

MORTALITAS DAN MORBIDITAS DI JALAN RAYA DI JAKARTA (SATU TINJAUAN)

Oleh : Tanti Santoso*

PENDAHULUAN

Akhir-akhir ini sering terdengar adanya keluhan dari masyarakat di Jakarta tentang kemacetan-kemacetan di jalan dan jumlah kecelakaan lalu-lintas yang terus menerus meningkat. Di sini penulis ingin mengajukan sekedar tinjauan yang mungkin dapat berguna sebagai pembuka jalan bagi pemikiran lebih lanjut dari para anggota Polri untuk membahas masalah tersebut.

Seperti diketahui jalan adalah tempat lalu-lintas orang dan kendaraan. Karena jalan merupakan tempat bertemunya semua jenis kendaraan dan orang, maka untuk menghindari kesulitan-kesulitan dibuatlah undang-undang dan peraturan-peraturan. Walaupun bagitu masih saja terjadi sentuhan-sentuhan di antara para pemakai jalan.

Teknologi yang semakin maju mengakibatkan kecepatan bergerak daripada pemakai jalanpun semakin bertambah. Dengan bertambahnya jumlah penduduk (pertumbuhan penduduk Indonesia 2,34% per tahun, untuk Jakarta ditambah dengan urbanisasi), maka kebutuhan akan jumlah kendaraanpun makin bertambah. Dengan perbaikan situasi ekonomi (GNP/Indonesia tahun 1981 \$ 560) maka pemenuhan kebutuhan akan kendaraan ini akan lebih baik. Di samping itu pertambahan panjang jalan dan lebar jalan tidaklah dapat secepat pertambahan penduduk dan pertambahan kendaraan.

Jadi tidaklah mengherankan kalau morbiditas dan mortalitas (yang untuk jalan raya disebut cedera dan kematian) di Jakarta akan bertambah.

*) Tanti Santoso, adalah dokter pada Lembaga Kesehatan Khusus Dinas Kesehatan Polri.

Hasil Pencatatan

Dari pencatatan yang dilakukan oleh Dinas Lalu-lintas Polri angka absolut yang kita dapatkan menunjukkan mortalitas di jalan raya di Indonesia adalah 32 orang per hari pada tahun 1981, sedangkan pada tahun 1978 adalah 25 orang per hari.

Hasil pencatatan dari Suku Dinas Kesehatan Kota DKI Jakarta 1979, kecelakaan menempatkan diri pada urutan ke 10 dari penyebab morbiditas, tetapi pada tahun 1980 kecelakaan lalu-lintas menempati urutan ke 8.

Dari Monouw Survey Gejala Penyakit yang ditabelkan oleh Lembaga Demografi FEUI accident (termasuk kecelakaan lalu-lintas) menempati urutan ke 10 sebagai penyebab mortalitas.

Bahan dan Cara.

Bahan-bahan data ini penulis dapatkan dari bagian SIM, bagian Kecelakaan dan Pullahta Direktorat Lalu-lintas Kodak Metro Jaya. Pengumpulan data adalah dari Kodak Metro Jaya dan wilayahnya, kecuali Tangerang.

Karena waktu sangat terbatas, untuk daerah protokol diambil dari berita acara, sedang dari wilayah diambil dari laporan yang masuk.

Jadi kita dapat mengambil kesimpulan bahwa datanya tidaklah bagus, tetapi kiranya masih cukup dapat dipakai untuk memberikan gambaran.

Untuk memberikan gambaran agak menyeluruh, penulis mengambil data dari bulan Oktober, November dan Desember tahun 1981. Tetapi untuk analisa khusus diambil bulan Oktober 1981 karena relatif paling lengkap.

Hasil dan Pembahasan

Dalam pembahasan di bawah ini penulis sajikan tabel-tabel tentang kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan mortalitas dan morbiditas dikalangan masyarakat.

Asumsi kita di sini ialah :

- Semua kejadian sampai ketangan Polri dan di berita-acarakan.
- Laporan wilayah lengkap.

TABEL 1.

JUMLAH KEJADIAN KECELAKAAN MENURUT ADA TIDAK-NYA MANUSIA CEDERA DI WILAYAH KODAK METRO – JAYA kecuali TANGERANG, SELAMA OKTOBER, NOPEMER DESEMBER 1981.

