

ANALISIS FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEJADIAN KECELAKAAN DI SAMARINDA

Wiyadi¹⁾, Ratanto²⁾

^{1), 2)}Jurusan Keperawatan, Poltekkes Kemenkes Kalimantan Timur
Jl. Wolter Monginsidi No.38 Samarinda
Email : wiyadi1968@gmail.com

Abstract

Preliminary. Traffic Accident is an unexpected and accidental event on the Road involving a Vehicle with or without other road users that result in human casualties and / or property losses.. Traffic accidents are the first cause of death in adolescents aged 15-29 years in the world and around 1.25 million deaths due to accidents worldwide in 2013 and the number settled since 2007. The purpose of this study was to analyze factors related to the incidence of traffic accidents in Samarinda city.

Method. The design of this study is a description with a cross sectional approach. As for sampling, the total sample was 83. The researcher took notes on the BAP (Police investigation report) accident at Samarinda Police Station , Satlantas.department.

The results : The result of the Chi Square test showed that between the age factor and the incidence of accidents in Samarinda, is at $p = 0.45$, between the sexes and the incidence of accidents is $P = 0.390$, between the factors of negligence with the incidence of accidents is $P = 0.015$, between factor of illness with the incidence of accidents is $P = 0.84$, and between factors not orderly with the incidence of accidents. $P = 0.014$

The conclusion in this study there is no relationship between the factors of gender, age and type of accident with the accident in Samarinda. There is a relationship between factors of negligence and not orderly with traffic accident events in Samarinda

Keywords: Accident events, factor analysis

Abstrak

Pendahuluan. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalulintas merupakan penyebab kematian pertama pada anak remaja usia 15 – 29 tahun di dunia dan sekitar 1,25 juta kematian akibat kecelakaan di seluruh dunia pada tahun 2013 dan jumlahnya menetap sejak tahun 2007.

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis factor yang berhubungan dengan kejadian Kecelakaan lalu lintas di Kota Samarinda.

Metode. Design penelitian ini adalah diskripsi dengan pendekatan *cross sectional*. Adapun pengambilan sampel dengan total sampling dengan jumlah sampel 83. Dengan mengambil catatan pada BAP kecelakaan di Satlantas Polres Samarinda.

Hasil penelitian pada uji *Chi Square* didapatkan $p=0,45$ antara factor usia dengan kejadian kecelakaan di Samarinda, $P= 0,390$ antara jenis kelamin dengan kejadian kecelakaan, $P=0,015$ antara factor kelengahan dengan kejadian kecelakaan, $P=0,84$ anatar factor sakit dengan kejadian kecelakaan, $P= 0,014$ antara factor tidak tertib dengan kejadian kecelakaan.

Kesimpulan pada penelitian ini tidak ada hubungan antara factor jenis kelamin, usia dan jenis kecelakaan dengan kejadian kecelakaan di Samarinda. Ada hubungan antara faktor kelengahan dan tidak tertib dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Samarinda

Kata kunci : Kejadian kecelakaan, analisis faktor

PENDAHULUAN

Di Indonesia kecelakaan lalulintas yang menyebabkan kematian dan kecacatan semakin hari semakin meningkat baik kuantitas maupun kualitas. Berdasarkan Riskesdas 2013 mengalami peningkatan dibandingkan hasil Riskedadas 2007 yaitu dari 25,9 % menjadi 47,7 % kecelakaan transportasi darat (1)(2,3) dan merupakan penyebab kematian yang tertinggi di beberapa kota kabupaten pada laki-laki usia 15-24 tahun (4). Menurut Haddon matrik bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh tiga factor yaitu *agent* (manusia), *host* (kendaraan) serta *enveroment* (jalan/lingkungan). Pada dasarnya kecelakaan dapat dihindarkan bila factor manusia dalam keadaan sehat, kendaraan dalam kondisi laik dan jalan dalam kondisi baik.(5).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan rancangan penelitian deskripsi dengan pendekatan cross sectional dimana pengambilan data dilakukan secara bersamaan antara variable independen dan dependen. Pada penelitian ini menggunakan data sekunder yang diambil dari Berita Acara Pemeriksaan (BAP) kepolisian dan laporan kejadian kecelakaan pada Satlantas Polres Samarinda tahun 2016. Pada penelitian ini analisa yang digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel yaitu varaibel bebas dan variabel terikat dengan menggunakan test kemaknaan

berupa test X^2 (*chi square*) yang dikoreksi dan *Fisher's Exact Test* dengan derajat kepercayaan 95 %.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel. 1. Distribusi usia pelaku kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Usia	Frekuensi	Prosentase
0-9 tahun	1	1,2
10 - 15 tahun	8	9,6
16 - 30 tahun	17	20,5
31 - 40 tahun	8	9,6
41 - 50 tahun	21	25,3
51 tahun ke atas	28	33,7
Total	83	100,0

