara jam 15.00-16.00 terdapat pada ruas jalan Meruyung Raya (www.monitordepok.com).

Pembangunan Depok memiliki tiga transformasi, transformasi pertama adalah pembangunan kawasan perumahan tahun 1976-1980. Transformasi kedua adalah pindahnya Kampus Universitas Indonesia ke Depok tahun 1987. Perpindahan Kampus UI ke Depok ini mengubah wajah Kota Depok. Transformasi ketiga adalah rencana pembangunan dua jalan tol, yaitu Jalan Tol Pangeran Antasari-Citayam-Bojonggede sepanjang 22 kilometer dan Jalan Tol Cinere-Jagorawi sepanjang 1,4 kilometer. Rencana pembangunan jalan tol tersebut membuat Kota Depok kini semakin dilirik investor. Sejumlah pusat perbelanjaan dibangun, terutama di Jalan Margonda Raya, seperti ITC Depok (103.270 m²) yang dikelola Grup Sinarmas, *Depok Town Square* (Detos) seluas 160.000 m² milik PT Lippo Karawaci, dan *Margo City Square* seluas 49.000 m² milik Grup Djarum. Para investor besar ini mengantisipasi perkembangan Kota Depok yang sangat pesat, terutama bila dua jalan tol selesai dibangun.

Selama ini pertumbuhan kawasan bisnis terpusat di Jalan Margonda Raya. Di sepanjang jalan itu terdapat bengkel otomotif, restoran, toko, mal, plaza, ruko dan warnet yang menjamur. Jalan yang menjadi kawasan bisnis lainnya adalah Jalan Raya Bogor dimana banyak terdapat pabrik. Kondisi kedua jalan ini semakin padat pada jam sibuk pagi dan sore atau malam hari, apalagi pada akhir pekan dan hari libur. Dalam tiga tahun terakhir ini, tiga pusat perbelanjaan besar

dibangun, yaitu ITC Depok, *Depok Town Square*, dan *Margo City Square*, hal ini menjadikan bertambahnya volume lalu lintas di Depok.

Keberadaan Depok sebagai kota satelit memiliki tingkat mobilisasi harian penduduk yang cukup tinggi, hal ini disebabkan oleh banyaknya penduduk yang bertempat tinggal di Depok namun bekerja di Jakarta. Perkembangan pusat-pusat perbelanjaan dan pemukiman perumahan di Kota Depok menjadi faktor lain dalam hal mobilisasi penduduk. Perguruan tinggi negeri maupun swasta yang ada di wilayah Kota Depok membuat mobilisasi penduduk (terutama mahasiswa) yang cukup tinggi.

5.2. Karakteristik Pengendara Sepeda Motor

Berdasarkan data laporan kecelakaan lalu lintas yang diperoleh dari Laka Lantas Polres Metro Depok, diperoleh gambaran karakteristik pengendara sepeda motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Metro Depok, disajikan pada tabel 5.1. sebagai berikut :

Tabel 5.1.
Distribusi Frekuensi Karakteristik Pengendara Sepeda Motor yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Metro Depok Tahun 2008

Karakteristik Pengendara Sepeda Motor		Kecelakaan	
		Jumlah (n)	Persentase (%)
Jenis Kelamin	Laki-Laki	281	92,1%
	Perempuan	24	7,9%
	Total	305	100%
Umur	≤ 15 tahun	15	4,9 %
	16 – 21 tahun	74	24,3 %
	22 – 30 tahun	130	42,6 %
	31 – 40 tahun	56	18,4 %
	41 – 50 tahun	22	7,2 %
	51 – 60 tahun	6	2,0 %
	≥ 61 tahun	2	0,7 %
	Total	305	100%
Pendidikan	SD	12	3,9 %
	SMP	55	18,0 %
	SMA	192	63,0 %
	PT	46	15,1 %
	Total	305	100%

Karakteristik Pengendara Sepeda Motor		Kecelakaan	
		Jumlah (n)	Persentase (%)
Jenis Pekerjaan	Pelajar	42	13,8%
	Mahasiswa	25	8,2%
	Swasta	215	70,5%
	Polri	6	2%
	PNS	11	3,6%
	Ibu Rumah Tangga	6	2%
Kepemilikan SIM	Ada SIM	141	46,2 %
	Tidak ada SIM	164	53,8 %
	Total	305	100%

Tabel 5.2.
Distribusi Umur Pengemudi Sepeda Motor yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas

Variabel	Mean	SD	Minimal - Maksimal	95% CI
Umur	27,44	9,334	12 – 64	26,39 – 28,49

Pada tabel 5.1. dapat dilihat distribusi frekuensi dari 305 kecelakaan lalu lintas, kecelakaan paling banyak melibatkan pengemudi laki-laki dengan jumlah 281 (92,1%), sedangkan jumlah kecelakaan yang melibatkan pengemudi perempuan sebanyak 24 kecelakaan (7,9 %).

Jika dilihat dari segi umur, kecelakaan paling banyak melibatkan pengendara berumur 22 – 30 tahun sebanyak 130 kecelakaan (42,6 %), disusul pengendara umur 16 – 21 tahun sebanyak 74 kecelakaan (24,3 %), pengendara umur 31 – 40 tahun sebanyak 56 kecelakaan (18,4 %), pengendara umur 41 – 50 tahun sebanyak 22 kecelakaan (7,2%), pengendara berumur kurang dari 15 tahun dengan jumlah 15 kecelakaan (4,9%), pengendara umur 51 – 60 tahun dengan jumlah 6 kecelakaan (2%) dan paling sedikit melibatkan pengendara berumur lebih dari 60 tahun yaitu 2 kecelakaan (0,7%). Jika dilihat pada tabel 5.2. diperoleh umur rata-rata pengemudi yang mengalami kecelakaan adalah 27,44 (95% CI : 26,39 – 28,49) dengan standar deviasi 9,334, artinya 95% diyakini bahwa rata-rata umur pengemudi yang kecelakaan adalah diantara 26,39 sampai 28,49 tahun. Umur termuda yang mengalami kecelakaan adalah 12 tahun dan tertua adalah 64 tahun.

Dari segi pendidikan, distribusi frekuensi dari 305 kecelakaan lalu lintas, kecelakaan paling banyak terjadi pada pengemudi dengan tingkat pendidikan akhir SMA dengan jumlah 192 kecelakaan (63%), pengemudi dengan tingkat pendidikan akhir SMP dengan jumlah 55 kecelakaan (55%), pendidikan akhir PT dengan jumlah 46 kecelakaan (15,1 %), kecelakaan paling sedikit terjadi pada pengemudi dengan pendidikan akhir SD dengan jumlah 12 kecelakaan (3,9%).

Sedangkan dari sisi pekerjaan, kecelakaan paling banyak melibatkan pengemudi dengan pekerjaan swasta dengan jumlah 215 kecelakaan (70,5 %), peringkat kedua melibatkan pelajar sebanyak 42 kecelakaan (13,8%), mahasiswa sebanyak 25 kecelakaan (8,2%), PNS sebanyak 11 kecelakaan (3,6%), serta jumlah yang sama terdapat pada ibu rumah tangga dan Polri masing-masing sebanyak 6 kecelakaan (2%).

Tingkat kecelakaan lalu lintas berdasarkan kepemilikan SIM pengemudi tidak jauh berbeda antara yang memiliki SIM dengan yang tidak memiliki SIM. Pengemudi sepeda motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas dan tidak memiliki SIM sebesar 164 (53,8 %), sedangkan kecelakaan yang melibatkan pengemudi yang memiliki SIM sejumlah 141 kecelakaan (46,2 %).

5.3. Analisis Data

Prosedur analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis deskriptif univariat dan analisis analitik berupa bivariat. Hasil dari analisis univariat akan menggambarkan distribusi frekuensi dan faktor penyebab kejadian kecelakaan. Sedangkan analisis bivariat akan menggambarkan hubungan faktor penyebab kecelakaan dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Metro Depok pada tahun 2008.

5.3.1. Analisis Univariat

Analisis univariat atau deskriptif ini bertujuan untuk menjelaskan karakteristik masing-masing variabel yang diteliti, baik variabel dependen maupun independen dengan menjelaskan angka atau nilai jumlah dan persentase atau proporsi masing-masing kelompok yang akan ditampilkan pada tabel distribusi frekuensi (Hastono, 2006).

5.3.1.1. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas

Gambaran kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah hukum Polres Metro Depok pada tahun 2008 dikategorikan berdasarkan tabel 5.3. berikut ini:

Tabel 5.3.
Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Metro Depok Tahun 2008

Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor		Kecelakaan	
		Jumlah (n)	Persentase (%)
Jenis Kecelakaan	Tunggal	87	28,5 %
	Ganda	218	71,5 %
	Total	305	100%
Lokasi Kecelakaan	Satu arah	82	27,2 %
	Dua arah	222	72,8 %
	Total	305	100%
Kriteria Dampak	Luka/Cidera	269	88,2 %
	Meninggal	36	11,8 %
	Total	305	100%
Hari	Senin	50	16,4 %
	Selasa	38	12,5 %
	Rabu	37	12,1 %
	Kamis	41	13,4 %
	Jum'at	33	10,8 %
	Sabtu	51	16,7 %
	Minggu	55	18,0 %
	Total	305	100%
Jam	05.00 – 08.59	52	17,0 %
	09.00 – 12.59	45	14,8 %
	13.00 – 16.59	67	22,0 %
	17.00 – 20.59	57	18,7 %
	21.00 – 00.59	62	20,3 %
	01.00 – 04.59	22	7,2 %
	Total	305	100%

Pada tabel 5.3. dapat dilihat distribusi frekuensi dari 305 kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor berdasarkan jenis kecelakaan, terjadi kecelakaan ganda sebanyak 218 kejadian (71,5 %) dan kecelakaan tunggal dengan jumlah 87 kejadian (28,5 %).

