

BAB I PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Pada era modern seperti sekarang ini, alat transportasi merupakan suatu kebutuhan bagi setiap individu. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi mendukung perkembangan alat transportasi secara pesat, sehingga menyebabkan laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat. Perkembangan kendaraan sebagai alat transportasi membawa dampak positif bagi pemenuhan dan peningkatan kesejahteraan manusia, terutama sebagai alat mobilisasi guna memperlancar aktivitas bisnis. Namun, hal ini juga diiringi dengan timbulnya beberapa dampak negatif yang tidak diinginkan, seperti kemacetan dan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.

Jauh sebelum kendaraan bermotor ditemukan, kecelakaan di jalan hanya melibatkan kereta, hewan, dan manusia. Angka kecelakaan lalu lintas menjadi meningkat ketika ditemukan berbagai jenis kendaraan bermotor. Kecelakaan yang pernah tercatat pertama kali terjadi di New York pada tanggal 30 Mei 1896. Sejak saat itu kejadian kecelakaan di seluruh dunia terus terjadi, hingga tahun 1997, jumlah kumulatif orang yang meninggal tercatat 25 juta jiwa (Hubdat, 2006).

Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas membuat Organisasi Kesehatan Dunia (*World Health Organization / WHO*) dan Bank Dunia mengeluarkan laporan berjudul "*World Report on Road Traffic Injury Prevention*" sebagai bentuk perhatian serius pada masalah kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2020 diperkirakan kecelakaan jalan menjadi penyebab kematian terbesar ketiga setelah penyakit jantung dan depresi (WHO, 2004).

Di Amerika, sejak mobil ditemukan, sebanyak tiga juta orang meninggal akibat kecelakaan jalan. Jumlahnya jauh lebih banyak dibandingkan kematian akibat perang sejak perang revolusi sampai perang di Iraq, yaitu 650.000 orang. Di Afrika, anak-anak lebih banyak yang mati akibat kecelakaan di jalan dari pada akibat virus HIV/AIDS. Di wilayah Asia Tenggara, pada tahun 2004 sebanyak 354.000 orang meninggal akibat kecelakaan di jalan dan 6,2 juta terpaksa dirawat di rumah sakit akibat kecelakaan di jalan (ADB, 2005).

Di Indonesia, jumlah korban kecelakaan jalan pada tahun 2005 mencapai 33.827 orang, dimana 36% (12.178 orang) meninggal dunia. Angka tersebut sangat mencemaskan, karena diantara 100 orang yang mengalami kecelakaan terdapat 36 orang meninggal dunia dan hampir 50% korban adalah kaum laki-laki yang berasal dari kelompok usia produktif (15-21 tahun) (Hubdat, 2006). Hal ini berdampak menyebabkan penurunan produktivitas secara masal.

Berdasarkan data jumlah kendaraan di DKI Jakarta hingga 2007 lalu, jumlah kendaraan mencapai sekitar 5,7 juta unit. Dengan perincian, mobil sebanyak 2,2 juta dan sepeda motor sekitar 3,5 juta. Sementara dalam lima tahun terakhir ini, rata-rata pertumbuhan kendaraan mencapai 9% per tahun. Perkembangan jumlah kendaraan yang paling signifikan ada pada jenis sepeda motor. Jumlah sepeda motor di Indonesia saat ini mencapai 70% dari total kendaraan nasional. Hal ini terjadi karena sepeda motor harganya terjangkau dan dipilih berdasarkan kepraktisan dan kelincahannya dalam mobilitas untuk dapat melewati daerah macet (Hubdat, 2006). Penambahan kendaraan sepeda motor yang pesat tidak diimbangi dengan ketersediaan prasarana jalan yang mencukupi, sehingga banyak terjadi kecelakaan lalu lintas (Hubdat, 2006).

Dilihat dari jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas sebagian besar adalah sepeda motor dengan presentase selama 4 tahun terakhir (2004 – 2008) rata-rata 62,62% kemudian diikuti mobil penumpang 36%, kendaraan barang 29,62% dan bus 10,56%. Di Thailand, empat puluh lima persen (45%) kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2004 melibatkan sepeda motor. Pada tahun 2006, dari 36.000 orang yang dinyatakan meninggal dunia di Indonesia dikarenakan kecelakaan di jalan raya, lima puluh dua persennya (19.000) orang di antaranya melibatkan pengendara sepeda motor (Hubdat, 2006).

Indikasi utama penyebab kecelakaan adalah dari faktor manusia (*human faktor*), hal ini terlihat dengan peningkatan yang signifikan pada jumlah kepemilikan kendaraan tapi tidak disertai kenaikan jumlah lisensi pengendara yang seimbang (Hubdat, 2006). Selain itu, kecelakaan lalu lintas juga merupakan interaksi antara faktor manusia, kendaraan dan faktor lingkungan fisik; unjuk kerja lalu lintas dan transportasi juga dilihat sebagai faktor lingkungan sosial yang ikut mempengaruhi (O'neil, 2002).

Kota Depok merupakan kota “baru” yang berkembang menjadi kota metropolitan. Depok sebagai kota metropolitan berkembang sangat pesat dan dipenuhi berbagai pusat pendidikan, area komersial serta pemukiman. Depok terletak di antara pusat-pusat kegiatan pemerintahan dan perdagangan serta arus mobilisasi lainnya berskala regional dan nasional dari Bandung dan Jakarta. Kota Depok terkait dengan wilayah pengembangan jalur lingkaran Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Tangerang, dan Bekasi). Tingkat mobilisasi harian penduduk di wilayah Depok tergolong tinggi, hal ini disebabkan banyaknya penduduk yang bertempat tinggal di Depok namun bekerja di Jakarta. Kepadatan ini tidak diimbangi dengan prasarana dan sarana jalan, ini ditunjukkan dengan kondisi jalan yang sempit dan banyak percabangan langsung dari jalan lokal (*local road*) menuju jalan-jalan utama yang mengakibatkan banyak titik konflik antar pengguna jalan.

