

FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA REMAJA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KECAMATAN TAPUNG KABUPATEN KAMPAR PROVINSI RIAU, INDONESIA

Abdul Hamid¹, *Nila Kusumawati², Rizki Rahmawati Lestari³

^{1,2,3} Universitas Pahlawan Tuanku Tambusai, Indonesia

*corresponding author : nilakusumawati@universitaspahlawan.ac.id

Abstrak

Latar Belakang: Provinsi Riau berada pada urutan ke 13 dari 34 Provinsi di Indonesia dengan angka kecelakaan lalu lintas tertinggi. Kecamatan Tapung merupakan Kecamatan dengan angka kecelakaan lalu lintas tertinggi di Kabupaten Kampar, Provinsi Riau dengan pengendara sepeda motor usia remajasebagai kelompok masyarakat yang paling sering mengalami kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penyebab kejadian kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh remaja pengendara sepeda motor di Kecamatan Tapung Kabupaten Kampar. **Metode:** Penelitian merupakan penelitian kuantitatif dengan desain *cross sectional*. Subjek penelitian ini adalah siswa/siswi SMAN 1 Tapung di Kecamatan Tapung, Kabupaten Kampar, Provinsi Riau yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 155 orang. Sampling method yang digunakan adalah *total sampling*. **Hasil:** Terdapat hubungan yang signifikan antara faktor kelalaian manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas ($P\ value=0,003$). Terdapat hubungan yang signifikan antara faktor kondisi kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas ($P\ value=0,008$). **Kesimpulan:** Faktor kelalaian manusia merupakan faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas pada remaja di Kecamatan Tapung Kabupaten Kampar di Provinsi Riau, yang diikuti dengan faktor kondisi kendaraan.

Kata Kunci: Kecelakaan lalu lintas; faktor kelalaian manusia; faktor kondisi kendaraan; provinsi Riau

Abstract

Background: Riau Province ranks 13th out of 34 provinces in Indonesia with the highest number of traffic accidents. Tapung Subdistrict is the District with the highest number of traffic accidents in Kampar District, Riau Province with teenage motorbike drivers as the group of people who most often experience traffic accidents. This study aimed to determine the factors that had caused traffic accident incidents experienced by teenage motorbike riders in Tapung District, Kampar Regency. **Method:** This research is a quantitative study with cross sectional design. The subjects of this study were students of SMAN 1 Tapung in Tapung District, Kampar Regency, Riau Province who had experienced traffic accidents as many as 155 people. The sampling method used was total sampling. **Results:** There was a statistically significant relationship between human negligence and traffic accident events ($P\ value = 0.003$). In addition, there was a significant relationship between the condition of vehicle conditions and the incidence of traffic accidents ($P\ value = 0.008$). **Conclusion:** Human negligence is a major factor causing traffic accidents in adolescents in Tapung District, Kampar Regency in Riau Province, followed by vehicle condition factors.

Keywords: Traffic accident; human negligence factor; vehicle condition factor; Riau Province

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas terus menjadi masalah kesehatan masyarakat diseluruh dunia. Menurut *World Health Organization* (WHO, 2018) sekitar 1,35 juta jiwa meninggal dunia setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas. Lebih dari 54% kematian akibat kecelakaan lalu lintas terjadi pada pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor (WHO, 2018). Sebagian besar kecelakaan lalu lintas

terjadi pada anak-anak, remaja dan dewasa muda (WHO, 2018). WHO menambahkan bahwa sekitar 93% kematian akibat kecelakaan lalu lintas terjadi pada *low and middle income countries* (WHO, 2018). Asia Tenggara terdiri dari *low and middle income countries* dengan jumlah kecelakaan tertinggi di dunia, setelah Afrika (WHO, 2018). Melalui *Road Safety in the South-East Asia Region* (2015), WHO menyatakan bahwa dari 11 negara di Asia Tenggara, Indonesia berada pada urutan ke delapan dengan jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 15,3 orang per 100.000 penduduk. Tidak kurang dari 74% kecelakaan lalu lintas di Indonesia terjadi pada pengendara sepeda motor (WHO, 2015).