Dari 305 kecelakaan lalu lintas, kecelakaan terbanyak terjadi pada jalur lalu lintas dua arah dengan jumlah 222 kecelakaan (72,8 %), sedangkan pada jalur lalu lintas satu arah sebesar 82 kecelakaan (27,2 %).

Dampak yang timbul akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor 269 (88,2%) merupakan korban luka atau cedera baik ringan, sedang, maupun berat. Sedangkan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 36 kecelakaan (11,8 %).

Jika dilihat berdasarkan hari kejadian, kecelakaan paling banyak terjadi pada hari minggu dan sabtu, masing-masing sebesar 55 kecelakaan (18 %) dan 51 kecelakaan (16,7%). Kemudian disusul pada hari senin dengan jumlah 50 kecelakaan (16,4 %) dan hari kamis 41 kecelakaan (13,4 %). Sedangkan untuk hari Selasa, Rabu dan Jum'at memiliki jumlah yang hampir merata yaitu 38 kecelakaan (12,5 %), 37 kecelakaan (12,1 %) dan 33 kecelakaan (10,8%).

Menurut jam terjadinya kecelakaan, kecelakaan paling banyak terjadi pada jam 13.00 – 16.59 dengan jumlah 67 kecelakaan (22 %), kemudian diikuti pada jam 21.00 – 00.59 dengan jumlah yang tidak jauh berbeda sebesar 62 kecelakaan (20,3 %), jam 17.00 – 20.59 sebesar 57 kecelakaan (18,7%), jam 05.00 – 08.59 sebesar 52 kecelakaan (17%), jam 09.00 – 12.59 sebesar 45 kecelakaan (14,8%), dan yang paling sedikit terjadi pada jam 01.00 – 04.59 yaitu 22 kecelakaan (7,2%)

5.3.1.2. Gambaran Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Distribusi frekuensi kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor berdasarkan faktor penyebab kecelakaan di wilayah hukum Polres Metro Depok tahun 2008, dapat dilihat dalam tabel 5.4. berikut ini :

Tabel 5.4.

Distribusi Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Hukum Polres Metro Depok Tahun 2008

Faktor Penyebab	Kecelakaan	
	Jumlah	Persentase (%)
Manusia	277	90,8 %
Lengah	76	24,9 %
Mengantuk	31	10,2 %
Mabuk	9	3 %
Lelah	40	13,1 %
Tidak Terampil	62	20,3 %
Tidak Tertib	59	19,3 %

Faktor Penyebab	Kecelakaan	
	Jumlah	Persentase (%)
<u>Kendaraan</u>	30	9,9 %
Rem Blong	8	2,6 %
Ban Pecah	6	2,0 %
Selip	9	3,0 %
Lampu Kendaraan	7	2,3 %
<u>Lingkungan Fisik</u>	92	30,2 %
Jalan Berlubang	13	4,3 %
Jalan Rusak	8	2,6 %
Basah/Licin	9	3 %
Jalan Menikung	40	13,1 %
Gelap (Lampu Jalan Tidak Ada)	12	3,9 %
Hujan	10	3,3 %

Pada tabel 5.4. memperlihatkan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh 3 faktor penyebab, yaitu manusia, kendaraan, dan lingkungan. Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia menempati posisi terbanyak, yaitu sebesar 277 kecelakaan (90,8 %) dengan rincian sebagai berikut : kecelakaan yang diakibatkan oleh pengemudi yang lengah sebesar 76 kecelakaan (24,9 %), diikuti pengemudi yang tidak terampil sebesar 62 kecelakaan (20,3 %), pengemudi yang tidak tertib sebesar 59 kecelakaan (19,2 %), pengemudi yang lelah sebesar 40 kecelakaan (13,1 %), pengemudi yang mengantuk sebesar 31 kecelakaan (10,2 %), dan yang terakhir disebabkan pengemudi yang mabuk atau mengonsumsi alkohol sebesar 9 kecelakaan (3 %).

Faktor penyebab kecelakaan terbanyak kedua adalah faktor lingkungan fisik, yaitu sebesar 92 kecelakaan (30,2 %) dengan rincian sebagai berikut : kecelakaan akibat jalan menikung sebesar 40 kecelakaan (13,1 %), kemudian disusul akibat jalan berlubang 13 kecelakaan (4,3 %), kondisi jalan gelap 12 kecelakaan (3,9 %), akibat hujan 10 kecelakaan (3,3 %), jalan basah atau licin 9 kecelakaan (9%), dan jalan rusak 8 kecelakaan (2,6 %).

Faktor penyebab ketiga yaitu kendaraan sebesar 30 kecelakaan (9%), dengan rincian sebagai berikut : kecelakaan akibat ban mengalami selip 9 kecelakaan (3 %), rem blong 8 kecelakaan (2,6 %), lampu kendaraan yang tidak menyala 7 kecelakaan (2,3 %), dan ban pecah 6 kecelakaan (2,0 %).

Jika ketiga faktor tersebut dijumlahkan, jumlah persentasenya akan lebih dari 100 %. Hal ini karena sebuah kecelakaan dapat disebabkan lebih dari 1 faktor penyebab (*multiple causes*) dan merupakan interaksi dari ketiga faktor tersebut, manusia, kendaraan, dan lingkungan fisik.

5.3.2 Analisis Bivariat

Analisis bivariat pada penelitian ini bertujuan untuk mencari hubungan antara faktor penyebab kecelakaan (manusia, kendaraan, dan lingkungan) dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor di wilayah hukum Polres Metro Depok tahun 2008. Untuk itu dilakukan uji analisis menghubungkan faktor penyebab dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas yang disajikan pada tabel 5.5. berikut ini :

Tabel 5.5.
Hubungan Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas dengan Kriteria Korban Kecelakaan Lalu Lintas (Luka/Cidera dan Meninggal) di Wilayah Hukum Polres Metro Depok Tahun 2008

Faktor Penyebab	Meninggal		Luka/Cidera		Total N (%)	P value	OR (CI 95 %)
	N	%	N	%			
Faktor Manusia							
Lengah							
Ya	7	9,2 %	69	90,8 %	76 (100 %)	0,546	0,7
Tidak	29	12,7 %	200	87,3 %	229 (100 %)		
Mengantuk							
Ya	7	22,6 %	24	77,4 %	31 (100 %)	0,072	2,464
Tidak	29	10,6 %	245	89,4 %	274 (100 %)		
Mabuk							
Ya	5	55,6 %	4	44,4 %	9 (100 %)	0,002	10,685
Tidak	31	10,5 %	265	89,5 %	296 (100 %)		
Lelah							
Ya	8	20 %	32	80 %	40 (100 %)	0,11	2,116
Tidak	28	10,6 %	237	89,4 %	265 (100 %)		
Tidak Terampil							
Ya	9	14,5 %	53	85,5 %	62 (100 %)	0,602	1,358
Tidak	27	11,1 %	216	88,9 %	243 (100 %)		
Tidak Tertib							
Ya	9	15,3 %	50	84,7 %	59 (100 %)	0,490	1,460
Tidak	27	11 %	219	89 %	246 (100 %)		

Faktor Penyebab	Meninggal		Luka/Cidera		Total	P value	OR (CI 95 %)
	N	%	N	%	N (%)		
Faktor Kendaraan							
Rem Blong							
Ya	3	37,5 %	5	62,5 %	8 (100 %)	0,056	4,8
Tidak	33	11,8 %	264	88,2 %	297 (100%)		
Ban Pecah							
Ya	3	50 %	3	50 %	6 (100 %)	0,024	8,061
Tidak	33	11 %	266	89 %	299 (100 %)		
Selip							
Ya	2	22,2 %	7	77,8 %	9 (100 %)	0,288	2,202
Tidak	34	11,5 %	262	88,5 %	296 (100 %)		
Lampu							
Ya	1	14,3 %	6	85,7 %	7 (100 %)	0,589	1,252
Tidak	35	11,7 %	263	88,3 %	298 (100 %)		
Faktor Lingkungan Fisik							
Jalan Berlubang							
Ya	6	46,2 %	7	53,8 %	13 (100 %)	0,002	7,486
Tidak	30	10,3 %	262	89,7 %	292 (100 %)		
Jalan Rusak							
Ya	3	37,5 %	5	62,5 %	8 (100 %)	0,056	4,8
Tidak	33	11,1 %	264	88,9 %	297 (100 %)		
Basah/Licin							
Ya	3	33,3 %	6	66,7 %	9 (100 %)	0,077	3,985
Tidak	33	11,1 %	263	88,9 %	296 (100 %)		
Jalan Menikung							
Ya	4	10 %	36	90 %	40 (100 %)	1	0,809
Tidak	32	12,1 %	233	87,9 %	265 (100 %)		
Gelap							
Ya	5	41,7 %	7	58,3 %	12 (100 %)	0,007	6,037
Tidak	31	10,6 %	262	89,4 %	293 (100 %)		
Hujan							
Ya	3	30 %	7	70 %	10 (100 %)	0,101	3,403
Tidak	33	11,2 %	262	88,8 %	295 (100 %)		

Jika dilihat pada tabel 5.5., maka jumlah kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas jika dijumlahkan akan lebih dari 36 kejadian. Hal ini dikarenakan, pada umumnya kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kejadian meninggal seringkali tidak hanya dikarenakan 1 faktor penyebab saja. Namun merupakan gabungan dari beberapa faktor, misalkan faktor kendaraan berupa ban pecah terjadi karena faktor lingkungan fisik berupa jalan berlubang, kemudian ditunjang dengan faktor manusia berupa mabuk dan tidak terampil yang pada akhirnya menyebabkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia. Dari contoh skenario di atas, terlihat bahwa penyebab kejadian meninggal pada kecelakaan

lalu lintas merupakan interaksi beberapa faktor penyebab. Untuk hasil yang lebih rinci dapat dilihat sebagai berikut :

a. Faktor Manusia

• Lengah

Hasil uji statistik diperoleh bahwa ada sebanyak 7 (9,2%) pengemudi yang lengah dalam mengemudikan kendaraannya mengakibatkan kecelakaan dengan korban meninggal, sedangkan pengemudi lengah yang mengakibatkan korban luka/cidera ada sebanyak 69 (90,8%). Nilai *p value* = 0,546, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pengemudi lengah dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 0,7, berarti pengemudi lengah tidak berisiko menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor.