Wilayah

Wilayah	Kejadian Kecelakaan		Jumlah
	Dengan Cedera	Tdk. Dengan Cedera	
Jakarta Timur	224 81.0% (37.0)	52 19.0% (12.0)	276 100% (27.0)
Jakarta Utara	98 79.0% (16.0)	26 21.0% (6.0)	124 100% (12.0)
Jakarta Barat	46 62.0% (7.0)	28 38.0% (7.0)	74 100% (7.0)
Jakarta Selatan	60 49.0% (10.0)	62 51.0% (15.0)	122 100% (12.0)
Jakarta Pusat	66 62.0% (11.0)	41 38.0% (10.0)	107 100% (11.0)
Protokol	103 33.0% (17.0)	206 67.0% (49.0)	309 100% (31.0)
JUMLAH	597 59.0% (100)	415 41.0% (100)	1.012 100% (100)

Keterangan :

Tanpa Kurung : Persentase antara cedera, tidak cedera di satu wilayah.

Dengan Kurung; Persentase satu macam kejadian dari satu wilayah dengan lainnya.

Pada tabel 1 (satu) di atas terlihat bahwa setiap hari terjadi kecelakaan lalu lintas 11 – 12 di Jakarta. Yang terbanyak terjadi di daerah protokol, tetapi persentase mortalitas dan morbiditas di sini yang terkecil. Mungkin ini disebabkan daerah protokol relatif lebih terawasi, sehingga persentase kejadian yang dapat dideteksi oleh Polri lebih besar. Mungkin juga karena pengawasan lebih baik sehingga pengemudi secara psikologis akan lebih terkendalikan.

Pada daerah Jakarta Timur dan Utara, kita lihat persentase yang cedera tinggi, ini mungkin karena Jakarta Timur dan Utara merupakan daerah industri, daerah ini sibuk. Di sini banyak kendaraan besar berlalu-lalang, kalau terjadi serempetan, maka bisa dimengerti kalau terjadi cedera ataupun kematian. Apalagi Jakarta Timur merupakan pintu gerbang kota Jakarta yang menerima kendaraan luar kota dari daerah Timur yang jaraknya jauh, di mana mungkin pengemudinya sudah lelah. Dan seperti kita ketahui jalannya pun lebar dan mulus. Kalau tidak terlihat adanya pengawasan Polri, bisa dipastikan kebut-kebutan akan terjadi.

TABEL 2.

KEJADIAN TABRAK LARI DI DKI JAKARTA OKTOBER 1981
DIBANDINGKAN DENGAN SELURUH KEJADIAN.

Wilayah	cedera			Tidak cedera			Seluruh
	Keja- dian	Tabrak lari	Persen tase	Keja- dian	Tabrak lari	Persen tase	
Jakarta Timur	75	17	23.0	25	—	0.0	17 %
Jakarta Utara	42	11	26.0	8	2	15.0	26 %
Jakarta Barat	17	2	12.0	11	2	18.0	14 %
Jakarta Selatan	49	2	4.0	59	1	1.5	3 %
Jakarta Pusat	25	6	24.0	14	—	0.0	15 %
Protokol	46	16	35.0	83	31	37.0	36 %
JUMLAH	245	54	21.0	200	36	18.0	20 %

BHAYANGKARA

Pada tabel 3 (tiga) kita lihat dari seluruh kematian karena kecelakaan lalu lintas sebanyak 66 (enam puluh enam) yang terjadi di Jakarta Timur adalah 30 (tiga puluh).

Pada tabel 2 (dua) terlihat data tabrak lari. Dari setiap 5 – (lima) kejadian terdapat satu kejadian di mana si pengemudi melarikan diri. Kejadian melarikan diri ini dapat karena beberapa hal, mungkin juga karena takut dikeroyok massa yang suka main hakim sendiri, tetapi mungkin juga karena kurangnya rasa tanggung jawab dari si pengemudi, kurangnya sopan santun berlalu lintas. Tetapi kalau kita lihat dari tabel 2 (dua) kasus tabrak lari banyak terjadi di jalan protokol, sedang yang terkecil justru di Jakarta Selatan di daerah perumahan, di mana kemungkinan dihakimi oleh massa lebih besar.

