

093

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu-Lintas yang Mengakibatkan Korban Luka Berat atau Mati, di Wilayah Polda Metro.

Oleh:

BOEDIHARTO, BAMBANG SUTRISNA, HADI PRATOMO.

PENDAHULUAN

Dalam rangka mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan korban-nya, POLRI telah melaksanakan suatu kegiatan operasi di bidang lalu lintas, yang diberi nama "Operasi Zebra 85". Operasi ini dilaksanakan sejak tanggal 28 Juli sampai dengan 5 Oktober 1985, di seluruh Indonesia. Dengan maksud untuk mengetahui hasil-hasil yang telah dicapai oleh "Operasi Zebra 85", maka dilaksanakanlah penelitian tentang pengaruh "Operasi Zebra 85" terhadap rate kecelakaan lalu lintas, serta faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati, di wilayah POLDA METRO JAYA.

Dalam penelitian tersebut dilaksanakan 3 (tiga) kegiatan yaitu:

1. Mengevaluasi pengaruh "Operasi Zebra 85" terhadap kecelakaan lalu lintas dan korbannya.
2. Meneliti faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati.
3. Melihat gambaran epidemiologi kecelakaan lalu lintas di wilayah POLDA METRO JAYA.

Dalam makalah ini hanya akan dibahas hasil penelitian tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau

mati di wilayah POLDA METRO JAYA.

Secara garis besar terjadinya kecelakaan lalu lintas ditentukan oleh tiga faktor, yakni faktor manusia sebagai pemakai jalan, faktor kendaraan dan faktor lingkungan (termasuk keadaan jalan dan cuaca). Dari masing-masing faktor tersebut dapat dibagi lagi menjadi beberapa sub faktor, sehingga akhirnya faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas menjadi sangat banyak dan mempunyai hubungan yang sangat kompleks.

Dalam penelitian ini digunakan sumber data laporan polisi dari Berita Acara Kecelakaan Lalu lintas. Jadi faktor-faktor yang diteliti terbatas pada faktor-faktor kecelakaan lalu lintas yang dapat direkam dalam laporan polisi, dibuat oleh polisi lalu lintas yang bertugas memeriksa kecelakaan lalu lintas pada waktu kejadian.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas yang diteliti adalah sebagai berikut:

1. Perilaku pengemudi
2. Kecakapan pengemudi
3. Mengantuk pada waktu mengemudi
4. Mabuk pada waktu mengemudi
5. Umur pengemudi 20 tahun atau kurang

6. Umur pengemudi 55 tahun atau lebih

7. Kendaraan

8. Lingkungan.

Faktor perilaku pengemudi adalah perilaku pengemudi yang kurang baik, yaitu antara lain kurang hati-hati dalam mengemudikan kendaraan, mengemudikan kendaraan dengan kecepatan yang terlampau tinggi (ngebut), melampaui muatan maksimum, tabrak lari, kesalahan perkiraan dalam mendahului kendaraan lain dan sebagainya.

Faktor kecakapan mengemudi adalah kurangnya kemampuan atau kecakapan dari pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya, yang dinyatakan dengan tidak dimilikinya surat ijin mengemudi yang berlaku.

Faktor mengantuk adalah keadaan mengantuk dari pengemudi pada waktu mengemudikan kendaraannya yang diduga sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Faktor mabuk adalah keadaan mabuk dari pengemudi pada waktu mengemudikan kendaraannya, yang diduga sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Faktor umur pengemudi adalah umur pengemudi 20 tahun atau kurang dan umur 55 tahun atau lebih, yang menurut penelitian terdahulu mempunyai resiko yang

lebih besar untuk mengalami kecelakaan lalu lintas daripada kelompok umur lainnya.

Faktor kendaraan adalah kondisi kendaraan yang diduga sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas (misalnya rem blong).