Tabel. 2 Distribusi jenis kelamin pelaku kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Jenis Kelamin	Frekuensi	Prosentase
Laki-laki	68	81,9
Perempuan	15	18,1
Total	83	100,0

Tabel.3. Distribusi pendidikan pelaku kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Pendidikan	Frekuensi	Prosentase
SD	8	9,6
SLTP	29	34,9
SLTA	35	42,2
Perguruan Tinggi	11	13,3
Total	83	100,0

Tabel. 4. Distribusi pekerjaan pelaku kecelakaan lalu lintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Pekerjaan	Frekuensi	Prosentasi
PNS	8	9,6
Polri	1	1,2
Karyawan	42	50,6
Pelajar	14	16,9
Mahasiswa	3	3,6
Buruh	3	3,6

Pekerjaan	Frekuensi	Prosentasi
Tani	1	1,2
Lain-lain	11	13,3
Total	83	100,0

Tabel. 5. Distribusi jenis kendaraan kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Jenis Kendaraan	Frekuensi	Prosentasi
Pribadi	74	89,2
Umum	9	10,8
Total	83	100,0

Tabel. .6 Distribusi Faktor penyebab kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Faktor penyebab	Frekuensi	Prosentasi
Manusia	83	100,0
Kendaraan	0	0
Lingkungan/Jalan	0	0
Total	83	100

Tabel. 7 Distribusi akibat kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Akibat kecelakaan	Frekuensi	Prosentase
Cidera ringan	27	32,5
Cidera berat	20	24,1
Meninggal dunia	36	43,4
Total	83	100,0

Tabel. 8. Distribusi faktor manusia penyebab kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Faktor manusia	Frekuensi	Prosentase
Lengah	13	15,7
Sakit	2	2,4
tidak tertib	56	67,5
Mabuk	5	6,0
melebihi batas kecepatan	7	8,4
Total	83	100,0

Tabel. 9. Distribusi berdasarkan waktu kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Waktu kejadian	Frekuensi	Prosentase
jam 00.00 - 06.00	6	7,3
jam 06.00 - 12.00	28	33,7
jam 12.00 - 18.00	17	20,5
jam 18.00 - 00.00	32	38,5
Total	83	100,0

Tabel.. 10 Distribusi berdasarkan lokasi kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Lokasi kejadian	Frekuensi	Prosentase
Nasional	17	20,5
Propinsi	42	50,6
Kabupaten/Kota	21	25,3
Desa	3	3,6
Total	83	100,0

Tabel..11 Distribusi berdasarkan jenis jalan tempat kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016.

Jenis jalan	Frekuensi	Prosentase
jalan arteri	8	9,6
jalan kolektor	51	61,4
jalan local	18	21,7
jalan lingkungan	6	7,2
Total	83	100,0

Tabel.12 Distribusi berdasarkan jenis kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda pada tahun 2016

Jenis kecelakaan	Frekuensi	Prosentase
Tunggal	7	8,4
Depan-depan	17	24,5
Depan - belakang	13	15,7
Depan - samping	21	25,3
Samping-samping	2	2,4
Beruntun	3	3,5
Tabrak orang	20	24,0
Lain-lain	1	1,2
Total	83	100,0

13. Hasil uji *Chi Square* antara usia responden dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda tahun 2016.

Usia Responden	Akibat Kecelakaan		N	p
	Cidera	Meninggal dunia		
0-9 tahun	1	0	1	0,45
10 – 15 tahun	4	4	8	
16- 30 tahun	13	4	17	
31 – 40 tahun	5	3	8	
41 – 50 tahun	12	9	21	
51 tahun ke atas	12	16	27	
Total	47	36	83	

Dari table diatas dapat dilihat bahwa hasil uji Chi Square didapatkan hasil bahwa sel yang memiliki nilai ekpetasinya kurang dari 5 lebih dari 25 % (50 %) sehingga digunakan uii alternative *Kosmologorov- Smirnov* dinamakan didapatkan $p= 0.45$ yang berarti $p > \alpha 0.05$ sehingga H_0 diterima tidak ada hubungan yang bermakna antara usia dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda.

