

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Memasuki abad 21, dunia mengalami perubahan pola penyakit. Penyakit yang semula didominasi oleh penyakit infeksi atau menular bergeser ke penyakit non infeksi atau penyakit tidak menular (PTM). PTM ini merubah kesehatan penduduk dunia. Pada abad yang baru, kematian akibat PTM melampaui kematian penyakit menular. PTM menjadi 60% penyebab kematian bagi seluruh penduduk dunia. Salah satu dari penyebab kematian utama yakni cedera. Proyeksi yang dilakukan WHO, pada tahun 2005 cedera menjadi penyebab kematian utama peringkat empat di semua umur di seluruh dunia, dan peringkat tiga untuk beban global. Berdasarkan laporan tahunan *National Trauma Data Bank 2007*, jumlah kejadian menurut mekanisme cedera, *motor vehicle traffic* (kecelakaan kendaraan bermotor) menduduki peringkat utama atas jumlah terbanyak, kemudian disusul dengan cedera akibat terjatuh. Peringkat yang sama menurut jumlah kematian akan mekanisme cedera.

Menurut WHO, cedera akibat kecelakaan lalu lintas membunuh setidaknya 1,2 juta orang tiap tahunnya. Ini berarti rata-rata di seluruh dunia 3242 orang terbunuh tiap harinya di jalan. Hampir 90% dari kematian tersebut terjadi pada negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, dimana 81% penduduk dunia tinggal. Jika tindakan tidak segera dilakukan, jumlah cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas akan terus meningkat di kebanyakan bagian di dunia.

Sebagaimana kendaraan meningkat, cedera akibat kecelakaan lalu lintas diprediksikan meningkat dan menjadi penyebab kematian ketiga tertinggi di dunia tahun 2020, setelah kematian serangan jantung dan depresi.

Di Asia Pasifik, kecelakaan lalu lintas di jalan telah menelan korban 235 ribu orang meninggal, dan 3 juta orang menderita luka-luka setiap tahun. Krisis nyawa akibat kecelakaan ini diperkirakan akan terus berlanjut dan semakin meningkat seiring dengan peningkatan kendaraan bermotor. Sementara itu, data tahun 2000 sampai tahun 2004 menunjukkan rata-rata pertumbuhan angka kecelakaan di Indonesia sebesar 9,65%. Angka kematian di jalan raya mencatat rekor tertinggi jika dibandingkan dengan kematian akibat kecelakaan kapal laut, pesawat terbang, ataupun kereta api. (Media Indonesia)

Data Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Mabes Polri menyatakan setiap hari, puluhan nyawa melayang sia-sia di jalan raya. Sejak 2003-2007, tercatat 258.374 kecelakaan telah merenggut 69.385 jiwa. Itu berarti setiap tahun rata-rata sebanyak 13.877 nyawa hilang di jalan raya. Dalam dua bulan di awal tahun 2008 (Januari-Februari) sudah 3.061 orang tewas. Belum terhitung luka berat dan luka ringan. Total kerugian material tahun 2007 ditaksir Rp 355 triliun. Di Indonesia, menurut data kepolisian, kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada 2007 mencapai 16.548 jiwa. Artinya, setiap hari sedikitnya 45 orang tewas sia-sia di jalan raya. Padahal, pada tahun 2003, korban tewas sebanyak 9.856 jiwa atau 24 orang setiap hari. Hal tersebut menyimpulkan bahwa kematian akibat kecelakaan lalu lintas meningkat dari tahun ke tahun.

Selain itu, data tahun 2003 menyebutkan Indonesia merupakan korban kecelakaan lalu lintas terbesar di Asean setelah Thailand dan Vietnam, dengan

kerugian ekonomi mencapai Rp.41 triliun, atau sekitar 2,9% dari *Gross Domestic Bruto* (GDP), ini berarti hampir dua kali lipat dari seluruh dana bantuan luar negeri yang diterima Indonesia. Kerugian ini tentunya menghambat kemajuan ekonomi bangsa. Dana yang semestinya bisa dialokasikan untuk pelayanan umum ataupun untuk investasi kesehatan, terpaksa hilang hanya untuk pengadaan fasilitas medis. Kecelakaan lalu lintas ini mengakibatkan korban meninggal, luka berat, ringan serta kerugian material. Berdasarkan laporan ADB bertajuk “*Asean Regional Road Safety Strategy and Action Plan (2005-2010)*”, di antara negara-negara Asia Pasifik, Indonesia merupakan negara paling buruk dalam urusan keselamatan di jalan. ini pertanda budaya keselamatan jalan di Indonesia masih sangat rendah.

Ketika tingkat pelayanan angkutan umum yang diberikan pada konsumen rendah, saat ini masyarakat mulai berbondong-bondong beralih model yaitu dari angkutan umum ke sepeda motor, terlebih begitu mudah akses untuk memiliki sepeda motor yang ditawarkan industri sepeda motor. Bagi pemerintah, meningkatnya kepemilikan sepeda motor ini merupakan salah satu indikator pertumbuhan ekonomi, namun di sisi lain tidak dapat dipungkiri bahwa volume sepeda motor menempati urutan pertama kecelakaan lalu lintas di Indonesia.