Faktor lingkungan adalah kondisi jalan dan cuaca yang dalam keadaan tertentu (misalnya jalan basah dan licin, berkabut dan sebagainya), dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor-faktor tersebut tercantum dalam laporan polisi kecelakaan lalu lintas.

METODOLOGI

Penelitian ini dilaksanakan di wilayah POLDA METRO JAYA, yang terdiri dari Direktorat Lalu lintas POLDA dan 8 Kepolisian Resort (POLRES). Populasi dari penelitian ini adalah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah POLDA METRO JAYA dari bulan Januari sampai dengan Desember 1985, yaitu sebanyak 7101 kejadian. Sampel yang digunakan adalah laporan polisi, yang berjumlah 1904 buah. Penentuan besarnya sampel untuk masing-masing POLRES dan DITLANTAS adalah secara *proportional stratified random sampling*, sesuai dengan besarnya kecelakaan lalu lintas pada setiap kesatuan. Untuk melihat interaksi antar faktor terhadap kecelakaan lalu lintas yang meny-

akibatkan luka berat atau mati, dan melihat faktor yang paling berpengaruh dilakukan analisa regresi ganda (*brinary Regression Analysis*).

Kemudian dihitung pula *adjusted rate* dan *adjusted ratio*, yang digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati.

HASIL-HASIL PENELITIAN

Dari 1904 sampel kecelakaan lalu-lintas yang diteliti, terdapat 877 kejadian atau 46,06% kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati.

Faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati adalah sebagai berikut.

1. Faktor perilaku pengemudi.

Dari perilaku unit observasi yang diteliti, faktor perilaku pengemudi yang diduga sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati adalah sebanyak 800 orang,

Sedangkan pada kecelakaan lalu lintas yang tak mengakibatkan korban atau korban luka ringan, faktor perilaku pengemudi tersebut terdapat sebanyak 789 ($p < 0,05$), (lihat tabel: 1).

TABEL 1
FAKTOR PERILAKU PENGEMUDI PADA KECELAKAAN
LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KORBAN
LUKA BERAT ATAU MATI.

Kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat atau mati	Faktor perilaku pengemudi		Jumlah
	Ada	Tidak ada	
Ada	800	77	877
Tidak ada	786	241	1027
Jumlah	1586	318	1904

$$X^2 = 6,03$$

$$DK = 1$$

$$P < 0,05.$$

2. Faktor Kecakapan mengemudi. 140 orang.

Dari seluruh kecelakaan lalu lintas yang diselidiki, faktor kecakapan mengemudi yang terdapat pada kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati adalah sebesar

Sedangkan pada kecelakaan lalu lintas yang tidak mengakibatkan korban atau mengakibatkan luka ringan, faktor kecakapan mengemudi terdapat sebanyak 111 ($p < 0,05$).

3. Faktor mengantuk pada waktu mengemudi.

Faktor mengantuk pada waktu mengemudi, yang diduga sebagai faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati, di-dapati sebanyak 12 (dua belas)

kasus dari seluruh kasus kecelakaan lalu lintas yang diteliti. Sedangkan pada kecelakaan lalu lintas yang tidak mengakibatkan korban atau mengakibatkan korban luka ringan, faktor mengantuk pada waktu mengemudi terdapat sebanyak 4 (empat) kasus ($p < 0,05$) lihat tabel 3).

TABEL 2
FAKTOR KECAKAPAN MENGENAL PADA KECELAKAAN
LALU LINTAS YANG MENYEBABKAN
KORBAN LUKA BERAT ATAU MATI

Kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat atau mati	Faktor kecakapan mengemudi		Jumlah
	Ada	Tidak ada	
Ada	140	736	877
Tidak ada	111	916	1027
Jumlah	251	1653	1904

$X^2 = 10,98$ $DK = 1$ $P < 0,05$

TABEL 3
FAKTOR MENYEBAB PADA KECELAKAAN LALU LINTAS
YANG MENYEBABKAN KORBAN LUKA BERAT
ATAU MATI

Kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat atau mati	Faktor penyebab		Jumlah
	Ada	Tidak ada	
Ada	12	863	877
Tidak ada	4	1023	1027
Jumlah	16	1888	1904

$X^2 = 3,86$ $DK = 1$ $P < 0,05$.