Tabel 14. Uji *Chi Square* antara jenis kelamin Responden dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda tahun 2016.

Jenis kelamin	Akibat kecelakaan		N	p	OD
	Cidera	Meninggal dunia			
Laki-laki	40	28	68	0,39	0,73
Perempuan	7	8	15		
Total	47	36	83		

Dari table diatas dapat dilihat hasil uji *Chi Square* nilai $p= 0,390$ artinya $p >$ dari $\alpha = 0,05$ sehingga H_0 diterima aritnya tidak ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda.

Tabel 15. Uji *Chi Square* antara kelengahan dengan kejadian lalulintas di Kota Samarinda tahun 2016.

Kelengahan	Akibat kecelakaan		N	P	OD
	Cidera	Meninggal dunia			
Ya	4	11	15	0,015	4,73
Tidak	43	25	78		
Total	47	36	83		

Dari table diatas dapat dilihat hasil uji *Chi Square* nilai $p= 0,010$ artinya $p <$ dari $\alpha = 0,05$ sehingga H_0 di tolak, artinya ada hubungan antara kelengahan dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda.

Tabel 15. Uji *Chi Square* antara Sakit dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda tahun 2016.

Sakit	Akibat kecelakaan		N	P	OD
	Cidera	Meninggal dunia			
Ya	1	1	2	0,849	1,314
Tidak	46	35	81		
Total	47	36	83		

Dari table diatas dapat dilihat hasil uji *Chi Square* $p= 0,849$ artinya $p > \alpha = 0,05$ artinya H_0 di terima, tidak ada hubungan antara sakit dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda, tetapi OR 1,3 artinya orang yang

sedang sakit bila mengenderai kendaraan akan berkebabluhan kecelakaan lalulintas 1, 3 kali dari pada orang yang sehat.

Tabel 16. Uji *Chi Square* antara tidak tertib berlalulintas dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda tahun 2016.

Tidak tertib	Akibat kecelakaan		N	p	OR
	Cidera	Meninggal dunia			
Ya	37	19	56	0,014	0,302
Tidak	10	17	27		
Total	47	36	83		

Dari table di atas dapat dilihat hasil uji *Chi Square* $p= 0,014$ artinya $p < \alpha=0,05$ artinya H_0 ditolak, ada hubungan antara tidak tertib berlalulintas terhadap kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda dengan OR 0,302.

Tabel 17. Uji *Chi Square* antara factor mabuk dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda tahun 2016.

Mabuk	Akibat kecelakaan		N	P	OR
	Cidera	Meninggal dunia			
Ya	2	2	4	0,785	1,324
Tidak	45	34	79		
Total	47	36	83		

Dari table di atas dapat dilihat hasil uji *Chi Square* $p=0,785$ artinya $p > \alpha=0,05$ artinya H_0 diterima, tidak ada hubungan mabuk dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda dengan OR 1,302.

Tabel 18. Uji *Chi Square* antara faktor melebihi kecepatan dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda tahun 2016.

Kecepatan	Akibat Kecelakaan		N	P	OR
	Cidera	Meninggal dunia			
Ya	2	5	7	0,136	3,629
Tidak	45	31	76		
Total	47	36	83		

Dari table di atas dapat dilihat hasil uji *Chi Square* $p=0,136$ artinya $p > \alpha=0,05$ artinya H_0 diterima, tidak ada hubungan antara kecepatan dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda dengan OR 3,629.

Pada penelitian ini hampir sebagian (33,7 %) usia pelaku kecelakaan berusia diatas 51 tahun, hal ini dapat dimaklumi pada usia ini sudah mulai terjadi penurunan kekuatan fisik dan fungsi organ tubuh, namun ada usia pelaku yang dibawah umur kurang dari 9 tahun sebagai pelaku kecelakaan. Hal ini terjadi karena ada sebagian masyarakat kita membolehkan atau bahkan membiarkan anaknya mengendarai sepeda motor. Pada usia ini anak belum mempunyai pertimbangan yang matang, sehingga kurang hati-hati dalam berkendara bahkan kesanya ugal-ugalan. Jenis kelamin pelaku kecelakaan pada penelitian ini hampir seluruhnya (83,9%) adalah laki-laki. Ini terjadi karena laki-laki lebih banyak melakukan aktifitas diluar apakah berkaitan dengan pekerjaan atau yang lainnya. Pendidikan pelaku kecelakaan pada

penelitian hampir sebagian (42,2%) adalah SLTA. Hal ini terjadi karena rerata pendidikan masyarakat kita masih setingkat SLTA.

