



DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

UNIVERSITAS AIRLANGGA LEMBAGA PENELITIAN

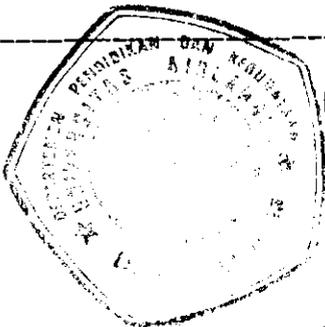
- | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|--|
| 1. Puslit Pembangunan Regional | 5. Puslit Pengembangan Gizi (5995720) | 9. Puslit Kependudukan dan Pembangunan (5995719) |
| 2. Puslit Obat Tradisional | 6. Puslit/Studi Wanita (5995722) | 10. Puslit / Kesehatan Reproduksi |
| 3. Puslit Pengembangan Hukum | 7. Puslit Olahraga | |
| 4. Puslit Lingkungan Hidup (5995718) | 8. Puslit Bioenergi | |

Kampus C, Jl. Mulyorejo Telp. (031) 5995246, 5995248, 5995247 Fax. (031) 5995246, Surabaya 60115

IDENTITAS DAN PENGESAHAN LAPORAN AKHIR HASIL PENELITIAN

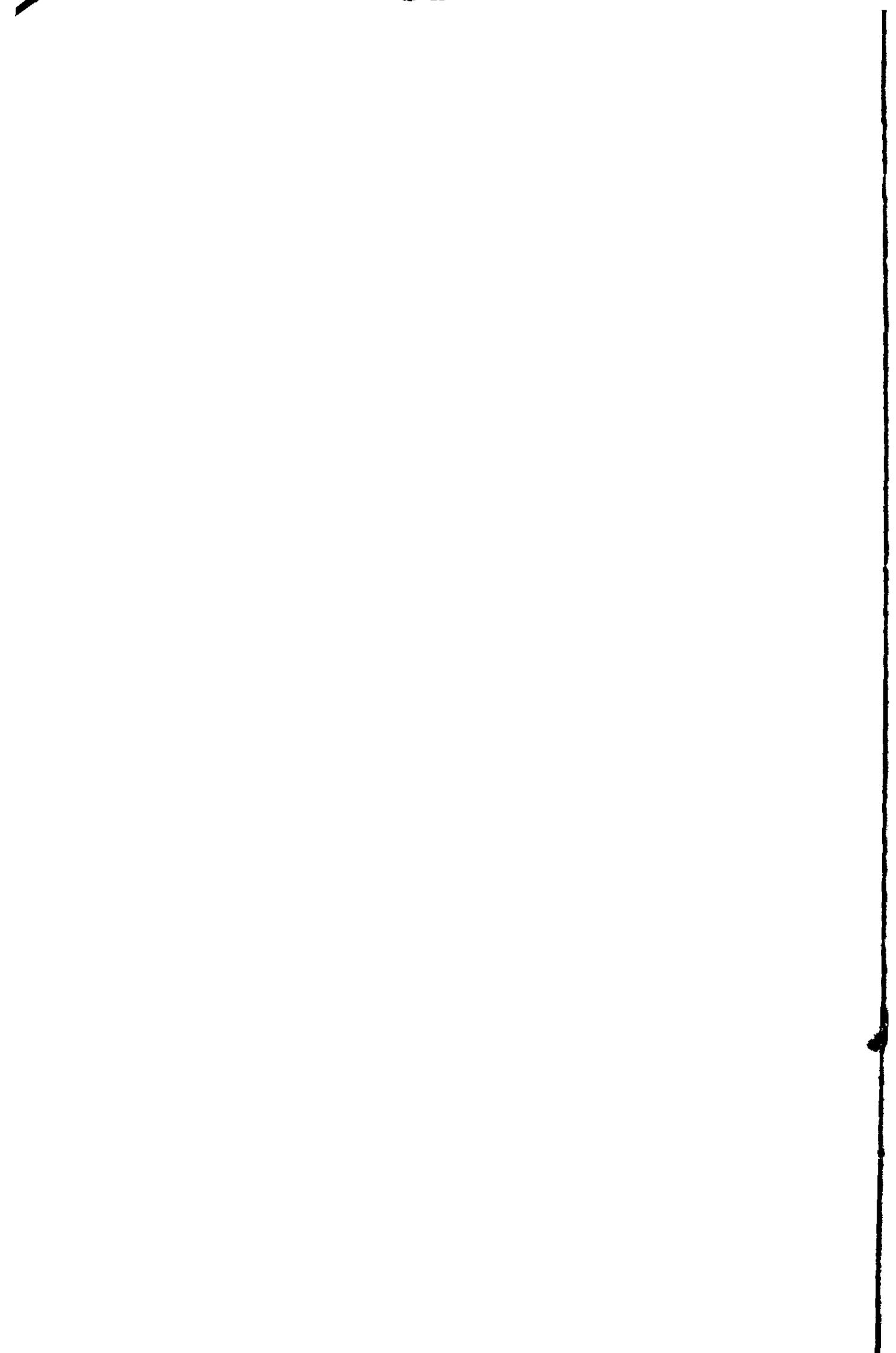
1. a. Judul Penelitian : Berbagai Faktor Dominan Yang Berkaitan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Angkutan Umum (Bemo) di Surabaya
- b. Macam Penelitian : () Fundamental, (V) Terapan, () Pengembangan
() Instiusional
- c. Katogori Penelitian : () I (V) II () III () IV
2. Kepala Proyek Penelitian
- a. Nama Lengkap Dengan Gelar : Ir. Denny Ardianto, MS.
- b. Jenis Kelamin : Laki-Laki
- c. Pangkat/Golongan dan NIP : Penata Muda/IIIa/132 206 074
- d. Jabatan Sekarang : Staf Pengajar
- e. Fakultas/Jurusan/Puslit. : Kesehatan Masyarakat
- f. Univ./Inst./Akademi : Universitas Airlangga
- g. Bidang Ilmu Yang Diteliti : Kesehatan Kerja
3. Jumlah Tim Peneliti : 5 (lima) orang
4. Lokasi Penelitian : Kotamadya Surabaya
5. Kerjasama dengan Instansi Lain
- a. Nama Instansi :
- b. A l a m a t :
6. Jangka Waktu Penelitian : 6 (enam) bulan
7. Biaya Yang Diperlukan : Rp 3.000.000,00
8. Seminar Hasil Penelitian :
- a. Dilaksanakan Tanggal : 3 Maret 1999
- b. Hasil Penelitian : () Baik Sekali (V) B a i k
() S e d a n g () K u r a n g