4. Faktor mabuk pada waktu mengemudi.

Dari seluruh kecelakaan lalu lintas yang diteliti, faktor mabuk pada waktu mengemudi yang terdapat pada kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka

berat atau mati adalah sebesar 12. Sedangkan faktor tersebut pada kecelakaan lalu lintas yang tidak mengakibatkan korban atau mengakibatkan korban luka ringan adalah sebesar 13. ($p > 0,05$) (lihat tabel 4).

TABEL 4
FAKTOR MABUK PADA KECELAKAAN LALU LINTAS
YANG MENAKIBATKAN KORBAN LUKA BERAT
ATAU MATI

Kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat atau mati	Faktor mabuk		Jumlah
	Ada	Tidak ada	
Ada	12	865	877
Tidak ada	13	1014	1027
Jumlah	25	1879	1904

$$\chi^2 = 0,08$$

$$DK = 1$$

$$P > 0,05$$

5. Faktor umur pengemudi 20 tahun atau kurang.

Faktor umur pengemudi 20 tahun atau kurang terdapat pada 110 kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan luka berat atau

mati. Sedangkan pada kecelakaan lalu lintas yang tidak mengakibatkan korban atau mengakibatkan korban luka ringan, faktor tersebut terdapat pada 81 kasus ($p < 0,05$) lihat tabel 5).

TABEL 5

**FAKTOR UMUR PENGEMUDI 20 TAHUN ATAU KURANG
PADA KECELAKAAN YANG MENGAKIBATKAN KORBAN
LUKA BERAT ATAU MATI**

Kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat atau mati	Faktor umur pengemudi 20 tahun		Jumlah
	Ada	Tidak ada	
Ada	110	767	877
Tidak ada	81	946	1027
Jumlah	191	1713	1904

$X^2 = 22,05$ $DK = 1$ $P < 0,05$

TABEL 6

**FAKTOR UMUR PENGEMUDI 55 TAHUN ATAU LEBIH PADA
KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN
KORBAN LUKA BERAT ATAU MATI**

Kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat atau mati	Faktor umur pengemudi 55 tahun		Jumlah
	Ada	Tidak ada	
Ada	15	862	877
Tidak ada	28	999	1027
Jumlah	43	1861	1904

$X^2 = 2,22$ $DK = 1$ $P > 0,05$

6. Faktor umur pengemudi 55 tahun atau lebih.

Dari seluruh kecelakaan lalu lintas yang diteliti, faktor umur pengemudi 55 tahun atau lebih terdapat pada 15 kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati. Sedangkan kecelakaan lalu lintas yang tidak mengakibatkan korban atau mengakibatkan korban luka ringan, faktor umur pengemudi 55 tahun atau lebih terdapat pada 28 kasus ($p > 0,05$) (lihat tabel 6).

7. Faktor kendaraan.

Faktor kendaraan yang diduga sebagai faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati terdapat pada 10 (sepuluh) kasus. Sedangkan faktor tersebut pada kecelakaan lalu lintas yang tidak mengakibatkan korban atau mengakibatkan korban luka ringan terdapat pada 23 kasus ($p > 0,05$) (lihat tabel 7).

TABEL 7
FAKTOR KENDARAAN PADA KECELAKAAN LALU LINTAS
YANG MENGAKIBATKAN KORBAN
LUKA BERAT ATAU MATI

Kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat atau mati	Faktor kendaraan		Jumlah
	Ada	Tidak ada	
Ada	10	867	877
Tidak ada	23	1004	1027
Jumlah	33	1871	1904

$$X^2 = 1,23$$

$$DK = 1$$

$$P > 0,05$$

8. Faktor lingkungan.

Faktor lingkungan, yang diduga sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan luka berat atau mati terdapat pada 115 kasus.