TABEL 3.

LOKASI KECELAKAAN DAN MACAM CE-
DERA YANG DIDAPAT, OKTOBER 1981

Wilayah	Orang yang mati	Luka berat	Luka ringan	Jumlah	
				Orang	Kejadian
Jakarta Timur	30	30	46	106	100
Jakarta Utara	7	30	26	63	50
Jakarta Barat	10	13	21	44	28
Jakarta Selatan	7	36	34	77	108
Jakarta Pusat	7	17	12	36	38
Protokol	5	24	37	66	129
JUMLAH	66	150	176	392	454

Pada tabel 5 (lima) juga terlihat penyebab kecelakaan yang tidak mempunyai SIM mencapai 10%.

Di sini dapat disimpulkan bahwa sebetulnya rasa tanggung jawab dan sopan-santun lalu lintas yang kurang. Di daerah protokol jalan lebar, sehingga mudah melarikan diri, di Jakarta selatan karena daerah perumahan lebih sulit melarikan diri, karena itu terpaksa tak dapat melarikan diri, tetapi mungkin kalau keadaan memungkinkan akan melarikan diri juga.

TABEL 4
KEJADIAN TABRAKAN BERANTAI SELAMA OKTOBER 1981, DI DKI JAKARTA.

Wilayah	Cedera			Tidak Cedera			Seluruh
	Kejadian	Tabrak lari	Persentase	Kejadian	Tabrak lari	Persentase	
Jakarta Timur	75	4	5.0	25	3	12.0	7 %
Jakarta Utara	42	4	9.0	8	4	50.0	16 %
Jakarta Barat	17	3	17.0	11	-	-	10 %
Jakarta Selatan	49	3	6.0	59	2	3.0	4 %
Jakarta Pusat	25	3	12.0	14	1	7.0	10 %
Protokol	46	13	28.0	83	10	12.0	17 %
JUMLAH	254	30		200	20		11 %

Keterangan : Dominasi daripada faktor manusia sebagai penyebab kecelakaan terlihat dari data yang masuk Oktober 1981. Dari data kecelakaan yang berjumlah 454 hanya 18 disebabkan oleh faktor kendaraan dan jalan. Lainnya karena faktor kelalaian/kelainan manusia.

TABEL 5.
PENGEMUDI PENYEBAB KECELAKAAN MENURUT UMUR DAN SIM, OKTOBER 1981.

Umur	Tidak punya	A	A _U	Akh	B ₁	A _{IU}	B _{II}	B _{IIU}	C	Jml.
16-19	7	18	-	1	1	-	-	-	15	42
20-24	15	34	6	2	8	5	-	-	19	89
25-29	4	30	3	1	30	10	1	-	20	99
30-34	8	12	1	-	14	4	4	-	5	46
35-39	1	12	-	-	17	1	2	-	8	41
40-44	1	9	-	-	12	2	1	-	3	28
45-49	-	4	1	-	4	1	-	-	2	12
50-54	1	3	-	-	2	2	-	-	2	6
55-59	-	3	-	-	1	-	-	-	-	4
60+	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
JLH	37	124	11	4	89	25	6	-	72	368

BHAYANGKARA

Sekarang kita lihat pada tabel 4 (empat) dan 5 (lima). Dari 454 kejadian hanya 18 (delapan belas) yang disebabkan oleh faktor jalan, kendaraan dan lingkungan. Ini berarti faktor manusialah yang menjadi faktor utama sebagai penyebab terjadinya kecelakaan.

Tabrakan berantai (tabel 4) terbanyak terjadi pada daerah protokol. Mungkin ada hal-hal tersembunyi yang tak dapat kita ketahui begitu saja. Untuk mencegah terjadinya hal-hal karena faktor di atas, perlu dilakukan pemeriksaan, penelitian dan pengawasan lebih lanjut.