Surabaya, 3 Maret 1999



Mengetahui/ Mengesahkan :
a.n. Rektor
Ketua Lembaga Penelitian,

Prof. Dr. Noor Cholies Zaini
NIP. 130 355 372



RINGKASAN PENELITIAN

JUDUL PENELITIAN	: Berbagai Faktor Dominan yang Berkaitan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Angkutan Umum (Bemo) di Surabaya
KETUA PENELITIAN	: Denny Ardyanto
ANGGOTA	: Shoim Hidayat Ririh Yudhastuti Lilis Sulistyorini Shrimarti Roekmini Devy
FAKULTAS/INSTITUSI	: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga
SUMBER BIAYA	: Dana Rutin Tahun 1998/1999

Kecelakaan lalu lintas selalu membawa kerugian baik jiwa maupun materi atau cacat badan. Kecelakaan lalu lintas karena timbul karena beberapa faktor yaitu faktor perilaku manusia, faktor lingkungan dan faktor kendaraan pendukung lainnya.

Angka kecelakaan lalu lintas di Kotamadya Surabaya cenderung mengalami peningkatan dari tahun -ketahun pada tahun 1995-1997 pada tahun 1995 (34 kasus) tahun 1996 (44 kasus) dan tahun 1997 (51 kasus) kecelakaan lalu lintas pada kendaraan umum ini terutama jenis bemo banyak dipengaruhi oleh faktor-faktor manusia (pengemudi, lingkungan terutama jalan dan jenis kendaraan)

Penelitian ini dilakukan secara crosseksional termasuk penelitian deskriptis karena bermaksud untuk mengetahui gambaran tentang situasi atau kejadian yang ada. Dari segi waktu penelitian ini adalah secara "crosseksional" lokasi di Surabaya waktu pengambilan data pada bulan Oktober 1998 dan Januari 1999 populasi penelitian adalah para pengemudi bemo yang pernah mengalami atau sedang mengalami kecelakaan lalu lintas.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor umur, pendidikan pendapatan masa kerja pengemudi bemo kecepatan rata-rata jumlah tanggungan keluarga dan jenis SIM tidak berpengaruh besar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor perilaku pengemudi menjadi faktor yang dominan yaitu (76,0%) sedang faktor lingkungan (12,0%) sedangkan faktor lain-lainnya.