Sedangkan faktor tersebut pada kecelakaan lalu lintas yang tidak mengakibatkan korban atau mengakibatkan korban luka ringan terdapat pada 117 kasus ($p > 0,05$) (lihat tabel 8).

atau yang mengakibatkan korban luka ringan.

Keempat faktor tersebut adalah:

1. Perilaku pengemudi
2. Kecakapan mengemudi
3. Mengantuk waktu mengemudi
4. Umur pengemudi 20 tahun atau kurang.

Selanjutnya dari kedelapan faktor tersebut, faktor perilaku mempunyai frekuensi yang tertinggi

TABEL 8
FAKTOR LINGKUNGAN PADA KECELAKAAN LALU LINTAS
YANG MENGGAKIBATKAN KORBAN LUKA BERAT
ATAU MATI

Kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat atau mati	Faktor lingkungan		Jumlah
	Ada	Tidak ada	
Ada	115	762	877
Tidak ada	117	910	1027
Jumlah	232	1672	1904

$$X^2 = 1,31$$

$$DK = 1$$

$$P > 0,05$$

Dari uraian di atas ternyata bahwa dari 8 (delapan) faktor-faktor yang diteliti hanya terdapat 4 (empat) faktor yang mempunyai perbedaan bermakna antara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati dengan kecelakaan lalu lintas

yang tidak mengakibatkan korban (atau paling sering ditemukan), yaitu sebesar 800 (atau 65,9%). Sedangkan faktor kendaraan merupakan faktor yang paling kecil frekuensinya, yaitu sebesar 10 atau 0,8% (lihat tabel 9).

TABEL: 9

DISTRIBUSI FREKUENSI FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB
KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBKATKAN
KORBAN LUKA BERAT ATAU MATI

Faktor-faktor	Jumlah	%
Perilaku Pengemudi	800	65,9
Kecakapan mengemudi	140	11,5
Mengantuk	12	1,0
Mabuk	12	1,0
Umur Pengemudi \leq 20 tahun	110	9,1
Umur Pengemudi \geq 55 tahun	15	1,2
Kendaraan	10	0,8
Lingkungan	115	9,5
Jumlah	1214	100

$$X^2 = 3303,5$$

$$DK = 7$$

$$P < 0,01$$

Untuk mengetahui pengaruh faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang dapat mengakibatkan korban luka berat atau mati, maka analisa dilanjutkan dengan analisa regresi ganda binair dari *Feldstein*.

Faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang dipilih sebagai variabel dalam analisa ini adalah:

Y = Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati.

X₁ = Faktor perilaku pengemudi.

X₂ = Faktor kecakapan pengemudi.

X₃ = Faktor mengantuk pada waktu mengemudi.

X₄ = Faktor mabuk pada waktu mengemudi.

X_5 = Faktor umur pengemudi 20 tahun atau kurang.

X_6 = Faktor umur pengemudi 55 tahun atau lebih.

X_7 = Faktor kendaraan.

X_8 = Faktor lingkungan.

Berdasarkan pada variabel-variabel di atas maka persamaan untuk garis regresi ganda adalah sebagai berikut:

$$Y = b_0 + b_1 x_1 + b_2 x_2 + b_3 x_3 + b_4 x_4 + b_5 x_5 + b_6 x_6 + b_7 x_7 + b_8 x_8.$$

Analisa regresi ganda ini dilakukan dengan mempergunakan komputer. Persamaan garis regresi yang didapatkan dari analisa ini adalah:

$$Y = 0,1736 + 0,2745 x_1 + 0,2587 x_2 + 0,3084 x_3 + 0,2522 x_4 + 0,1308 x_5 - 0,1128 x_6 + 0,0936 x_7 + 0,0505 x_8.$$