• Mengantuk

Hasil uji statistik diperoleh bahwa ada sebanyak 7 (22,6%) pengemudi yang mengantuk dalam mengemudikan kendaraannya mengakibatkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia, sedangkan pengemudi mengantuk yang mengakibatkan korban luka/cidera ada sebanyak 24 (77,4%). Nilai *p value*=0,072, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pengemudi mengantuk dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 2,464, berarti pengemudi mengantuk berisiko 2,464 kali menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibanding faktor penyebab lainnya.

• Mabuk

Hasil uji statistik diperoleh bahwa ada sebanyak 5 (55,6%) pengemudi yang mabuk mengakibatkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia, sedangkan pengemudi mabuk yang mengakibatkan korban luka/cidera ada sebanyak 4 (44,4%). Nilai *p value* = 0,002, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pengemudi mabuk dengan kejadian meninggal dunia akibat

kecelakaan lalu lintas. Bila ditelaah lebih lanjut ternyata didapatkan nilai OR (CI 95%) = 10,685, artinya pengemudi mabuk berisiko sebesar 10,685 kali menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibandingkan faktor penyebab kecelakaan lainnya.

- **Lelah**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa ada sebanyak 8 (20%) pengemudi yang lelah mengakibatkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia, sedangkan pengemudi lelah yang mengakibatkan korban luka/cidera ada sebanyak 32 (80%). Nilai *p value* = 0,11, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pengemudi lelah dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Jika dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 2,116, berarti pengemudi lelah berisiko sebesar 2,116 kali menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibandingkan faktor penyebab kecelakaan lainnya.

- **Tidak Terampil**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa ada sebanyak 9 (14,5%) pengemudi yang tidak terampil mengakibatkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia, sedangkan pengemudi tidak terampil yang mengakibatkan korban luka/cidera ada sebanyak 53 (85,5%). Nilai *p value* = 0,602, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan pengemudi tidak terampil dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 1,358, berarti pengemudi tidak terampil tidak berisiko menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.

- **Tidak Tertib**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa ada sebanyak 9 (15,3%) pengemudi tidak tertib mengakibatkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia, sedangkan pengemudi tidak tertib yang mengakibatkan korban luka/cidera ada sebanyak 50 (84,7%). Nilai *p value* = 0,36, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pengemudi tidak tertib dengan kejadian meninggal dunia

akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 1,460, berarti pengemudi tidak tertib tidak berisiko menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.

b. Faktor Kendaraan

• Rem Blong

Hasil uji statistik diperoleh bahwa kecelakaan yang disebabkan rem blong mengakibatkan 3 (37,5%) korban meninggal dunia, sedangkan yang mengakibatkan luka/cidera sebanyak 5 (62,5%). Nilai *p value* = 0,056, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan rem blong dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 4,8, berarti rem blong berisiko 4,8 kali menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibanding faktor penyebab lainnya.

• Ban Pecah

Hasil uji statistik diperoleh bahwa kecelakaan yang disebabkan ban pecah mengakibatkan 3 (50%) korban meninggal dunia, sedangkan yang mengakibatkan luka/cidera sebanyak 3 (50%). Nilai *p value* = 0,024, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ban pecah dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Jika ditelaah lebih lanjut, didapatkan nilai OR = 8,061, artinya ban pecah berisiko sebesar 8,061 kali menyebabkan korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibandingkan faktor penyebab kecelakaan lainnya.

• Selip

Hasil uji statistik diperoleh bahwa kecelakaan yang disebabkan selip mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 2 (22,2%), sedangkan yang mengakibatkan luka/cidera sebanyak 7 (78,8%). Nilai *p value* = 0,288, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan selip dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR

(CI 95%) = 2,202, berarti selip berisiko 2,202 kali menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibanding faktor penyebab lainnya.

- **Lampu Kendaraan**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa kecelakaan yang disebabkan tidak menyalakan lampu saat mengemudikan kendaraannya terdapat 1 (14,3%) korban meninggal dunia dan 6 (85,7%) korban luka/cidera. Nilai *p value* = 0,589, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara lampu kendaraan yang tidak ada/tidak menyala dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 1,252, berarti lampu kendaraan tidak berisiko menyebabkan kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas.

c. **Faktor Lingkungan**

- **Jalan Berlubang**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa jalan berlubang menyebabkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 6 (46,2%) dan korban luka/cidera sebanyak 7 (53,8%). Nilai *p value* = 0,002, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara jalan berlubang dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Jika ditelaah lebih lanjut didapatkan nilai OR = 7,486, maka jalan berlubang berisiko sebesar 7,486 kali menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan faktor penyebab kecelakaan lainnya.

- **Jalan Rusak**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa jalan rusak menyebabkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 3 (37,5%) dan korban luka/cidera sebanyak 5 (62,5%). Nilai *p value* = 0,056, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jalan rusak dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 4,8, berarti jalan rusak berisiko 4,8 kali menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibanding faktor penyebab lainnya.

- **Jalan Basah/Licin**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa jalan yang basah/licin menyebabkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 3 (33,3%) dan korban luka/cidera sebanyak 6 (66,7%). Nilai *p value* = 0,077, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jalan basah/licin dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 3,985, berarti jalan basah/licin berisiko 3,985 kali menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibanding faktor penyebab lainnya.

- **Jalan Menikung**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa kecelakaan yang disebabkan oleh jalan menikung menyebabkan 4 (10%) korban meninggal dunia dan 36 (90%) korban luka/cidera. Nilai *p value* = 1, maka dapat disimpulkan bahwa hubungan antara jalan menikung dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik sangat tidak bermakna. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 0,809, berarti jalan menikung tidak berisiko menyebabkan kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas.

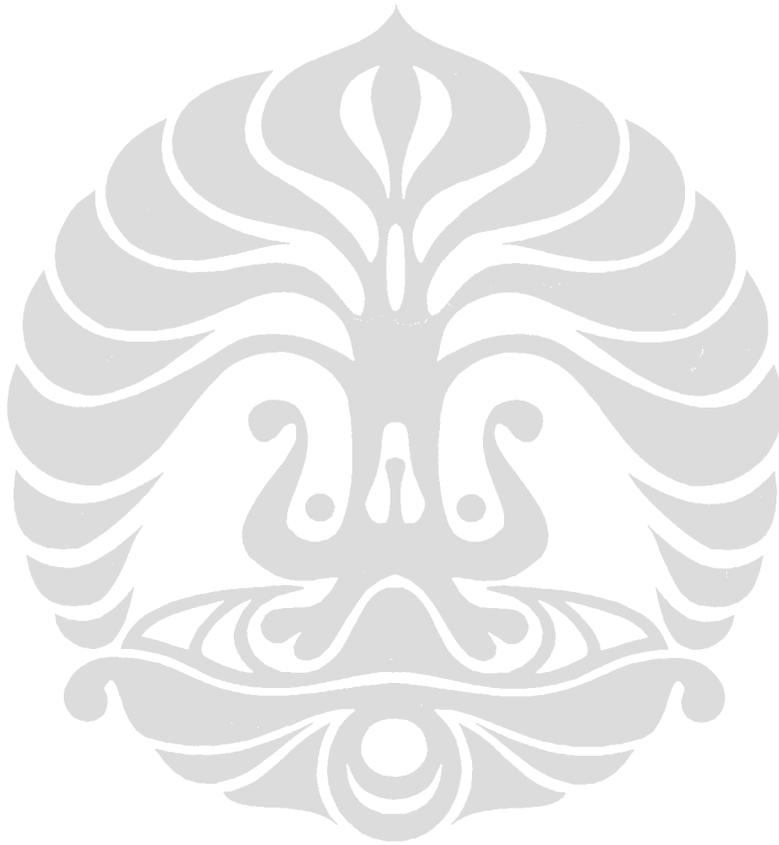
- **Gelap (Lampu Jalan Kurang)**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa kecelakaan yang disebabkan kurangnya lampu penerangan jalan sehingga jalan menjadi gelap menimbulkan korban meninggal dunia sebanyak 5 (41,7%) dan korban luka/cidera sebanyak 7 (58,3%). Nilai *p value* = 0,007, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara lampu penerangan jalan kurang dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Jika ditelaah lebih lanjut, didapatkan nilai OR=6,037, yaitu jalan gelap berisiko 6,037 kali menyebabkan korban meninggal dunia dibandingkan faktor penyebab kecelakaan lainnya.

- **Hujan**

Hasil uji statistik diperoleh bahwa kecelakaan yang disebabkan karena faktor hujan menimbulkan korban meninggal sebanyak 3 (30%) dan korban

luka/cidera sebanyak 7 (70%). Nilai *p value* = 0,101, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara hujan dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dilihat dari nilai OR (CI 95%) = 3,403, berarti hujan berisiko sebesar 3,403 kali menyebabkan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dibanding faktor penyebab lainnya.