Faktor perilaku manusia dipengaruhi oleh emosi, kejiwaan untuk mengejar setoran (52,0%) kelelahan (14,0%) minum obat (10,0%) dan mengantuk (6,0%). faktor lingkungan yang mempengaruhi kejadian kecelakaan lalu lintas adalah rusak, licin (64,0%) penyebrang sembarang tempat (16,0%) rambu lalu lintas (12,0%)

Jenis kendaraan adalah Suzuki carry (80,0%) tahun pembuatan kendaraan tahun 1970 (12,0%) yang terbanyak adalah pembuatan 1992 (56,0%) jenis kendaraan ini tidak banyak pengaruhnya terjadinya kecelakaan karena pengemudi mempunyai perilaku menambah kapasitas penumpang rata 15 orang seharusnya 12 orang.

Pola pencarian pengobatan kecelakaan lalu lintas banyak dilakukan ke Rumah Sakit (30,0%) kedokter swasta (24,0%) ke Puskesmas (16,0%).

Disarankan perlu adanya pembinaan para pengemudi agar mematuhi peraturan lalu lintas dengan mengadakan penataran lalu lintas para pengemudi bemo dan memberi sanksi yang tegas pada pengemudi bemo yang melanggar. Kepada Satlantas diharap memperketat jenis SIM untuk kendaraan penumpang umum khususnya bemo.



KATA PENGANTAR

Segala puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberi rahmat dan hidayahnya, sehingga tim penelitian ini dapat menyelesaikan laporan penelitian berjudul :

“ Berbagai Faktor Dominan yang Berkaitan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Angkutan Umum (Bemo) di Surabaya “.

Tidak lupa tim peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Lembaga Penelitian Unair yang telah memberikan dana sehingga terselesainya laporan ini .

Tidak lupa pula kami mengucapkan terima kasih pada semua pihak yang telah membantu terselesainya penelitian ini.

Akhirnya, manusia tidak ada yang sempurna dan tidak ada gading yang tidak retak begitu juga dengan laporan ini masukan dan perbaikan dari semua pihak akan kami terima dengan rendah hati. Semoga laporan ini berguna bagi semua pihak.

Surabaya, April 1999

Tim Peneliti



DAFTAR ISI

	halaman
LEMBAR IDENTITAS DAN PENGESAHAN	
RINGKASAN	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	iv
PENDAHULUAN	1
TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	3
TINJAUAN PUSTAKA	4
KERANGKA KONSEPTUAL	16
METODE PENELITIAN	17
HASIL PENELITIAN	18
PEMBAHASAN	33
KESIMPULAN DAN SARAN	39
DAFTAR PUSTAKA	41
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Nomor	Judul Tabel	Halaman
V.1.	Angka Kecelakaan Lalu Lintas Kotamadya Surabaya tahun 1995/1997	22
V.2.	Angka Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Manusia pada tahun 1995/1997 di Kotamadya Surabaya	22
V.3.	Angka Kecelakaan Lalu Lintas yang Disebabkan oleh Faktor Manusia	23
V.4.	Distribusi Umur Pengemudi Bemo di Kotamadya Surabaya Tahun 1998	24
V.5.	Pendidikan Pengemudi Bemo di Kotamadya Surabaya 1998	25
V.6.	Jumlah Tanggungan Keluarga Pengemudi Bemo di Kotamadya Surabaya tahun 1998	26
V.7.	Distribusi Jumlah Rit Rata-rata dalam sehari Pengemudi Bemo di Kotamadya Surabaya Tahun 1998	27
V.8.	Distribusi Rata-rata Waktu yang Ditempuh dalam 1 Rit Pengemudi Bemo di Kotamadya Surabaya Tahun 1998	27
V.9.	Angka Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Manusia pada tahun 1997 di Kotamadya Surabaya	28
V.10.	Perilaku Pengemudi Bemo dalam Memuat Penumpang Melebihi Kapasitas	28
V.11.	Kapasitas Penumpang Menurut Pengemudi Bemo	29
V.12.	Kecepatan Rata-rata Pengemudi Bemo	29
V.13.	Perilaku Pengemudi Bemo dalam Melakukan Persiapan-persiapan pada Mobil (Cek up) sebelum Menjalankan Bemo	30
V.14.	Jenis SIM yang dimiliki Pengemudi Bemo	30