Nilai Multiple R = 0,01078 dan F ratio = 2,785. Dari analisa tersebut di atas, ternyata tidak seluruh faktor memperlihatkan hubungan atau pengaruh yang bermakna. Yang memperlihatkan, hubungan yang bermakna dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati adalah faktor-faktor perilaku pengemudi (x_1), kecakapan pengemudi (x_2), mengantuk waktu mengemudi (x_3) dan umur pengemudi 20 tahun atau kurang (x_5). Di samping itu juga dilakukan per-

hitungan nilai dari *Adjusted Rate*, dari masing-masing variabel bebas berdasarkan nilai koefisien regresi yang diperoleh dari analisa regresi ganda serta nilai *Adjusted ratio*. Hal ini dilakukan untuk melihat dengan lebih jelas pengaruh dari masing-masing variabel bebas terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat dan mati. Dari nilai-nilai ini terlihat, bahwa kecelakaan lalu lintas yang disebabkan faktor perilaku pengemudi mempunyai kemungkinan untuk mengakibatkan korban luka berat atau mati sebesar 2,1837 kali dibandingkan dengan kecelakaan lalu lintas yang tidak mempunyai faktor tersebut.

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor kecakapan mengemudi akan mempunyai kemungkinan 1,6066 kali untuk menimbulkan akibat kecelakaan yang luka berat atau mati, dibandingkan dengan kecelakaan lalu lintas yang tidak disebabkan oleh faktor kecakapan mengemudi.

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor mengantuk waktu mengemudi mempunyai kemungkinan mengakibatkan korban luka berat atau mati sebesar 1,6734 kali bila dibandingkan dengan kecelakaan lalu lintas yang tidak disebabkan oleh faktor tersebut.

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan faktor umur pengemudi 20 tahun atau kurang mempunyai

kemungkinan mengakibatkan korban luka berat atau mati sebesar 1,2923 kali bila dibandingkan dengan kecelakaan lalu lintas yang tidak disebabkan oleh faktor umur

tersebut. Faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas lainnya tidak bermakna. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada, tabel: 10.

TABEL: 10
 PERHITUNGAN ADJUSTED RATE AND RATIO
 DARI KOEFISIEN REGRESI

Faktor/Variabel	n_j	b_j	Jl. $b_j n_j$	$\frac{Jl. b_j n_j}{N}$	(3) - (5)	Adjusted rate = Crude rate + 6	Ratio
1	2	3	4	5	6	7	8
Perilaku pengemudi: $X_1 = 1$ $X_1 = 0$	1586	0,2745	435,357	0,2287	0,0458	0,5064	2,1837
	318	0			-0,2287	0,2319	
Kecakapan pengemudi: $X_2 = 1$ $X_2 = 0$	251	0,2537	64,9337	0,0341	0,2246	0,6852	1,6066
	1653	0			-0,0341	0,4265	
Mengantuk: $X_3 = 1$ $X_3 = 0$	16	0,3084	4,9344	0,0026	0,3026	0,7664	1,6734
	1688	0			-0,0026	0,4580	
Umur pengemudi 20 th. $X_5 = 1$ $X_5 = 0$	191	0,1308	24,9828	0,0131	0,1177	0,5783	1,2923
	1713	0			-0,0131	0,4475	

Keterangan. Crude Rate = $\frac{877}{1904} = 0,4606$.

PEMBAHASAN

Dari 8 faktor yang diteliti, ternyata hanya ada 4 faktor yang bermakna. Hal ini berarti bahwa hanya 4 faktor tersebut yang mempunyai pengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati, di wilayah POLDA METRO JAYA, tanpa resiko kesalahan yang besar ($p < 0,05$).

Keempat faktor tersebut adalah sebagai berikut:

1. Faktor perilaku pengemudi (X_1)
2. Faktor kecakapan pengemudi (X_2)
3. Faktor mengantuk waktu mengemudi (X_3)
4. Faktor umur pengemudi 20 tahun atau (X_5).