Pada penelitian ini pelaku kecelakaan sebagian besar (50,6%) adalah karyawan. Hal ini sesuai dengan aktifitas tenaga kerja yang memiliki mobilitas yang cukup tinggi di jalan dengan menggunakan berbagai jenis kendaraan bermotor. Pelaku kecelakaan pada penelitian juga terjadi pada petani meskipun hanya 1,2 %. Hal ini memang sesuai dengan aktifitas petani yang sangat minim berkeaktifitas di jalanan lebih banyak di sawah atau kebun.

Pada penelitian ini hampir sebagian (42,3%) akibat kecelakaan menyebabkan kematian dari pelaku kecelakaan. Hal sesuai dengan hasil penelitian tentang gambaran kecelakaan lalu lintas di Indonesia, tahun 2010-2014 dimana akibat kecelakaan meninggal dunia masih cukup tinggi dan belum mengalami perubahan (4). Hasil penelitian ini penyebab kecelakaan dari factor manusia sebagian besar (67,5%) karena tidak tertib berlalulintas. Hasil ini sejalan dengan hasil penelitian Djaya dkk bahwa penyebab kecelakaan karena factor tidak tertib (46%) dari factor manusia (4). Hal ini berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Marsaid bahwa penyebab terbesar di Wilayah Malang adalah factor kelelahan dari pengemudi (6).

Pada penelitian ini waktu kejadian kecelakaan paling sering terjadi pada kisaran jam 18.00 – 00.00 (38,5 %) dan jam 06.00 – 12.00 (33,7%). Waktu bersamaan dengan kepulangan karyawan dari perusahaan atau tempat kerja dan jam 06.00 – 12.00 adalah waktu keberangkatan anak sekolah dan karyawan. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Marsaid dkk bahwa waktu kejadian kecelakaan sering terjadi pada jam 06.00 – 12.00 dan jam 18.00 -24.00. Kejadian kecelakaan pada penelitian ini sering terjadi di jalan propinsi (50,6%), hal ini sangat mungkin terjadi karena Kota Samarinda memiliki panjang jalan Propinsi sepanjang 107,3 km. Sementara berdasarkan jenis jalan kejadian kecelakaan di Kota Samarinda sebagian besar (61,4%) terjadi di jalan kolektor. Jenis jalan kolektor di Samarinda sepanjang 77,14 km, Jalan kolektor primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan wilayah, atau antar pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan local (7). Adapun jenis kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda terjadi antara depan – samping (25,3 %) dan antara depan-depan (24,5%). Hal ini dapat terjadi karena jalan di Samarinda masih banyak jalan yang satu jalur sehingga memungkinkan untuk terjadi tabrakan depan-samping atau depan-depan.

Berdasarkan hasil *uji Chi Square* hubungan antara usia pelaku dengan kejadian kecelakaan didapatkan $p=0,459$ artinya $p >$ dari $\alpha 0.05$, sehingga tidak ada hubungan yang signifikan. Pada penelitian ini semua tingka usia beresiko terjadi kecelakaan yang dapat menyebabkan meninggal dunia atau hanya cedera. Hal ini berbeda dari hasil penelitian Sahabudin, 2011 bahwa usia yang sering terjadi kecelakaan antara 15-44 tahun(8) . Pada penelitian ini perbedaan jenis kelamin tidak berhubungan signifikan, hal ini menunjukkan bahwa laki-laki dan perempuan mempunyai resiko yang sama untuk terjadi kecelakaan. Kondisi ini sangat beralasan karena pengendara kendaraan bermotor tidak lagi membedakan jenis kelamin. Pada penelitian ini faktor kelengahan berhubungan secara signifikan ($p=0,015$) dengan kejadian kecelakaan lalulintas di Kota Samarinda. Pengemudi yang mengalami kelengahan menyebabkan kehilangan konsentrasi berkendara sehingga beresiko terjadi kecelakaan hal ini sesuai dengan hasil penelitian Marsaid, bahwa faktor kelengahan pengendara berhubungan secara signifikan dengan kejadian kecelakaan lalulintas(6).