BAB VI PEMBAHASAN

6.1. Karakteristik Pengendara Sepeda Motor

Pada penelitian ini, karakteristik pengendara yang meliputi jenis kelamin, umur, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan dan kepemilikan SIM tidak dibahas secara mendalam karena hanya digunakan sebagai data kontrol dan tidak termasuk ke dalam variabel penelitian.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa karakteristik pengendara sepeda motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas didominasi oleh jenis kelamin laki-laki yaitu 92,1%. Hal ini dikarenakan berdasarkan data pengendara sepeda motor, pengendara motor laki-laki jumlahnya lebih banyak dibandingkan pengendara motor perempuan.

Bila dilihat dari segi usia pengendara, usia termuda yang mengalami kecelakaan adalah 12 tahun, sedangkan yang paling tua 64 tahun. Rata-rata pengemudi motor yang mengalami kecelakaan berusia 27 tahun. Apabila dilihat dari pembagian kelompok umur, maka kejadian terbanyak berada pada rentang umur 22 - 30 tahun yaitu berjumlah 130 kejadian (42,6%). Hal ini dapat dikarenakan kelompok usia tersebut merupakan kelompok usia produktif yang memiliki mobilitas tinggi. Tingkat kecelakaan kedua dialami kelompok umur 16 – 21 tahun yaitu sebesar 24,3%, pelaku kecelakaan lalu lintas pada rentang usia ini dikarenakan mereka merupakan pengemudi pemula yang masih dalam proses belajar mengemudi, memiliki tingkat emosi yang belum stabil serta belum berhati-hati dalam mengendarai kendaraan. Menurut Levi dalam *Accident Analysis & Prevention* (1990) menyatakan bahwa pengemudi dengan usia muda akan meningkatkan risiko untuk mengalami kecelakaan karena belum dapat mengontrol emosi dengan baik. Meskipun demikian menurutnya usia muda atau tua bukanlah hal yang terlalu berpengaruh. Hal tersebut terkait dengan pengalaman dan kemampuan mengemudi orang yang bersangkutan.

Berikutnya apabila dilihat dari jenis pekerjaan, lebih dari 70% kecelakaan lalu lintas dialami oleh pengendara sepeda motor yang status pekerjaannya sebagai karyawan/swasta. Selain itu, pengemudi sepeda motor yang mengalami

kecelakaan memiliki pendidikan dari tingkat SD sampai dengan Perguruan Tinggi. Mayoritas pengemudi yang mengalami kecelakaan berada di tingkat pendidikan menengah, yakni SMA. Data ini mencerminkan bahwa karyawan swasta yang mengalami kecelakaan rata-rata memiliki tingkat pendidikan akhir SMA, yang berarti mereka merupakan pekerja kelas bawah. Hal ini sangat menggambarkan kondisi sosial ekonomi masyarakat Indonesia sebagai negara berkembang, dimana masyarakat Indonesia mayoritas berada pada kelas ekonomi menengah ke bawah. Hal ini menunjukkan karakteristik kecelakaan dapat dilihat pada sebuah tingkatan kelas sosial. Di UK kecelakaan lalu lintas dari keluarga termiskin (kelas sosial 5) angkanya 4 kali lebih besar dari pada keluarga terkaya (kelas sosial 1). Di USA angka kecelakaan pada pengemudi area miskin juga lebih tinggi dari jenis yang berasal dari wilayah kaya (NHSTA, 2006).

Cerminan lain dari data ini adalah pada usia SMA seseorang mulai bisa memperoleh SIM yang menjadi syarat dapat mengemudi kendaraan. Bahasan ini sangat berhubungan dengan angka kepemilikan SIM. Jika dilihat berdasarkan kepemilikan SIM, tingkat kecelakaan yang dialami pengendara sepeda motor punya SIM dan tidak punya SIM jumlahnya tidak terlalu berbeda. Kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pengendara sepeda motor yang tidak punya SIM sejumlah 53,8%. Namun, banyak juga kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh pengemudi punya SIM 46,2%. Dari data tersebut terlihat bahwa pengemudi yang memiliki SIM juga banyak terlibat dalam kecelakaan, hal ini dimungkinkan karena banyak diantara mereka yang mendapatkan SIM tidak dengan mengikuti aturan dan prosedur yang telah ditetapkan. Maraknya perantara (calo) menyebabkan SIM "mudah" didapat bahkan banyak orang bisa mendapat SIM tanpa pernah melihat soal ujian.

6.2. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor

Pada bagian ini akan dibahas mengenai gambaran kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis, lokasi, dampak dan waktu kecelakaan.

6.2.1. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Kecelakaan

Berdasarkan hasil penelitian, jumlah kecelakaan ganda 2,5 kali kecelakaan tunggal, kecelakaan ganda sangat mungkin terjadi melihat padatnya volume lalu

lintas dan banyaknya pengendara motor yang berperilaku agresif dengan mengemudi berpindah-pindah lajur pada kecepatan tinggi, tidak mau memberi hak pada pengguna jalan lain, cenderung emosi melihat perilaku pengendara lain yang mengebut (*speeding*) sehingga mencoba saling mendahului. Akibatnya ketika kendaraan di depannya melakukan pergerakan melambat atau ingin menyalip kendaraan di depannya atau bahkan datang kendaraan lain dari arah berlawanan, pengemudi akan mengalami kesulitan melakukan antisipasi sehingga terjadi kecelakaan antar dua kendaraan, bahkan bisa terjadi kecelakaan beruntun.

Menurut pihak Laka Lantas Polres Depok, pengendara sepeda motor seringkali melakukan pergerakan penyusulan yang tidak aman, seperti terlalu ke kanan saat hendak mendahului kendaraan di depannya, sehingga masuk ke jalur lain dari arah berlawanan. Hal tersebut sangat berisiko menimbulkan kecelakaan dengan kendaraan dari arah berlawanan.

6.2.2. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Lokasi

Jika dilihat dari lokasi kejadiannya, jumlah kecelakaan pada jalur dua arah 3 kali lipat kecelakaan pada jalur satu arah. Hal ini dikarenakan jalan dua arah tidak dilengkapi pemisah jalan (*separator*), artinya dalam satu jalur ada kendaraan yang melaju dari arah yang berlawanan, sehingga dalam keadaan tertentu sangat memungkinkan seseorang pengendara sepeda motor masuk ke jalur pengguna jalan dari arah berlawanan. Kondisi seperti ini, dapat menyebabkan benturan atau serempetan antara kendaraan yang pada akhirnya menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Kondisi ini berbeda dengan jalur satu arah, dimana satu jalur dikhususkan untuk kendaraan yang melaju pada arah yang sama, sehingga risiko terjadinya kecelakaan lebih kecil.

Berdasarkan observasi data kecelakaan Laka Lantas Polres Depok, kecelakaan pada jalur dua arah biasanya terjadi antara kendaraan yang berlawanan arah dikarenakan pengemudi sepeda motor yang melakukan tindakan tidak tertib berupa saling mendahului tanpa memperhitungkan kendaraan dari arah yang berlawanan. Sedangkan kecelakaan pada jalur satu arah pada umumnya berupa “serempetan” yang menyebabkan kendaraan terjatuh dan pada akhirnya mengalami kecelakaan. “Serempetan” terjadi karena pengendara kurang

mengantisipasi jarak aman dengan kendaraan lain, baik kendaraan di sebelahnya maupun kendaraan di depannya yang hendak didahului.

6.2.3. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Dampak

Jika dilihat dari dampak yang ditimbulkan, jumlah kecelakaan lalu lintas pada pengguna sepeda motor yang menyebabkan korban luka (ringan, sedang, dan berat) jumlahnya 8 kali lipat lebih banyak dibanding kecelakaan yang menyebabkan meninggal dunia. Jika dikaitkan, kedua data mengenai lokasi kecelakaan dan dampak yang dihasilkan terlihat hubungan yang saling mendukung dan berkaitan erat. Kecelakaan lebih banyak terjadi pada jalan dua arah, dimana kondisi jalan ini memiliki kecenderungan lebih padat dari pada jalan satu arah. Pengemudi motor di jalur lalu lintas dua arah seringkali melakukan tindakan tidak aman berupa mendahului kendaraan lain dengan masuk ke celah-celah kosong di antara kendaraan lain yang ada. Tidak jarang dari mereka yang mengambil jalur lain agar dapat mendahului kendaraan di depannya, kejadian yang biasa terjadi adalah ketika akan mendahului, kendaraan berada terlalu ke kanan dan masuk ke jalur lawan sehingga terjadi tabrakan dengan kendaraan dari arah berlawanan.

Berdasarkan observasi laporan kecelakaan, kejadian tabrakan seperti ini biasanya terjadi tidak dalam kecepatan tinggi, sehingga dampak yang ditimbulkan juga tidak terlalu parah, hanya berupa luka/cidera. Menurut NHSTA US (2005) dan Hubdat (2006) dampak kecelakaan lalu lintas dipengaruhi kecepatan mengemudi. Dalam situasi tertentu, pengendara yang mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi tidak akan mampu mengendalikan kendaraan yang dikemudikannya. Sehingga pada saat kecelakaan terjadi, hantaman dan tekanan yang ditimbulkan sangat keras pada benda yang ditabraknya, hal tersebut dapat memperparah dampak yang ditimbulkan. Kecelakaan dengan korban meninggal jumlahnya jauh lebih sedikit dibanding korban luka/cidera, hal ini dikarenakan pengemudi tidak memiliki kesempatan untuk mengebut pada kondisi jalan dengan situasi lalu lintas padat sehingga jika terjadi kecelakaan pun dampak yang ditimbulkan tidak terlalu parah sampai menyebabkan meninggal.

6.2.4. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Waktu

Gambaran kecelakaan lalu lintas berdasarkan kriteria waktu kecelakaan menunjukkan bahwa kecelakaan paling sering terjadi pada hari Minggu, kemudian disusul hari Sabtu dan Senin. Kejadian kecelakaan lalu lintas pada hari Minggu, Sabtu, dan Senin dikarenakan volume lalu lintas pada hari tersebut lebih padat dari pada hari lainnya. Suasana lalu lintas yang padat merupakan suatu masalah dan penyebab terhadap terjadinya berbagai bentuk kecelakaan lalu lintas. Kepadatan tersebut disebabkan karena tingginya jumlah pengguna jalan dan hal ini tentunya berhubungan dengan waktu masyarakat keluar rumah.