Berdasarkan data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri, 2016), angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Provinsi Riau berada pada urutan ke 13 dari 31 Provinsi di Indonesia. Dari dua Kota Madya dan 10 Kabupaten yang ada di Provinsi Riau, jumlah kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Kampar berada pada urutan ketiga, yaitu setelah kota Dumai dan kota Pekanbaru. Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota (Satlantas) mencatat bahwa dibanding tahun sebelumnya, jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa di Kabupaten Kampar pada tahun 2018 terus mengalami peningkatan yang signifikan hingga sebesar 95% yaitu sebanyak 297 kasus. Lebih lanjut Satlantas (2018) menyatakan bahwa sekitar 62,4% kecelakaan terjadi pada pengendara sepeda motor, dan 40,4% kecelakaan terjadi pada pengendara dengan usia lebih dan sama dengan 15 tahun. Dari 21 Kecamatan yang ada di Kabupaten Kampar, Tapung merupakan Kecamatan dengan jumlah kecelakaan lalu lintas tertinggi yang menyumbang 17,6% dari total kecelakaan yang terjadi, dan sebagian besar terjadi pada kelompok usia remaja. Berdasarkan total kecelakaan yang terjadi di Kecamatan Tapung, 28% kecelakaan terjadi di Petapahan sampai Minas (Satlantas Polres Kampar, 2018).

Pengendara sepeda motor remaja dengan rentang usia 15-19 tahun merupakan kelompok masyarakat yang paling sering mengalami kecelakaan lalu lintas (Korlantas Polri, 2016; CDC, 2018). Hanya untuk 1.6 kilometer jarak yang ditempuh, remaja tiga kali lebih beresiko mengalami kecelakaan fatal (CDC, 2018). Hal ini disebabkan karena remaja lebih cenderung meremehkan, tidak mengenali situasi berbahaya, dan lebih sering membuat kesalahan dalam pengambilan keputusan saat berkendara (CDC, 2018). Akan tetapi hingga saat ini, belum ada penelitian yang telah dilakukan untuk menggali faktor-faktor penyebab kejadian kecelakaan lalu lintas pada remajayang mengendarai sepeda motor di Kecamatan Tapung, Kabupaten Kampar Provinsi Riau.

METODE PENELITIAN

Rancangan penelitian yang digunakan adalah kuantitatif, dengan desain penelitian *crosssectional*. Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 23-27 Juli 2019. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh siswa/siswi SMAN 1 tapung yang berjumlah 678 orang dengan sampel siswa/siswi pengendara sepeda motor yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 155 orang. Metode pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan *total sampling*. Analisis data menggunakan uji *chi square*.

HASIL PENELITIAN**Karakteristik Responden Yang Mengalami Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas.****Tabel 1: Distribusi Frekuensi Subjek Penelitian Yang Mengalami Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Karakteristik**

Karakteristik Responden	Jumlah	Persen
Usia Responden		
15 tahun	15	9,7%
16 tahun	72	46,5%
17 tahun	49	31,6%
18 tahun	17	11%
19 tahun	2	1,3%
Jumlah	155	100%
Jenis Kelamin		
Laki-laki	78	50,3%
Perempuan	77	49,7%
Jumlah	155	100%
Kepemilikan SIM Saat Kecelakaan		
Iya		
Tidak	-	-
Jumlah	155	100%
Membawa Sepeda Motor Kesekolah		
Iya		
Tidak	127	81,9%
Jumlah	28	18,1%
	155	100%
Usia Pertama Mengendarai Sepeda Motor		
<15 tahun		
15 tahun	110	71%
16 tahun	39	25,2%
17 tahun	5	3,2%
Jumlah	1	0,6%
	155	100%
Jumlah Kecelakaan Yang Dialami		
>3 kali		
3 kali	14	9%
2 kali	12	7,7%
1 kali	31	31%
Jumlah	81	52,3%
	155	100%
Lokasi Kecelakaan		
Petapahan-Minas	92	59,4%
Tempat lain	63	40,6%
Jumlah	155	100%
Usia Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Pertama		
<15 tahun		
15 tahun	72	46,5%