Mengutip catatan Polri (2004), jumlah kendaraan bermotor nasional pada tahun 2003 sudah mencapai 32.774.929 unit, dengan penyebaran mobil 5.133.746 unit, sepeda motor 23.312.945 unit, dan 432.838 unit bus dan truk. Hanya dalam waktu 12 bulan, jumlahnya meningkat hingga 41.702.442 unit, terdiri dari mobil 6.748.762 unit, sepeda motor 28.963.987 unit, dan 5.989.693 unit bus dan truk, dengan tingkat pertumbuhan 27%. Hal ini menunjukkan betapa sepeda motor telah

mendominasi jalan raya. Pada tahun 2005, kepemilikan sepeda motor di Indonesia meningkat mendekati 90% jika dibandingkan dengan tahun 2001. (Media Indonesia)

Data kepolisian menunjukkan 62% dari kasus kecelakaan di ibukota melibatkan kendaraan roda dua. Dari 7 pengendara di Indonesia, terutama kendaraan roda dua, 3 diantaranya mengalami kecelakaan dan seorang diantaranya dipastikan meninggal. (Media Indonesia) Faktor penyebab kecelakaan bersumber dari perilaku berkendara yang tidak disiplin (80%-90%), faktor kendaraan (4%), faktor jalan (3%) dan faktor lingkungan (1%). Penyebab suatu kecelakaan tidak seharusnya dihubungkan pada korban, melainkan pengemudi. Faktor pengemudi dianggap sebagai salah satu faktor utama yang menentukan KLL. Faktor pengemudi ditemukan memberikan kontribusi 75-80% terhadap KLL. Faktor manusia yang berada di belakang kemudi ini memegang peranan penting. (Bustan, 1997)

## **1.2. Rumusan Masalah**

Kecelakaan merupakan masalah yang terjadi terus menerus, berpotensi mengakibatkan kematian, kesakitan, dan kecatatan. Akan tetapi, kecelakaan dapat dicegah atau diatasi. Hal ini merupakan masalah kesehatan masyarakat. Populasi sepeda motor terbanyak menjadi penyumbang kecelakaan terbesar. Penanganan berfokus sepeda motor akan mampu menekan korban secara signifikan. Faktor penyebab kecelakaan bersumber dari faktor manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Penyebab suatu kecelakaan tidak seharusnya dihubungkan pada korban, melainkan pengemudi, khususnya pengemudi yang menabrak. Penelitian dilakukan di Jakarta Timur yang merupakan wilayah terluas di Provinsi DKI Jakarta dan menjadi pintu gerbang masuknya kendaraan-kendaraan dari wilayah lain. Penelitian

berjudul “Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor selama Tahun 2007 di Wilayah Jakarta Timur” dilakukan karena belum diketahuinya distribusi dan frekuensi kecelakaan pada pengendara sepeda motor, serta faktor-faktor yang mempengaruhi cedera akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor.

### **1.3. Pertanyaan Penelitian**

1. Bagaimanakah gambaran kecelakaan lalu lintas di Jakarta Timur selama tahun 2007, khususnya pada pengendara sepeda motor?
2. Bagaimanakah gambaran kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor berdasarkan karakteristik pengendara, jalan dan lingkungan, kendaraan pengendara, dan waktu terjadinya kecelakaan, serta akibat dari kecelakaan selama tahun 2007 di wilayah Jakarta Timur?
3. Bagaimanakah hubungan karakteristik manusia, jalan dan lingkungan, kendaraan, dan waktu terjadinya kecelakaan dengan cedera yang dialami oleh pengendara sepeda motor akibat kecelakaan lalu lintas selama tahun 2007 di wilayah Jakarta Timur?

### **1.4. Tujuan**

#### **1.4.1. Tujuan Umum**

Mengetahui gambaran kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor dan faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya cedera pada pengendara selama tahun 2007 di wilayah Jakarta Timur.

### 1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui besar masalah kecelakaan lalu lintas di Jakarta Timur.
2. Mengetahui gambaran kecelakaan lalu lintas pada berdasarkan karakteristik pengendara yang mengalami kecelakaan lalu lintas, jalan dan lingkungan, kendaraan pengendara yang mengalami kecelakaan, dan waktu terjadinya kecelakaan.
3. Mengetahui besar masalah cedera pada kecelakaan pengendara sepeda motor
4. Mengetahui gambaran cedera pada kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor berdasarkan karakteristik pengendara, jalan dan lingkungan, kendaraan pengendara, dan waktu terjadinya kecelakaan.
5. Mengetahui hubungan karakteristik manusia, jalan dan lingkungan, kendaraan, dan waktu terjadinya kecelakaan dengan cedera yang dialami oleh pengendara sepeda motor akibat kecelakaan lalu lintas.

### 1.5. Manfaat

1. Memberikan informasi kepada pengguna jalan, khususnya pengendara sepeda motor.
2. Menambah informasi dan memberikan saran bagi Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya khususnya satuan lalu lintas Polres Jakarta Timur dalam mengendalikan kecelakaan lalu lintas jalan raya, khususnya kecelakaan pada pengendara sepeda motor.
3. Menambah teori baru bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat sehingga dapat dikembangkan lebih lanjut.

## 1.6. Ruang Lingkup

Penelitian dilakukan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh pengendara sepeda motor di wilayah Jakarta Timur selama satu tahun yakni mulai bulan Januari hingga Desember 2007. Penelitian mengkaji karakteristik pengendara sepeda motor, jalan dan lingkungan, kendaraan pengendara, dan waktu terjadinya kecelakaan, serta hubungan karakteristik-karakteristik tersebut terhadap cedera pada pengendara sepeda motor yang diakibatkan oleh kecelakaan tersebut.