Sering kita dengar bahwa sepeda motor mendapat sorotan tajam sebagai pemberi andil besar dalam kecelakaan. Kalau kita perhatikan tabel 5 (lima) dan data STNK, proporsi sepeda motor dan proporsi kendaraan lain serta proporsi SIM C sebagai penyebab kecelakaan, data berbicara lain. Sepeda motor jumlahnya 56 % dari kendaraan bermotor yang ada pada bulan Oktober 1981, sebagai penyebab terjadinya kecelakaan hanya 19 %.

TABEL 6.
JUMLAH ORANG MENURUT MACAM CI-
DERA DAN UMUR (OKTOBER 1981).

Umur	Mati	Luka Berat	Luka Ringan	Jumlah
10	4	15	19	38
10-14	9	9	15	33
15-19	14	34	33	81
20-24	11	23	42	76
25-29	7	17	16	40
30-34	6	15	22	43
35-39	-	7	5	12
40-44	4	8	11	23
45-49	2	1	4	7
50+	7	2	4	13
JUMLAH	64	131	171	366

Pada tabel 6(enam) terlihat bahwa setiap hari terjadi mortalitas di jalan raya sebanyak 2 - 3 karena kecelakaan di Jakarta, se-

NO. 02 SEPTEMBER 82

dang mortalitas dan morbiditas sebanyak 12 - 13. Dan kiranya perlu digaris bawahi di sini bahwa mortalitas dan morbiditas di sini persentase terbesar terjadi pada usia remaja dan usia produktif.

Kesimpulan dan Saran.

- Kenaikan angka mortalitas dan morbiditas di Jakarta cukup menggelisahkan, perlu dipikirkan lebih lanjut soal penanggulangannya.
- Jakarta Timur dan Utara merupakan daerah rawan, kiranya perlu suatu perhatian khusus.
- Perlu pendidikan lalu lintas bagi masyarakat terutama para pengemudi, untuk menjadi pemakai jalan yang penuh rasa tanggung jawab dan bersikap yang baik.
- Sangsi bagi si penabrak lari perlu diperberat, tetapi perlu juga dipikirkan perlindungan bagi si pelanggar supaya tidak sampai di-hakimi oleh massa.
- Diperlukan penelitian-penelitian lebih lanjut mengenai faktor manusia, sebagai tindakan preventif.

TINDAKAN PENGAMANAN YANG TELAH DAN AKAN DILAKUKAN OLEH POLRI.

- Preventif : - Pendidikan lalu lintas bagi anak-anak sekolah dan masyarakat.
- Pemeriksaan fisik Diagnostik dan Psikofisiologi melalui klinik mengemudi bagi para pengemudi.
- Kuratif : - Rencana pembuatan Unit Darurat di Jakarta.
- Rencana pembuatan Rumah Sakit Korban Kecelakaan lalu lintas untuk daerah rawan.

Bekerja sama dengan instansi lain baik dalam bidang preventif maupun bidang kuratif.

PENUTUP.

Tulisan ini merupakan bagian dari rencana paper dalam tugas penulis mengikuti program latihan di Lembaga Demografi FEUI.

BHAYANGKARA

Hal yang menyangkut informasi langsung mengenai lalu lintas penulis anggap perlu untuk disampaikan kepada sesama anggota Polri.

Akhir kata harapan kami semoga tulisan ini dapat menjadi pe-rangsang bagi penulisan tentang penjabaran tugas-tugas pokok kita sebagai anggota Polri lebih lanjut sesuai keahlian kita.

KEPUSTAKAAN DAN BAHAN DATA.

1. Perundang-undangan lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya di Indonesia.
2. Ceramah Kadis Lantas Polri pada PGC Kedokteran Lalu lintas untuk dokter-dokter ABRI tahun 1982.
3. Pengarahan Kadiskes pada PGC Kedokteran Lalu lintas untuk dokter-dokter ABRI tahun 1982.
4. Monouw Survey Gejala Penyakit yang ditabelkan oleh LDFEUI, 1980
5. Pencatatan tentang mobiditas oleh DKK-DKI Jakarta 1979-1980
6. Data kecelakaan Oktober, Nopember, Desember 1981; STNK — Oktober 1981; SIM 1976 sampai dengan 1981, dan dari Direktorat Lalu lintas Kodak VII Metro Jaya.

BHAKTI - DHARMA - WASPADA

MU KEPOLISIAN