16 tahun	54	34,8%
17 tahun	27	17,4%
Jumlah	2	1,3%
	155	100%
Waktu Mengalami Kecelakaan Terakhir		
Pukul 06-12 WIB		
Pukul 13-18 WIB	23	14,8%
Pukul 19-24 WIB	95	61,3%
Pukul 01-05 WIB	23	14,8%
Jumlah	14	9%
	155	100%

Berdasarkan karakteristik pada tabel 1 diketahui bahwa sebagian besar remaja yang mengalami kecelakaan lalu lintas berumur 16 tahun (46%). Jumlah remaja laki-laki yang mengalami kecelakaan lalu lintas hanya sedikit lebih banyak daripada remaja perempuan. Pada saat kecelakaan terjadi, 100% subjek penelitian tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM). 81,9% remaja membawa sepeda motor ke sekolah. 71% remaja telah mengendarai sepeda motor sejak berumur kurang dari 15 tahun. Saat penelitian dilakukan 31% remaja telah mengalami kecelakaan lalu lintas lebih dari satu kali. Berdasarkan lokasi kecelakaan sebagian besar responden mengalami kecelakaan di jalan Petapahan-Minas dengan jumlah mencapai 59,4%. Tidak kurang dari 46,5% remaja mengalami kecelakaan lalu lintas pertama pada usia kurang dari 15 tahun. Sekitar 61,3% responden mengalami kecelakaan lalu lintas pada pukul 13.00-18.00 WIB.

Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas dan Kecelakaan Lalu Lintas Yang Dialami

Tabel 2: Distribusi Frekuensi Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Variabel Penelitian	Jumlah	Persen
Faktor Kelalaian Manusia		
Terindikasi		
Tidak terindikasi	86	55,5%
Jumlah	69	44,5%
	155	100%
Faktor Kondisi Kendaraan		
Berisiko		
Tidak berisiko	67	43,2%
Jumlah	88	56,8%
	155	100%
Kecelakaan Lalu Lintas		
Kecelakaan berat	10	6,5%
Kecelakaan sedang	76	49%
Kecelakaan ringan	69	44,5%
Jumlah	155	100%

Berdasarkan tabel 2 di atas dapat diketahui bahwa 55,5% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor kelalaian manusia. Sekitar 43.2% kecelakaan lalu lintas terjadi karena faktor kondisi kendaraan. Walaupun sebagian besar mengalami kecelakaan ringan (44.5%), sekitar 49% orang mengalami kecelakaan sedang.

Hubungan Faktor-Faktor Penyebab Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 3: Hubungan Faktor Kelalaian Manusia, Faktor Kondisi Kendaraan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Variabel	Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas						Total		P Value
	Berat		Sedang		Ringan		n	%	
	n	%	n	%	n	%			
Faktor Kelalaian Manusia									
Terindikasi	9	10,5	48	55,8	29	33,7	86	100	0,003
Tidak Terindikasi	1	1,4	28	40,6	40	58	69	100	
Total	10	6,5	76	49	69	44,5	155	100	
Faktor Kendaraan									
Berisiko	7	10,4	39	58,2	21	31,3	67	100	0,008
Tidak Berisiko	3	3,4	37	42	48	54,5	88	100	
Total	10	6,5	76	49	69	44,5	155	100	

Dari tabel 3 dapat dilihat bahwa faktor kelalaian manusia merupakan faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas pada remaja (P Value = 0,003), diikuti dengan faktor kondisi kendaraan (P Value=0,008).

Berdasarkan hasil uji statistik diketahui bahwa P Value faktor kelalaian manusia adalah 0,003. Hal ini berarti secara statistik terdapat hubungan yang signifikan antara faktor kelalaian manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Hasil uji statistik untuk faktor kendaraan juga menunjukkan P Value sebesar 0,008 yang menunjukkan bahwa secara statistik terdapat hubungan yang signifikan antara faktor kondisi kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.