Faktor sakit dan kecepatan pada penelitian ini tidak berhubungan secara signifikan dengan kejadian kecelakaan di Kota Samarinda. Pada penelitian ini pengendara yang mengalami sakit hanya 4 orang dan yang melebihi kecepatan hanya 7 orang sehingga

secara statistik tidak bermakna, namun secara angka orang yang mengendarai dengan kecepatan melebihi batas dari 7 orang pengendara 5 orang diantaranya meninggal dunia dengan OR 3,629 yang artinya orang yang mengendarai kendaraan dengan kecepatan yang melebihi batas beresiko 3,6 kali mengalami kematian dibandingkan dengan orang yang mengendarai dengan kecepatan normal.

Pada penelitian ini faktor tidak tertib berkendara berhubungan secara signifikan ($p=0,014$) dengan kejadian kecelakaan di Kota Samarinda. Pada dasarnya setiap terjadi kecelakaan selalu didahului dengan pelanggaran lalulintas. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Marsaid, bahwa kelengahan pengendara berhubungan signifikan dengan kejadian kecelakaan (6).

Pada penelitian ini waktu kejadian kecelakaan tidak ada hubungan yang signifikan($p=0.10$) artinya bahwa kejadian kecelakaan di kota Samarinda dapat terjadi kapan saja tergantung dari kondisi pengendaranya, bila pengendara kurang tertib berlalulintas atau mengalami kondisi yang lain, maka beresiko terjadi kecelakaan. Pada dasarnya kecelakaan selalu diawali dari pelanggaran berlalulintas. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Marsaid bahwa waktu kejadian kecelakaan dapat terjadi pada setiap saat, meskipun pada jam 06.00- 12 lebih sering frekuensinya terjadi kecelakaan (6).

Pada penelitian ini jenis kecelakaan yang terjadi di Kota Samarinda tidak berhubungan dengan kejadian kecelakaan secara signifikan ($p=0,32$) artinya bahwa semua jenis kecelakaan dapat mengakibatkan cedera atau meninggal dunia pada sipelaku. Jenis kecelakaan pada penelitian ini hampir sebagian (25,3%) terjadi dengan posisi depan-samping, hal ini terjadi karena di Kota Samarinda banyak jalan yang satu jalur dan kurang tertibnya berkendara. Hasil ini sesuai dengan penelitian Djaya dkk sejak tahun 2010-2013 di Indonesia jenis kecelakaan yang terjadi adalah depan-samping begitu pula hasil penelitian Marsaid bahwa jenis kecelakaan mayoritas terjadi tabrakan ganda (4,6).

SIMPULAN

1. Pada penelitian ini usia pelaku tidak berhubungan secara signifikan dengan kejadian kecelakaan di Samarinda.
2. Jenis kelamin tidak berhubungan secara signifikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di Samarinda.
3. Faktor sakit, mabuk, kecepatan tidak berhubungan secara signifikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di Samarinda.
4. Faktor kelengahan, tidak tertib berhubungan secara signifikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di Samarinda.
5. Waktu kejadian kecelakaan tidak ada hubungannya dengan kejadian kecelakaan di Samarinda.
6. Jenis kecelakaan tidak ada hubungan dengan kejadian kecelakaan di Samarinda

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih Peneliti sampaikan kepada Direktur Poltekkes Kemenkes Kaltim dan Ketua Unit Litbang Poltekkes kelatim yang telah membiayai penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

1. Balitbangkes. Depkes RI. Operational study an integrated community-based intervention program on common risk factors of major non-communicable diseases in Depok-Indonesia. 2006.
2. Badan Penelitian dan Pengembangan Kesehatan. Riset Kesehatan Dasar (RISKESDAS) 2007. Lap Nas 2007. 2008;1-384.
3. Badan Penelitian dan Pengembangan Kesehatan. Riset Kesehatan Dasar (RISKESDAS) 2013. Lap Nas 2013. 2013;1-384.
4. Djaja S, Widyastuti R, Tobing K, Lasut D, Irianto J. GAMBARAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI INDONESIA , TAHUN 2010-2014 Description of Traffic Accident in Indonesia , Year 2010-2014. 2016;2007:30-42.

5. International Traffic Safety Data and Analysis Group. Road Safety Annual Report 2013. 2013;6–454.
6. Marsaid, Hidayat M, Ahsan. Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres. J Ilmu Keperawatan. 2013;1(2).
7. Yudhoyono S. PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 34 TAHUN 2006 TENTANG JALAN. 2006.
8. Sahabudin, Wartatmo H, Kusचितawati S. Pengendara sebagai Faktor Risiko Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Tahun 2010. Ber Kedokt Masy. 2011;27(2):94–100.