Persamaan regresinya adalah sebagai berikut:

$$Y = 0,1736 + 0,2745 x_1 + 0,2587 x_2 + 0,3084 x_3 + 0,1308 x_5.$$

Dari persamaan tersebut angka konstanta (k_0) sebesar 0,1736. Ini berarti bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati, di luar penelitian ini adalah sebesar 17,36%. Angka tersebut cukup kecil, mengingat bahwa penelitian ini menggunakan data sekunder.

Faktor perilaku pengemudi frekuensinya sangat menonjol dalam

penelitian ini yaitu terdapat dalam 1586 kecelakaan dari seluruh sampel sebanyak 1904 atau 83,3%. Sedangkan faktor perilaku pengemudi pada kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati adalah sebanyak 800 atau 42%.

Faktor perilaku pengemudi mempunyai koefisien regresi sebesar 0,2745. Ini berarti faktor perilaku pengemudi sebagai variabel regresor memberikan kontribusi sebesar 27,45% untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati, bila nilai variabel-variabel bebas lainnya tetap.

Faktor kecakapan mengemudi terdapat pada 251 kecelakaan lalu lintas, atau 13,18% dari seluruh kecelakaan lalu lintas yang diteliti. Sedangkan faktor kecakapan mengemudi pada kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati adalah sebanyak 140 atau 7,35%.

Faktor kecakapan mengemudi mempunyai koefisien regresi sebesar 0,2587. Ini berarti faktor kecakapan mengemudi sebagai variabel regresor memberikan kontribusi sebesar 25,87% untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati bila nilai variabel-variabel bebas lainnya tetap.

Faktor mengantuk hanya ter-

dapat pada 16 (enam belas) kecelakaan atau 0,84% dari seluruh kecelakaan lalu lintas yang diteliti. Faktor mengantuk ini ditentukan berdasarkan pengakuan pengemudi yang diperiksa. Jadi sebenarnya faktor mengantuk yang ada, kemungkinan lebih besar daripada yang dapat diteliti.

Faktor mengantuk mempunyai koefisien regresi sebesar 0,3084. Ini berarti faktor mengantuk sebagai variabel regresi memberikan kontribusi sebesar 30,84% untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati, bila nilai variabel-variabel bebas lainnya tetap.

Faktor umur berhubungan erat dengan perkembangan kejiwaan. Umur dewasa muda perkembangan jiwanya belum stabil, sehingga sering belum dapat mengendalikan emosinya. Keadaan ini menyebabkan sikap yang kurang waspada, sehingga seringkali kurang memperhatikan keselamatan diri sendiri maupun orang lain dalam mengemudi. Oleh karena itu kelompok umur ini mempunyai resiko yang lebih besar dibandingkan dengan kelompok umur lain untuk mendapat kecelakaan lalu lintas.

Dalam penelitian ini ada sebanyak 191 atau 10% kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor umur pengemudi 20 tahun atau kurang.

Pada analisa regresi ganda di-

dapatkan nilai koefisien regresi sebesar 0,1308. Ini berarti faktor umur dari pengemudi 20 tahun atau kurang, sebagai variabel regresor mempunyai andil sebesar 13,08% untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati, bila nilai variabel-variabel bebas lainnya tetap.

KESIMPULAN

Hasil penelitian ini memperlihatkan bahwa faktor-faktor yang mempunyai hubungan bermakna dan berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau mati hanyalah 4 faktor dari 8 faktor yang diteliti.

Jika ke 4 faktor di atas disusun secara berurutan dari yang mempunyai pengaruh paling besar sampai kepada yang mempunyai pengaruh terkecil, maka urutannya adalah sebagai berikut:

1. Faktor mengantuk pada waktu mengemudi, (nilai koefisien regresi + 0,3084).
2. Faktor perilaku pengemudi (nilai koefisien regresi + 0,2745).
3. Faktor kecakapan mengemudi (nilai koefisien regresi + 0,2587).
4. Faktor umur pengemudi 20 tahun atau kurang (nilai koefisien regresi + 0,1308).