Pada hari Sabtu dan Minggu kepadatan lalu lintas terjadi karena kedua hari tersebut merupakan hari libur umum dimana aktivitas perekonomian dan perkantoran libur. Kondisi seperti ini dimanfaatkan orang-orang untuk bepergian keluar rumah, sekedar untuk bersantai atau pergi bertamasya bersama keluarga, sehingga mengakibatkan aktivitas lalu lintas menjadi lebih padat dibanding hari-hari biasa.

Sedangkan pada hari Senin kepadatan lalu lintas disebabkan karena Senin merupakan hari pertama di awal minggu untuk memulai berbagai aktifitas bisnis maupun sekolah. Pada saat hari Senin, aktivitas pekerjaan, pendidikan, dan perekonomian mulai berlangsung lagi setelah terbengkalai sebelumnya karena mendapatkan libur di hari Sabtu dan Minggu. Depok sebagai kota satelit merupakan alternatif tempat tinggal masyarakat Jakarta yang kehabisan lahan, dimana sebagian besar aktivitas pekerjaannya berada di daerah Jakarta, sehingga penduduknya memiliki mobilitas yang tinggi pada hari tersebut. Selain itu, kecelakaan yang terjadi juga dapat dipengaruhi kondisi psikologis akibat beban kerja dan kelelahan setelah bekerja seharian pada hari pertama di awal minggu.

Jika dilihat berdasarkan jam terjadinya kecelakaan, tingkat kecelakaan paling tinggi terjadi pada jam 13.00 – 16.59 yaitu sebesar 22%, hal ini dikarenakan jam tersebut volume lalu lintas cenderung padat. Jika melihat pada data karakteristik pengendara, pelajar menduduki peringkat kedua setelah pekerja swasta yang mengalami kecelakaan lalu lintas yakni sebesar 13,8%. Sedangkan dari segi usia, usia pelajar (di bawah 21 tahun) juga menduduki peringkat kedua tingkat kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia pengendara yaitu sebesar 29,2%.

Melihat pada kedua hal tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa jam 13.00 – 16.59 merupakan waktu yang paling sering terjadi kecelakaan karena jam tersebut merupakan jam berakhirnya aktivitas pendidikan, artinya kecelakaan yang terjadi pada jam tersebut banyak dialami oleh pelajar. Hal ini berkaitan dengan karakteristik pelajar yang merupakan pengendara pemula, memiliki emosi yang belum stabil dan cenderung kurang hari-hati dalam berkendara.

Persentase kecelakaan tertinggi kedua terjadi antara jam 21.00 – 00.59 yaitu sebesar 20,3%. Kejadian kecelakaan pada jam tersebut berhubungan dengan berakhirnya aktivitas perbelanjaan. Hal ini merujuk pada disain kota Depok yang memiliki banyak pusat perbelanjaan yang terpusat pada satu jalan, yaitu jalan Margonda Raya, seperti Mall Depok, Plaza Depok, Margo City Square, Depok Town Square, Ace Hardware, dan ITC Depok. Berdasarkan hasil observasi lapangan pada enam pusat perbelanjaan ditemukan bahwa jam 21.00 – 22.30 merupakan jam terpadat dimana banyak sepeda motor yang berbondong-bondong keluar dari pusat perbelanjaan. Selain itu, faktor ketajaman penglihatan juga memegang pengaruh yang sangat besar, melihat jam tersebut cahaya di jalanan sudah mulai gelap, terutama di jalanan yang tidak memiliki lampu jalan.

Kecelakaan yang banyak terjadi pada jam 05.00 – 08.59 dan 17.00 – 20.59 disebabkan jam tersebut merupakan waktu pergi dan pulang dari dan ke tempat kerja serta dimulai dan diakhirinya kegiatan usaha yang juga bersamaan dengan mobilitas pekerja. Tingkat kecelakaan pada jam 17.00 – 20.59 lebih tinggi 5 point dari pada jam 05.00 – 08.59, hal ini dapat dikarenakan jam tersebut merupakan berakhirnya aktivitas perkantoran, dimana orang-orang yang bekerja pulang menuju rumah dalam kondisi fisik yang letih setelah seharian bekerja. Sedangkan kecelakaan pada jam 05.00 – 08.59 disebabkan karena kecenderungan pengemudi yang ingin segera sampai ke tempat tujuan untuk segera memulai aktivitasnya pada hari itu sehingga memacu kecepatannya lebih tinggi. Sikap buru-buru seperti ini dapat memicu kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian, tingkat kecelakaan paling rendah terjadi antara jam 01.00 – 04.59 yaitu sejumlah 7,2%, ini dikarenakan jam tersebut merupakan jam istirahat/tidur sehingga volume lalu lintas cenderung sepi. Namun, selain sebagai waktu istirahat, waktu tersebut merupakan waktu kembalinya

orang-orang dari kegiatan hiburan maupun kerja lembur dimana kondisi fisik sudah lelah atau bisa jadi mereka yang baru saja pulang dari kegiatan hiburan masih berada dalam pengaruh alkohol sehingga berisiko untuk terjadinya kecelakaan.

6.3. Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai gambaran faktor penyebab kecelakaan serta faktor penyebab yang berhubungan dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.

6.3.1. Faktor Manusia

a. Lengah

Dari hasil penelitian diketahui bahwa pengemudi yang lengah memegang proporsi paling besar diantara penyebab kecelakaan lainnya yang berasal dari faktor manusia. Kecelakaan disebabkan pengemudi yang lengah ada 76 kejadian (24,9%). Hal ini menunjukkan banyak pengemudi yang melakukan kegiatan lain saat mengemudi sehingga menyebabkan konsentrasi terganggu dan berisiko tinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dari telaah dokumen investigasi kecelakaan dan wawancara dengan pengendara sepeda motor ditemukan bahwa pengemudi lengah disebabkan beberapa hal, antara lain : sedang melamun memikirkan masalah keluarga saat mengemudi, menggunakan handphone, dan bercanda dengan teman yang diboncengkan. Dalam kondisi lengah, pada umumnya pengemudi menjadi kurang antisipasi dalam menghadapi keadaan lalu lintas yang mendadak mengalami perubahan atau gerakan tiba-tiba.

Berdasarkan hasil observasi, contoh yang sering terjadi di lapangan adalah ketika ada kendaraan angkutan kota yang berhenti mendadak, ada kendaraan yang memotong jalur tiba-tiba, penyebrang jalan yang menyebrang secara tiba-tiba atau tindakan pengguna jalan lain yang membuat pengemudi sepeda motor menjadi kaget, sehingga menyebabkan pengemudi yang berkendara dengan melakukan kegiatan lain mengambil tindakan spontan yang dapat mengakibatkan kecelakaan terjadi. Saat seperti ini, kelengahan pengemudi bisa menjadi sangat berisiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil analisis hubungan antara pengemudi lengah dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, secara statistik tidak cukup bermakna. Berdasarkan nilai OR, pengemudi lengah juga tidak berisiko menyebabkan kejadian meninggal. Data ini mencerminkan bahwa pengemudi yang lengah memang menyebabkan terjadinya kecelakaan, namun hanya secara kebetulan menimbulkan korban meninggal. Hal ini karena mayoritas pengemudi yang lengah sedang mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan sedang, yaitu antara 40 – 60 km/jam, sehingga ketika terjadi tabrakan atau benturan dengan benda lain, dampak yang ditimbulkan tidak terlalu parah hingga menyebabkan korban sampai meninggal dunia.

b. Mengantuk

Menurut hasil penelitian kecelakaan yang disebabkan karena pengemudi mengantuk berjumlah 31 kejadian (10,2%). Mengantuk merupakan keadaan dimana pengemudi kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat (tidur) dan atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat (Wikipedia, 2008). Pengemudi yang mengantuk akan berkurang staminanya jika mengendarai sepeda motor dengan kecepatan 80 km/jam selama 2 jam tanpa henti. Banyaknya kecelakaan yang disebabkan pengemudi mengantuk dikarenakan pengemudi sepeda motor pada umumnya tidak merasa bahwa dirinya mengantuk, seringkali mereka memaksakan dirinya untuk tetap mengendarai motor

Dari telaah dokumen diperoleh bahwa rata-rata pengemudi yang mengantuk disebabkan karena mereka kurang istirahat, misalnya kerja lembur dan belum sempat tidur namun memaksakan untuk pulang dengan mengendarai motornya. Faktor mengantuk dapat juga disebabkan karena pengendara sepeda motor terus-menerus menghirup gas karbon dari hasil pembakaran kendaraan lain. Hasil pembakaran kendaraan bermotor mengandung karbon yang dapat mempengaruhi daya kerja otak sehingga menimbulkan efek mengantuk.

Dari tabel 5.5. diperoleh korban meninggal yang diakibatkan pengemudi mengantuk berjumlah 7 kecelakaan (22,6%). Jika dibandingkan dengan penyebab kecelakaan pengemudi lengah, jumlah kejadian yang menyebabkan meninggal

dunia sama, yaitu 7 kejadian. Namun, jika melihat persentasenya, mengantuk memiliki proporsi lebih besar dalam menimbulkan korban meninggal dunia dibandingkan pengemudi yang lengah. Hal ini dapat disebabkan karena pengemudi yang mengantuk benar-benar kehilangan daya kendali untuk mengemudikan kendaraannya. *Asian Development Bank* menyatakan bahwa risiko kecelakaan tertinggi terjadi pada pengemudi yang mengantuk (ADB, 1998).