Dari data kecelakaan Polres Metro Depok, kecelakaan lalu lintas di Depok mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2004 mencapai 165 kejadian, tahun 2005 sebanyak 144 kejadian, tahun 2006 sebanyak 175 kejadian, tahun 2007 sebanyak 304 kejadian dan meningkat pada tahun 2008 menjadi 484 kejadian. Peningkatan ini dikarenakan terdapat perubahan sistem transportasi, tata kota Depok, serta sistem pencatatan pihak Laka Lantas Polres Metro Depok. Dari total kecelakaan lalu lintas di Depok sebanyak 69% disebabkan oleh sepeda motor dengan korban meninggal sebanyak 36 orang.

Sudah menjadi hal yang umum melihat perilaku agresif pengendara motor di jalanan Depok, terutama pada jalan-jalan utama seperti Jalan Margonda, Jalan Akses UI, dan Jalan Raya Bogor. Mereka mengemudikan sepeda motor dengan berpindah-pindah lajur dalam kecepatan tinggi, tidak mau memberi hak pada pengguna jalan lain, cenderung emosi melihat perilaku pengendara lain yang ngebut (*speeding*) sehingga mencoba saling mendahului. Melihat pada situasi tersebut, dapat dipastikan pengendara motor dengan jumlah yang banyak menjadi penyumbang kemacetan dan kecelakaan utama lalu lintas di Depok. Bila dianalisa maka akan didapat faktor-faktor penyebab dan akibat yang ditimbulkan dari interaksi antara pengendara motor, kendaraan dan kondisi lingkungan fisik di wilayah Depok.

1.2 RUMUSAN MASALAH

Data kecelakaan lalu lintas dari Laka Lantas Polres Depok semakin meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 2007 jumlahnya mencapai 304 kasus dengan korban sebanyak 443 orang kemudian meningkat pada tahun 2008 menjadi 484 kasus dengan korban sebanyak 697 orang. Dari seluruh kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2008, sebanyak 334 kecelakaan disebabkan oleh sepeda motor dengan total sepeda motor yang terlibat sebanyak 566 dan mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 36 orang. Peningkatan ini dapat disebabkan karena terdapat perubahan, baik pada sistem transportasi maupun kondisi lalu lintas di Wilayah Depok.

Pada saat pra-survey pada minggu ketiga Maret 2009, ditemukan sikap pengendara sepeda motor yang cenderung mengebut, melanggar peraturan lalu lintas, mendahului kendaraan lain dengan tidak tertib, ugal-ugalan, serta konflik dengan pengguna jalan lain. Selain itu juga ditemukan adanya jalan berlubang yang cukup besar di beberapa titik seperti di Jalan Raya Bogor depan gang Nangka, jalan yang rusak, dan tergenang air saat hujan seperti di Jalan Margonda dekat terminal Depok. Kondisi tersebut tidak kondusif bagi keselamatan berkendara dan berlalu lintas serta dapat meningkatkan angka kecelakaan lalu lintas, khususnya pada pengendara sepeda motor.

1.3 PERTANYAAN PENELITIAN

- a. Bagaimana gambaran kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Depok?
- b. Bagaimana gambaran faktor penyebab kecelakaan lalu lintas (manusia, kendaraan, dan lingkungan fisik) di Depok?
- c. Bagaimana hubungan faktor penyebab kecelakaan (manusia, kendaraan, dan lingkungan fisik) dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Depok?

1.4 TUJUAN PENELITIAN

1.4.1 TUJUAN UMUM

Diketuainya gambaran kejadian dan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Depok tahun 2008.

1.4.2 TUJUAN KHUSUS

- a. Diketuainya gambaran kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Depok.
- b. Diketuainya gambaran faktor penyebab kecelakaan pada pengendara sepeda motor di Depok.
- c. Diketuainya hubungan faktor penyebab kecelakaan (manusia, kendaraan, dan lingkungan fisik) dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Depok.

1.5 MANFAAT PENELITIAN

1.5.1 Bagi Institusi Terkait

Penelitian ini dapat dijadikan data analisis gambaran kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor serta faktor-faktor yang mempengaruhinya untuk digunakan sebagai masukan dan atau bahan pertimbangan dalam meningkatkan upaya penanggulangan kecelakaan, terutama pada pengendara sepeda motor oleh Satlantas Polres Metro Depok.

1.5.2 Bagi Departemen K3 FKM UI

Hasil penelitian dapat digunakan dan dikembangkan sebagai bahan penelitian lebih lanjut dan dokumentasi data penelitian mengenai analisis faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Metro Depok.

1.5.3 Bagi Penulis

Penulis dapat mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang didapat dari proses belajar mengajar serta menambah wawasan mengenai gambaran kecelakaan lalu

lintas serta faktor penyebab yang mempengaruhi kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah analisis kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor menggunakan data laporan kecelakaan dan Berita Acara Pemeriksaan (BAP) yang dibuat oleh Laka Lantas Polres Metro Depok pada tahun 2008. Penelitian ini akan dilakukan selama bulan Mei 2009. Sasaran penelitian adalah gambaran kecelakaan lalu lintas, faktor penyebab kecelakaan, serta faktor yang berhubungan dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.