Akan tetapi kalau faktor-faktor tersebut disusun menurut besarnya

kemungkinan untuk mengakibatkan korban luka berat atau mati, sesuai dengan perhitungan *adjusted rate* dan *adjusted ratio*, maka urutannya adalah sebagai berikut:

1. Faktor perilaku pengemudi (2,18 kali)
2. Faktor mengantuk pada waktu mengemudi (1,67 kali)
3. Faktor kecakapan mengemudi (1,60 kali)
4. Faktor umur pengemudi 20 tahun atau kurang (1,2923 kali).

SARAN

Berdasarkan penemuan empat faktor yang paling dominan dalam mempengaruhi terjadinya korban luka berat atau kematian pada kecelakaan lalu-lintas, maka dapat diajukan beberapa saran yang penting untuk diperhatikan baik oleh pengambil keputusan; pemakai kendaraan maupun masyarakat dalam rangka menurunkan angka kesakitan maupun angka kematian akibat kecelakaan lalu-lintas.

- a. Batas umur pengemudi 20 tahun atau kurang merupakan batas yang sangat rawan untuk terjadinya kecelakaan lalu-lintas yang menimbulkan korban luka berat atau meninggal.

Berdasarkan hal tersebut di atas kepada pengambil keputusan diharapkan meninjau kembali batas umur seseorang untuk diper-

kenankan mengemudi kendaraan bermotor. Lebih-lebih bila diingatkan batas umur yang diizinkan untuk mengendarai sepeda motor lebih muda lagi.

Himbauan ini tidak saja kami tujukan untuk para pengambil keputusan tetapi juga himbauan ini kami anggap masih relevan untuk masyarakat pemakai jalan raya.

- b. Faktor mengantuk pada waktu mengemudi merupakan faktor risiko yang dapat menyebabkan korban meninggal atau luka berat.

Hal ini lebih mungkin diatur pada pengemudi kendaraan umum dengan sistem giliran untuk mengendarai satu kendaraan umum. Sistem ini secara tidak langsung akan memperluas kesempatan kerja pada pengemudi lain.

- c. Faktor kecakapan mengemudi adalah faktor yang dapat diawasi waktu pengambil SIM atau di sekolah mengemudi. Untuk itu kepada pihak POLRI dihimbau meningkatkan kualitas pengawasan pengambil SIM tersebut.
- d. Faktor perilaku pengemudi merupakan faktor utama yang dapat menyebabkan korban meninggal atau luka berat. Faktor ini merupakan faktor yang tersulit untuk ditanggulangi dalam jangka waktu pendek.

Masalah perilaku ini erat sekali kaitannya dengan disiplin pengemudi mulai dari perkembangan kepribadian di lingkungan keluarga, lingkungan sekolah, lingkungan tempat bekerja dan sebagainya. Jadi secara jangka panjang perlu pendidikan sopan santun berlalu-lintas, baik melalui keluarga, sekolah, maupun lingkungan kerja.

Mudah-mudahan dengan ditemukannya faktor-faktor di atas maka upaya penurunan morbiditas & mortalitas akibat kecelakaan lalu-

lintas dapat lebih ditingkatkan dan lebih terarah sehingga dampaknya akan terlihat dalam bentuk generasi penerus yang sehat walafiat yang bebas dari kemungkinan cacat akibat kecelakaan, sehingga tidak sia-sialah upaya program Keluarga Berencana yang berusaha mengerem penambahan jumlah penduduk. Penduduk yang jumlahnya terkendali ini juga diharapkan merupakan penduduk dengan kualitas yang baik karena terbebas dari cacat jasmani.

BHAKTI - DHARMA - WASPADA



PT INGGOM SHIPYARD

JL. LAKS. R.E. MARTADINATA (ANCOL BARU) TG. PRIOK JAKARTA
TEL. 494806, 491176, 494325. P.O. BOX 2481/JKT