Jika dilakukan analisis hubungan antara pengemudi mengantuk dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak cukup bermakna. Namun, dari nilai OR terlihat bahwa pengemudi mengantuk berisiko 2,464 kali menyebabkan kejadian meninggal dibanding faktor penyebab kecelakaan lainnya. Hal ini berarti mengantuk merupakan faktor yang berisiko menimbulkan kecelakaan dan kejadian meninggal, namun secara statistik hubungan antara keduanya belum dapat dibuktikan. Hal ini dimungkinkan karena jumlah sampel kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas akibat pengemudi mengantuk terlalu sedikit.

c. Mabuk

Berdasarkan hasil penelitian dari 305 kejadian kecelakaan, kecelakaan yang disebabkan pengemudi mabuk atau dalam kondisi terpengaruh alkohol adalah sebanyak 9 kejadian (3%). Walaupun tingkat kecelakaan yang disebabkan pengaruh alkohol merupakan angka faktor manusia yang paling kecil dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas, namun dari data tersebut mencerminkan bahwa masih ada segelintir orang yang kurang memiliki kesadaran dalam keselamatan berkendara dan berlalu lintas. Bahkan, dari wawancara tidak terstruktur ada pengemudi yang berpendapat :

“.....hal tersebut tidak akan pernah terjadi pada saya, semakin banyak minuman yang dikonsumsi maka kita akan semakin pede dalam berkendara.”

Seseorang yang berada dalam keadaan mabuk akan kehilangan pengendalian diri, gerakan tubuh tidak terkoordinasi, pandangan kabur, berbicara tidak jelas dan hilang kesadaran. Oleh karena itu, sangat berbahaya jika mengemudikan kendaraan dalam keadaan terpengaruh alkohol, karena akan mengganggu konsentrasi, penilaian, penglihatan dan koordinasi.

Jika dianalisis lebih lanjut, pada tabel 5.5. dikemukakan bahwa dari sembilan kejadian kecelakaan melibatkan pengemudi yang berada dalam pengaruh alkohol, lima diantaranya menyebabkan korban meninggal dunia (55,6%). Analisis statistik hubungan antara pengemudi mabuk dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik cukup bermakna. Data ini menggambarkan alkohol memainkan peran penting dalam kecelakaan yang menyebabkan cedera serius, bahkan kematian. Jika dianalisis lebih lanjut akan didapatkan nilai odds ratio (CI 95%) sebesar 10,685, artinya pengemudi mabuk berisiko 10,685 kali menyebabkan kejadian meninggal dunia pada saat kecelakaan dibanding faktor penyebab kecelakaan lainnya. Hal ini dikarenakan pengemudi mabuk akan mengalami kesulitan dalam menilai jarak aman, kecepatan kendaraan, kecepatan kendaraan lain, serta keseimbangan seseorang, sehingga bila terjadi kecelakaan akan menimbulkan dampak yang parah, bahkan kematian.

d. Lelah

Berdasarkan hasil penelitian, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan faktor kelelahan sebanyak 40 kejadian (13,1%). Dari telaah dokumen kecelakaan, rata-rata pengemudi lelah dikarenakan bekerja lembur. Kecelakaan pada pengemudi lelah biasanya terjadi pada dini hari (jam 1 s/d 6 pagi) ketika pulang bekerja lembur sepanjang hari. Pengemudi lelah biasanya tidak menyadari bahwa dirinya lelah. Hal ini juga sempat terucap dari pengakuan seorang karyawan perusahaan swasta yang ditemui sedang minum kopi di warung jalan Raya Bogor, Cimanggis, Depok, berikut cuplikan hasil wawancara tidak terstruktur:

“iya ni, baru pulang lembur...capek si sedikit, makanya mampir dulu di warung kopi, ngopi dikit juga ilang capeknya. Lagian saya tahu kok kapan saya lelah dan harus berhenti mengemudi”.

Pengakuan tersebut mencerminkan adanya perasaan percaya diri berlebihan bahwa dirinya mengetahui kapan ia lelah, padahal rasa lelah tidak dapat diukur oleh diri sendiri, biasanya seseorang akan mengetahui bahwa dirinya lelah saat semuanya telah terlambat. Hal yang sering dilakukan oleh pengemudi yang merasa dirinya lelah adalah beristirahat sejenak dan minum kopi, padahal hal

tersebut tidak dapat menghilangkan rasa lelah, hal tersebut hanya dapat menunda kelelahan dalam waktu singkat.

Dari hasil uji statistik analisis hubungan antara pengemudi lelah dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak cukup bermakna. Walaupun demikian, bukan berarti pengemudi lelah tidak menimbulkan kematian, karena 8 dari 40 kejadian kecelakaan yang disebabkan pengemudi lelah menimbulkan kematian (20%). Hasil analisis hubungan tidak cukup bermakna dikarenakan pengemudi lelah hanya secara kebetulan menyebabkan korban meninggal pada kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan nilai OR didapatkan bahwa pengemudi lelah berisiko 2,116 kali menyebabkan kejadian meninggal dibanding faktor penyebab kecelakaan lainnya. Dalam hal ini bisa jadi ada faktor lain, seperti kondisi badan yang memang kurang sehat, maupun pengendara sedang berada dalam kecepatan tinggi yang mempengaruhi timbulnya kejadian meninggal.

e. Tidak Terampil

Berdasarkan hasil penelitian pengemudi tidak terampil berkontribusi menyebabkan kecelakaan sebesar 20,3%, yaitu 62 kejadian dari 305 kecelakaan lalu lintas. Salah satu cara untuk melihat keterampilan seseorang dalam mengemudi dapat diketahui dengan kepemilikan SIM, karena pada peraturan pembuatan SIM telah dijelaskan bahwa syarat memiliki SIM adalah terampil dalam berkendara dan dibuktikan dengan mengikuti tes mengemudi sebelum pembuatan SIM (UU RI, 1992). Sedangkan jika dilihat dari data kepemilikan SIM, pengendara sepeda motor yang memiliki SIM berkontribusi menyebabkan kecelakaan lalu lintas sebesar 46,2%, Hal ini menunjukkan bahwa keterampilan seseorang dalam berkendara masih diragukan, baik bagi yang memiliki SIM dan terlebih lagi pada mereka yang tidak memiliki SIM.

Hasil analisis hubungan antara pengemudi tidak terampil dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak cukup bermakna. Berdasarkan nilai OR juga didapatkan bahwa pengemudi tidak terampil tidak berisiko menyebabkan kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas. Artinya pengemudi tidak terampil merupakan faktor yang berisiko menyebabkan

kecelakaan lalu lintas, namun hanya secara kebetulan mengakibatkan korban meninggal dunia. Kejadian meninggal bisa jadi dipengaruhi faktor lain di luar faktor tidak terampil, antara lain kondisi kesehatan, kecepatan berkendara, dan lain sebagainya.

f. Tidak Tertib

Berdasarkan hasil penelitian pengemudi tidak tertib menduduki urutan ketiga yang berkontribusi menyebabkan kecelakaan dari faktor manusia setelah pengemudi lengah dan tidak terampil. Menurut pihak Laka Lantas Polres Metro Depok terjadinya kecelakaan lalu lintas biasanya didahului oleh pelanggaran, beberapa hal yang seringkali terjadi di jalan seperti mengebut dan terburu-buru mendahului kendaraan lain dengan tidak tertib. Menurut beliau mengebut merupakan hal yang sangat berpotensi menyebabkan tingginya keparahan korban kecelakaan. Mengendarai dengan kecepatan tinggi akan menghasilkan energi yang tinggi bila bertabrakan, sehingga dampak yang ditimbulkan juga semakin parah.

Pelanggaran yang sering terjadi di lapangan adalah pengemudi mengebut karena terburu-buru ingin sampai tempat tujuan dengan mengambil jalur pada arah yang berlawanan sehingga berisiko membahayakan pihak lawan. Pelanggaran terhadap rambu dan lampu lalu lintas juga turut berperan dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini memperlihatkan kurangnya *public safety awareness* yang dimiliki masyarakat sehingga menyebabkan masyarakat tidak mengutamakan keselamatan dan lebih banyak mengutamakan kecepatan dan faktor ekonomi dalam berlalu lintas.

Hasil wawancara tidak terstruktur dengan beberapa pengguna sepeda motor diketahui bahwa pelanggaran yang paling sering dilakukan diantaranya mengebut dan melanggar rambu lalu lintas, terutama rambu dilarang memutar. Adapun alasan mereka mengebut karena seringkali berada dalam keadaan terdesak mengejar waktu.

Hasil analisis hubungan antara pengemudi tidak tertib dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak berhubungan. Berdasarkan nilai OR juga diperoleh bahwa pengemudi tidak tertib tidak berisiko menyebabkan kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas. Data ini

mencerminkan pengemudi yang tidak tertib berisiko menyebabkan kecelakaan, namun bukan merupakan faktor risiko utama penyebab kematian pada kecelakaan lalu lintas, artinya dimungkinkan ada faktor lain yang mendukung terjadinya korban meninggal dunia.

6.3.2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan merupakan faktor yang paling kecil berkontribusi dalam menimbulkan kecelakaan lalu lintas, faktor penyebab kecelakaan yang berasal dari faktor kendaraan antara lain : kondisi rem yang kurang baik, ban pecah, selip, serta tidak ada atau tidak menyalanya lampu kendaraan terutama ketika mengemudi pada malam hari. Berikut pembahasan lebih rincinya:

a. Rem Blong

Hasil penelitian menunjukkan bahwa rem blong merupakan faktor penyebab kecelakaan terbesar kedua dari faktor kendaraan setelah ban selip. Berdasarkan observasi data sekunder ditemukan bahwa kecelakaan kendaraan yang disebabkan kurang berfungsinya rem seringkali terjadi ketika rem digunakan secara mendadak. Rem yang tidak berfungsi tersebut membuat pengemudi tidak dapat mengendalikan kendaraannya sehingga dapat menabrak apa saja di depannya yang pada akhirnya menimbulkan kecelakaan.