DISKUSI

1. Faktor Kelalaian Manusia

Penelitian ini menunjukkan adanya hubungan antara faktor kelalaian manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Marsaid (2013) di Kabupaten Malang yang menunjukkan terdapat hubungan yang bermakna antara faktor manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor.

Manusia sebagai pengemudi yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi. Manusia adalah faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Hobs dalam Dai Sopang (2017) mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks yang memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus berhadapan dengan peralatan dan menerima pengaruh rangsangan dari keadaan sekelilingnya. Berikut pembahasan faktor kelalaian manusia secara rinci:

Kecepatan Tinggi

Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi berarti melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan tanpa menghiraukan jarak kendaraan di depan ataupun di samping. Pada saat pengendara melaju dengan kecepatan tinggi akan sulit untuk mengontrol kendaraannya sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. terbukti dengan adanya 3 orang responden yang memiliki kendaraan tidak berisiko tetapi mengalami kecelakaan berat karena berkendara dengan kecepatan tinggi. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Komba (2006) yang membuktikan bahwa kecepatan sebuah kendaraan akan mempengaruhi waktu yang tersedia bagi pengendara untuk melakukan reaksi terhadap perubahan lingkungan. Mengendarai dengan kecepatan tinggi akan menghasilkan energi yang tinggi bila bertabrakan, sehingga dampak yang ditimbulkan jua semakin parah (Kartika, 2009).

Sakit

Berkendara dalam keadaan sakit dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas karena kondisi tubuh dan pikiran yang sedang tidak normal. Hal ini menyebabkan pengendara kurang waspada dan berkonsentrasi dalam berkendara. Pengendara yang sakit memiliki waktu respon yang lebih lama dari pengendarayang sehat.

Menggunakan Handphone

Mengendarai sepeda motor sambil menggunakan *handphone*, misalnya untuk menelpon atau mengirim pesan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pada saat menggunakan *handphone*, konsentrasi pengemudi yang seharusnya ditujukan untukberlalu lintas menjadi teralihkankepada ponselnya.Kecelakaan lalu lintas terjadi bila sesuatu yang tidak diinginkan terjadi secara tiba-tiba. Hal ini sejalan penelitian yang dilakukan oleh Ari (2013) yang membuktikan bahwa penggunaan *handphone* saat berkendara dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan oleh karena otak pengemudi dipaksa berpikir untuk hal penting lainnya, sehingga konsentrasi menjadi terpecah.

Tidak Terampil

Saat kecelakaan terjadi,subjek penelitian belum cukup umur untuk memiliki SIM C. Pada usia ini remaja belum bisa mengontrol emosinyayang dapat mengakibatkantimbulnya kesalahan dalam mengambil keputusan saat berkendara, seperti menyalip kendaraan lain di waktu yang tidak tepat yang berisiko membahayakan dirinya dan kendaraan lain di jalur yang berlawanan. Menurut Direktur JenderalPerhubungan Darat (2006), pengemudi pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar terlibat dalam kecelakaan daripada pengemudi yang telah mahir, lebih dari 27,4% kecelakaan terjadi pada pengemudi pemula berusia 16-25 tahun.

2. Faktor Kondisi Kendaraan

Penelitian ini juga menunjukkan bahwa faktor kondisi kendaraan berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Kendaraan merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Didalam

Undang-undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) No. 22 tahun 2009 pasal 48 ayat 1 diketahui bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Didalamnya terdapat kondisi internal kendaraan yang wajib menjadi perhatian karena berperan penting untuk keselamatan bagi pengendara sepeda motor. Kondisi internal tersebut yaitu perawatan rem, ban, lampu kendaraan, klakson dan kaca spion.

Rem Kendaraan Tidak Berfungsi

Rem kendaraan yang tidak berfungsi dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Kondisi Ban

Kondisi ban yang buruk adalah keadaan saat ban sudah tipis, ulir ban yang aus, ban tertusuk paku atau benda tajam, yang mengakibatkan ban tiba-tiba kempes atau mudah selip dan sulit dikendalikan.