Hasil analisis hubungan antara rem blong dan kejadian kecelakaan dengan korban meninggal menunjukkan tiga dari delapan kejadian kecelakaan yang disebabkan rem blong meninggal dunia, yaitu sebesar 37,5%. Jika dianalisis lebih lanjut, hubungan antara rem blong dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak bermakna. Data ini mencerminkan bahwa rem blong adalah salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, namun hanya secara kebetulan menimbulkan korban meninggal. Dilihat dari nilai *p value* yang mendekati 0.05 serta nilai OR di atas 2, maka rem blong dapat dikatakan berisiko tinggi menyebabkan kematian ketika terjadi kecelakaan, namun dalam hal ini dibutuhkan faktor pendukung lainnya, contohnya seperti kecelakaan pada motor yang remnya blong dengan pengemudi mengebut dibandingkan dengan kecelakaan pada motor yang remnya blong namun pengemudinya tidak mengebut, pastinya akan mengalami tingkat keparahan yang berbeda.

b. Ban Pecah

Berdasarkan hasil penelitian, kecelakaan yang diakibatkan oleh ban pecah sebanyak 6 kejadian atau 2%. Ban pecah sangat berisiko tinggi menyebabkan kecelakaan lalu lintas, hal ini dikarenakan kendaraan yang bannya pecah akan mendadak kehilangan keseimbangan dan dapat menyebabkan jatuh.

Hasil analisis hubungan antara ban pecah dan kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia menunjukkan 50% dari kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh ban pecah menyebabkan korban meninggal dunia. Jika dianalisis lebih lanjut, hubungan antara ban pecah dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik cukup bermakna. Dilihat dari nilai OR = 8,061, artinya ban pecah berisiko 8,061 kali menimbulkan korban meninggal dibanding dengan faktor penyebab kecelakaan lainnya. Data ini mencerminkan bahwa ban pecah merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan timbulnya korban meninggal dunia. Hal ini dapat dikarenakan, biasanya ban pecah terjadi ketika pengemudi sedang menggebut. Pada kondisi menggebut, panas yang ditimbulkan oleh gesekan antara ban dan jalan dapat membuat kondisi ban makin tipis dan pada akhirnya ban menjadi pecah. Sepeda motor yang mengalami pecah ban akan menjadi sulit dikendalikan sehingga berisiko tinggi terjadi kecelakaan, faktor kecepatan turut berpengaruh terhadap tingkat keparahan. Selain itu, ban yang pecah mendadak pada saat kendaraan melaju dapat menimbulkan kecelakaan beruntun, karena kendaraan berhenti secara tiba-tiba tanpa memberi aba-aba agar kendaraan di belakangnya dapat menjaga jarak.

c. Selip

Berdasarkan hasil penelitian, selip merupakan faktor kendaraan yang paling banyak menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yakni sebesar 9 kejadian (3%). Berdasarkan observasi data kecelakaan, kejadian selip seringkali berhubungan dengan pengereman dan kondisi jalan. Mengerem dengan keras dan mendadak akan menyebabkan selip karena perpindahan berat kendaraan secara mendadak dapat menyebabkan roda depan mengunci. Kondisi jalan yang basah dan licin juga berpengaruh terhadap kejadian selip, ban akan kekurangan kemampuan menapak pada jalan basah atau

permukaan yang licin. Selain itu, kondisi jalan menikung juga berisiko menyebabkan selip, hal ini dikarenakan pada saat menikung pengendara sepeda motor seringkali berbelok disertai mengerem. Sedangkan menurut panduan cara berbelok yang dikeluarkan Departemen Perhubungan Darat (2006), sangat tidak disarankan berbelok dibarengi dengan pengereman, karena berisiko tinggi terjadi selip.

Jika dianalisis lebih lanjut, hubungan antara selip dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak cukup bermakna. Berdasarkan nilai OR diperoleh bahwa selip berisiko 2,202 kali menyebabkan kejadian meninggal dibanding faktor penyebab lainnya. Data ini mencerminkan bahwa selip merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, berisiko kecil dalam menimbulkan korban meninggal dunia.

d. Lampu Kendaraan

Berdasarkan hasil penelitian, dari 305 kecelakaan lalu lintas, kecelakaan yang disebabkan karena lampu kendaraan tidak menyala maupun kendaraan tidak memiliki lampu adalah sebesar 7 kejadian (2,3%). Kecelakaan yang disebabkan oleh lampu kendaraan tidak menyala seringkali terjadi pada malam hari. Hal ini dikarenakan kondisi cahaya pada malam hari sangat minim, hanya mengandalkan lampu jalan dan lampu kendaraan. Berbeda dengan siang hari, dimana ada matahari yang berfungsi menerangi alam semesta.

Berdasarkan hasil wawancara tidak terstruktur, lampu kendaraan tidak menyala biasanya disebabkan pengemudi lupa menyalakan lampu setelah parkir dan kemudian jalan lagi, namun ada juga yang dikarenakan kendaraan tidak dilengkapi dengan lampu penerangan yang seharusnya. Kecelakaan yang disebabkan lampu kendaraan ada juga yang disebabkan lampu indikator penunjuk arah tidak menyala ketika akan belok, hal ini dapat menyebabkan kendaraan di belakangnya tidak mengetahui bahwa kendaraan di depannya akan membelok dan kemudian terjadilah kecelakaan.

Jika dianalisis lebih lanjut, hubungan antara lampu kendaraan dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak cukup bermakna. Berdasarkan nilai OR juga didapatkan bahwa lampu kendaraan tidak

berisiko menyebabkan kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas. Data ini mencerminkan bahwa selip merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, namun tidak memegang peran penting pada timbulnya korban meninggal dunia. Pernyataan ini didukung dari hasil penelitian bahwa dari 305 kecelakaan lalu lintas, kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal dunia karena lampu kendaraan tidak menyala hanya 1 kejadian.

6.3.3. Faktor Lingkungan Fisik

Lingkungan merupakan faktor terbesar kedua yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, yakni sebesar 30,2% atau 92 kejadian dari 305 kecelakaan.

a. Jalan Berlubang

Berdasarkan hasil uji statistik, kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yang disebabkan oleh jalan berlubang adalah sebanyak 13 kejadian, yakni sebesar 4,3% dari total kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Nilai ini merupakan nilai terbesar kedua dari faktor lingkungan penyebab kecelakaan lalu lintas, setelah jalan menikung. Hal ini sejalan seiring meningkatnya jumlah lubang yang tersebar di jalan. Kepala Seksi Kecelakaan Lalu Lintas Direktorat Lalu Lintas Polda Metrojaya Kopol Irvan Prawira mengakui grafik jumlah kasus kecelakaan yang disebabkan jalanan rusak dan berlubang naik setiap bulan (Panggu, 2008). Menurut catatan *Traffic Management Centre* (TMC) Direktorat Lalu Lintas Polda Metrojaya sebanyak 120 lubang saat ini tersebar di jalanan Ibukota.

Data mengenai jumlah lubang yang tersebar di jalanan wilayah Depok tidak ada, namun data dari Ditlantas Polda Metrojaya dapat dijadikan pertimbangan mengenai gambaran kondisi jalan di Depok, melihat Depok masih berada di bawah kepengawasan Ditlantas Polda Metrojaya.

Berdasarkan observasi data kecelakaan, kecelakaan akibat jalan berlubang seringkali disebabkan pengemudi sepeda motor berusaha menghindari lubang tersebut, namun melakukan kesalahan dalam penilaian, sehingga justru menyebabkan kecelakaan.

Dari hasil penelitian, diperoleh hubungan jalan berlubang dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik cukup bermakna. Hal ini

mencerminkan jalan berlubang bukanlah hanya kebetulan belaka menimbulkan korban meninggal. Banyak jalan berlubang yang memiliki diameter serta kedalaman yang cukup besar, hal ini sangat berisiko menyebabkan sepeda motor kehilangan keseimbangan ketika melewatinya, jika pengendara kurang terampil menguasai keadaan, sepeda motor dapat oleng dan terjatuh. Tingkat keparahan yang ditimbulkan akibat kecelakaan karena jalan berlubang cukup parah bergantung pada model kecelakaan dan lubang yang ada. Jika dianalisis lebih lanjut didapat nilai odds ratio (OR CI 95%) adalah sebesar 7,486, artinya jalan berlubang berisiko 7,486 kali menyebabkan korban meninggal pada kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor dibandingkan faktor penyebab kecelakaan lainnya.

b. Jalan Rusak

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa jalan yang rusak menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor sebanyak 8 kejadian (2,6%). Jalan rusak kondisinya sedikit berbeda dengan jalan berlubang, ada yang mengasumsikan jalan berlubang masuk ke dalam kategori jalan rusak. Namun yang dimaksud jalan rusak pada penelitian ini adalah jalan yang kondisi permukaannya tidak mulus, seperti contohnya jalan yang belum diaspal, jalan yang banyak kerikilnya, dan lain sebagainya.

Dari hasil observasi lapangan, ditemukan bahwa jalan di wilayah kota metropolitan Depok hanya sedikit yang mengalami kerusakan, terutama pada jalan raya kota. Jalan-jalan yang mengalami kerusakan biasanya terdapat di jalan-jalan tikus atau di daerah pemukiman penduduk. Berdasarkan observasi data sekunder berupa laporan kecelakaan ditemukan bahwa kejadian kecelakaan yang disebabkan jalan rusak pada umumnya merupakan kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan, artinya kendaraan itu sendiri. Faktor lain yang berpengaruh dalam hal ini adalah kurang terampilnya pengemudi motor dalam mengendarai motornya di jalanan yang rusak.

Dari hasil penelitian diperoleh hubungan antara jalan rusak dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak cukup bermakna. Berdasarkan nilai OR didapatkan bahwa jalan rusak berisiko 4,8 kali

menyebabkan kejadian meninggal dibanding faktor penyebab kecelakaan lainnya. Data ini mencerminkan bahwa jalan rusak merupakan salah satu faktor risiko kecelakaan lalu lintas dan kejadian meninggal, namun secara statistik belum dapat dibuktikan hubungan antara keduanya. Hal ini dapat dikarenakan jumlah sampel kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak terlalu sedikit, sehingga kurang memenuhi syarat program analisis data yang ada. Selain itu, dari hasil observasi lapangan pada umumnya pengemudi berada dalam kecepatan rendah saat berada pada jalan yang rusak, sehingga ketika mengalami kecelakaan efek yang ditimbulkan tidak terlalu parah, kecuali ada faktor-faktor pendukung lainnya seperti pengemudi mabuk, berada dalam kecepatan tinggi, dan lain sebagainya.

c. Jalan Basah/Licin

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh bahwa jalan licin/basah menyebabkan terjadinya kecelakaan sebanyak 9 kejadian, yaitu sebesar 3%. Jalan yang basah atau licin sangat erat kaitannya dengan hujan. Pada umumnya jalan yang basah atau licin disebabkan karena air hujan, namun ada juga yang disebabkan faktor lain seperti tumpahan oli kendaraan.

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 pengemudi 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 berisiko tinggi terpeleset.

Dari hasil observasi data sekunder berupa laporan kecelakaan ditemukan bahwa pada umumnya kejadian kecelakaan karena ban licin merupakan kecelakaan tunggal, namun ada beberapa dari kecelakaan tunggal tersebut pada akhirnya mengakibatkan kecelakaan ganda dikarenakan sepeda motor yang jatuh terpeleset kemudian menabrak atau mengakibatkan kendaraan lain terjatuh pula.

Hasil uji statistik menyatakan jalan licin/basah tidak cukup bermakna terhadap kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan nilai OR didapatkan bahwa jalan basah/licin berisiko kecil menyebabkan kejadian

meninggal pada kecelakaan lalu lintas. Data ini mencerminkan bahwa jalan licin/basah 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.

d. Jalan Menikung

Jalan menikung merupakan faktor lingkungan fisik yang paling banyak menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Hal ini dikarenakan kondisi jalan yang menikung mempengaruhi jarak pandang seseorang saat mengemudikan kendaraan, jarak pandang pengemudi pada saat berada di jalan menikung lebih terbatas dibandingkan saat di jalan lurus. Sehingga untuk menilai situasi dan mengambil keputusan yang tepat menjadi sulit bila ada kondisi yang tidak terkendali, selain itu dengan bentuk alinemen tersebut dapat memperparah akibat yang ditimbulkan oleh kecelakaan yang terjadi karena keseimbangan kendaraan yang tidak stabil. Kondisi ini dapat membahayakan lalu lintas, karena dapat memicu terjadinya kecelakaan dan timbulnya korban.

Dari hasil uji statistik diperoleh bahwa hubungan antara jalan menikung dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas menunjukkan sangat tidak bermakna. Selain itu, berdasarkan nilai OR juga didapatkan bahwa jalan menikung tidak berisiko menimbulkan kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat disebabkan karena pada saat berada di jalan menikung, pengemudi akan cenderung berhati-hati mengendarai kendaraannya dan tidak memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi, sehingga walaupun kecelakaan terjadi akibatnya tidak akan terlalu parah.

e. Jalan Gelap

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh bahwa jalan gelap menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor sebanyak 12 kejadian yaitu sebesar 3,9%. Jika melihat pada data kejadian kecelakaan lalu lintas berdasarkan jam terjadinya kecelakaan, kecelakaan yang terjadi pada malam hari atau situasi sudah mulai gelap (antara jam 5 sore s/d jam 5 pagi) sebesar 141 kejadian

(46,2%). Nilainya lebih kecil dari pada kecelakaan pada siang hari dikarenakan jumlah kendaraan yang beraktivitas pada siang hari lebih banyak dibanding pada malam hari yang merupakan jam istirahat. Namun, jika ditelaah lebih mendalam angka tersebut dapat mencerminkan bahwa kondisi penerangan yang kurang dapat berisiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Dari hasil wawancara tidak terstruktur dengan pengendara sepeda motor dikemukakan bahwa pada malam hari pengendara sepeda motor mengalami kesulitan melihat pengendara lain dengan jelas. Bahkan dengan bantuan lampu depan sekalipun, seringkali pengendara mengalami kesulitan untuk mengetahui kondisi jalan ataupun sesuatu yang ada di jalan. Untuk itu dibutuhkan bantuan lampu penerangan jalan. Sebagian besar jalan raya di Depok telah memiliki lampu penerangan jalan, namun ada juga daerah-daerah yang lampu penerangan jalannya tidak menyala atau bahkan tidak terdapat lampu penerangan jalan. Hal ini sangat berisiko menyebabkan kecelakaan.

Dari hasil penelitian, hubungan antara jalan gelap dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik cukup bermakna. Data ini mencerminkan lampu jalan sangat berpengaruh terhadap kecelakaan dengan korban meninggal. Dari observasi data sekunder berupa laporan kecelakaan ditemukan bahwa terdapat faktor penunjang lain yang menyebabkan meninggal dunia, diantaranya faktor pengemudi berupa kondisi kesehatan pengemudi, kecepatan kendaraan, dan kondisi lainnya yang dapat memperparah dampak kecelakaan. Jika ditelaah lebih lanjut, didapatkan nilai OR = 0,166, artinya jalan gelap menyebabkan 0,166 kali korban meninggal dunia dibandingkan faktor penyebab kecelakaan lainnya.

f. Hujan

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan bahwa kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yang disebabkan karena hujan ada 10 kejadian (3,3%). Cuaca yang buruk seperti hujan mempengaruhi kelancaran berlalu lintas dan memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam kondisi hujan pandangan pengemudi sangat terbatas, sehingga mudah sekali terjadi kesalahan antisipasi. Selain itu hujan mengakibatkan jalan menjadi basah dan licin yang juga

merupakan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Hal-hal lain yang dapat memicu terjadinya kecelakaan saat cuaca hujan adalah jika pengendara tidak hati-hati. Dalam hal ini kaitannya dengan kondisi hujan dan jalan yang basah/licin, kembali pada faktor pengemudi (manusia).

Dari hasil penelitian diperoleh hubungan antara hujan dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak cukup bermakna. Berdasarkan nilai OR, didapatkan bahwa hujan berisiko 3,403 kali menyebabkan kejadian meninggal dibanding faktor penyebab kecelakaan lainnya. Maka, hujan bisa saja dikatakan sebagai faktor berisiko menimbulkan korban meninggal dunia, namun secara statistik hubungan antara keduanya belum dapat dibuktikan. Kejadian yang seringkali terjadi saat hujan pengemudi mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi dengan alasan agar cepat sampai tujuan, bisa jadi kecepatan tinggi inilah yang menjadi faktor pendukung terjadinya korban meninggal pada saat terjadi kecelakaan.

Berdasarkan pembahasan mengenai analisis faktor penyebab kecelakaan di atas, kecelakaan lalu lintas disebabkan lebih dari satu faktor (*multifactor*), faktor yang paling mendominasi adalah faktor manusia (pengemudi) yaitu 277 kejadian (90,8%). Jika dilihat modus terbanyak dari faktor manusia adalah lengah, tidak terampil, dan tidak tertib. Penyebab utama kedua adalah faktor lingkungan yaitu 30,2% dengan modus paling dominan yaitu kondisi jalan menikung. Sedangkan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang paling rendah yaitu kendaraan (9,9%) dengan modus paling sering yaitu ban selip. Hal ini menunjukkan faktor manusia memegang peranan penting dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Jika dikaitkan antara ketiga faktor tersebut, faktor manusia tidak terampil dan tidak tertib, kondisi lingkungan fisik berupa jalan menikung dan faktor kendaraan berupa ban selip akan sangat terlihat hubungannya. Pada jalan menikung, jika pengendara sepeda motor tidak tertib, dalam hal ini melakukan pelanggaran seperti belok dengan sembarangan tanpa memperhatikan pengguna jalan lain, akan sangat mungkin ketika kendaraan di depannya berhenti tiba-tiba, pengemudi akan melakukan pengereman mendadak. Mengerem secara mendadak pada jalan menikung berisiko tinggi terjadinya selip, dimana roda kendaraan

mengalami lepas kontak dengan permukaan jalan, roda kendaraan memblokir sehingga pengemudi tidak bisa mengendalikan kendaraan. Untuk itu dibutuhkan keterampilan tinggi untuk mengatasinya. Keempat faktor tersebut (tidak tertib, tidak terampil, jalan menikung, serta selip) ketika bereaksi secara bersama sangat terlihat berkaitan erat dan saling terhubung dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Faktor penyebab kecelakaan yang berhubungan dengan timbulnya korban meninggal adalah pengemudi mabuk, ban pecah, jalan berlubang, dan jalan gelap. Dimana pengemudi mabuk merupakan faktor yang nilai risikonya paling besar menimbulkan korban meninggal di antara faktor penyebab lainnya, yakni 10,685 kali, kemudian disusul ban pecah, jalan berlubang, jalan gelap tanpa lampu penerangan, dan lain sebagainya. Hal ini menunjukkan bahwa faktor manusia bukan hanya merupakan faktor yang paling besar berkontribusi menyebabkan kecelakaan lalu lintas, namun juga faktor yang paling tinggi berisiko menimbulkan korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.