Lampu Kendaraan

Lampu rem dan lampu sein yang tidak berfungsi saat pengendara melakukan pengereman mendadak dapat menyebabkan kendaraan tertabrak oleh kendaraan yang berada dibelakang. Selain itu kecelakaan juga dapat terjadi karena lampu utama yang tidak menyala. Kecelakaan yang disebabkan oleh lampu utama yang tidak menyala sering kali terjadi pada malam hari karena kendaraan lain sulit mendeteksi keberadaannya. UULLAJ No. 22 tahun 2009 pasal 107 ayat 2 menyatakan lampu kendaraan digunakan baik pada malam dan siang hari lampu utama kendaraan harus dihidupkan. Hal ini ditujukan untuk meningkatkan penampakan dari kendaraan tersebut sehingga dapat menurunkan angka kecelakaan (Hendtlass dalam Marsaid, 2013).

KESIMPULAN

Kejadian kecelakaan lalu lintas di Kecamatan Tapung berada di urutan pertama di Kabupaten Kamparprovisi Riau. Kelompok usia remaja merupakan kelompok masyarakat yang paling sering mengalami kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini menunjukkan bahwa faktor kelalaian manusiamerupakan faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas yang terjadi di daerah ini diikuti denganfaktor kondisi kendaraan.

UCAPAN TERIMAKASIH

Peneliti mengucapkan terimakasih kepada Universitas Pahlawan Tuanku Tambusai yang telah memberikan dukungan dalam pelaksanaan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- CDC. (2018). *Road Traffic And Deat*. Retrived From <https://www.cdc.gov/features/globalroadsafety/index.html>. On March 8, 2019.
- Ditjen Perhubungan Darat. (2006). *Laporan Akhir Pedoman Teknis Kampanye Program Keselamatan*. Jakarta: Author. Retrived From <http://www.hubdat.web.id>. On Juli 10, 2019.
- DPR RI. (2009). *Undang –Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Retrieved From http://www.dpr.go.id/dokjdi/document/uu/uu_2009_22.pdf On March 8, 2019.
- Kartika, M. (2009). *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Depok 2008*, Jakarta : Skripsi Fkm Universitas Indonesia.
- Komba, D. (2006). *Risk Factors and Road Traffic Accidents in Tanzania: A Case Study of Kibaha District*. Tesis Fakultas Geografi. Norwegian University of Science and Technology (NTNU): Norwegia. Retrived From ntnu.diva-portal.org On Juli 09, 2019.
- Korlantas Polri. (2016). *Statistik Laka*. Retrieved From <http://korlantas.polri.go.id/statistik-2/>, On March 8, 2019.
- Marsaid, Hidayat M, Ahsan. (2013). *Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Diwilayah Polres Kabupaten Malang*. Ilmu Keperawatan Universitas Brawijaya. 2013;Vol 1 (2):2
- Satlantas Polres Kampar . (2019) Laporan Tahunan Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2017-2018 Kabupaten Kampar.
- Sopang, Dai. (2017). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja Di Wilayah Kerja Puskesmas Pembantu Manggala Sakti*. Skripsi. Fakultas Ilmu Kesehatan. Universitas Pahlawan Tuanku Tambusai.
- Sudibyoy, Anggo, A. Dkk. (2013). *Corelation Between Individual Characteristics, Riding Behavior And Accident On Adolescents In Junior High School 2 Mesuji Raya Ogan Komering Ilir Palembang*. Retrived From http://eprints.dinus.ac.id/6621/2/abstrak_13195.pdf. On Februari 27, 2019.
- WHO. (2015). *Road Safety In The South-East Asia Region*. Retrived From https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/road_safety_scar_3_for_web.pdf On Februari 26, 2019.
- (2018). *Global Status Report On Road Safety*. Retrived From https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/ On Februari 26, 2019.