orang bepergian, hal ini berkisar dari acuh perorangan dan masyarakat terhadap pengekanan emosional dan fisik agar dapat hidup aman pada lingkungan yang serba mesin. Walaupun banyak kota di Indonesia sekarang menjadi ramai dengan kendaraan bermotor, tetapi para insinyur dan perencana telah gagal menciptakan suatu lingkungan yang penggunaan aman dan beradab. Pengkajian lebih dalam terhadap permasalahan ini diperlukan, dan juga terhadap beberapa faktor yang menimbulkan kecelakaan di jalan raya, sebelum tindakan yang efektif dapat dilakukan untuk menangani situasi sekarang. Tidak hanya diperlukan suatu pendekatan yang terkoordinasikan, tetapi juga kerja sama yang lebih efektif dan diantara Polisi, pembuat Undang-undang, Guru, Wartawan, Insinyur, perencana dan dokter dan yang terakhir adalah semua warga.

Kasus kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi selama ini memang kombinasi ketiga faktor yang tidak dapat dipisahkan walaupun faktor manusia merupakan yang utama tetapi lingkungan juga sangat memberi kontribusi pada kejadian kecelakaan lalu lintas terutama kondisi cuaca yang tidak menguntungkan seperti hujan, mendung dan berkabut. Jam-jam padat Lalu Lintas yang menimbulkan kemacetan yang bergerak kadang menimbulkan antisipasi gerakan pengemudi yang salah. Kebiasaan penduduk suatu daerah untuk pulang ke daerah (mudik) secara besar-besaran yang biasa terjadi menjelang hari raya beragama sangat besar pengaruhnya terhadap kejadian kecelakaan.

1.2. Permasalahan

Kecenderungan meningkatnya angka kecelakaan terutama jenis angkutan umum Bemo menyebabkan banyak kerugian baik material maupun nyawa, oleh karena itu perlu dilakukan suatu penelitian agar angka kejadian kecelakaan lalu lintas bisa diturunkan.



BAB II

TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

II. 1. Tujuan Umum

Mengkaji hubungan antara faktor-faktor dominan dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi kendaraan umum (Bemo) di Surabaya.

II.2. Tujuan Khusus

Untuk Mengetahui Karakteristik responden seperti umur, pendidikan, masa kerja, lama kerja, jenis SIM. Untuk Mengetahui faktor-faktor yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas dari aspek Perilaku, Kendaraan dan Lingkungan Jalanan.

II.3. Manfaat Penelitian

Sebagai masukan bagi Satlantas dan Intansi terkait sebagai bahan pertimbangan dalam usaha mencegah dan mengurangi terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas khususnya angkutan umum jenis Bemo.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Sumakmur PK, 1985. Kecelakaan ialah suatu kejadian yang tidak diharapkan, tidak diinginkan, tidak disengaja ataupun tidak direncanakan dimata seseorang ataupun kelompok orang atau benda, mengadakan aksi atau reaksi yang dapat menimbulkan pada seseorang atau sekelompok orang tersebut.

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas no. 3 tahun 1985, yang diambil dari data Kepolisian Republik Indonesia, 1981, kecelakaan lalu lintas adalah kejadian akhir daripada suatu rentetan (serangkaian) peristiwa yang tidak disengaja, dengan akibat kematian, luka ataupun kerusakan benda yang terjadi di jalan umum.

Menurut teori " Domino sequence"

Mekanisme terjadinya kecelakaan disebabkan oleh adanya interaksi diantara 5 (lima) faktor, dimana satu dengan yang lainnya saling kait mengkait. Faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut :

1. Faktor I

Ancestry/hereditas dan lingkungan sosial antara lain adalah : sikap keras kepala, berani menempuh resiko tanpa perhitungan yang didapat dari keturunan. Pengaruh dari lingkungan yang jelek misalnya : gerombolan penjahat, narkoba dan lain-lain dapat mempengaruhi sifat seseorang. Faktor-faktor ini dapat menyebabkan seseorang bekerja kurang hati-hati sehingga membuat kesalahan-kesalahan yang bisa mengakibatkan kecelakaan.

2. Faktor II

Kesalahan atau kelemahan sifat perorangan, merupakan penunjang terjadinya kecelakaan. Hal ini ditandai dengan kurangnya pendidikan, sikap yang



angkuh, cacat mental fisik yang diderita. Kebanyakan tindakan-tindakan dari orang yang bersifat demikian akan menjurus untuk cenderung bertindak salah dalam pekerjaannya.

3. Faktor III

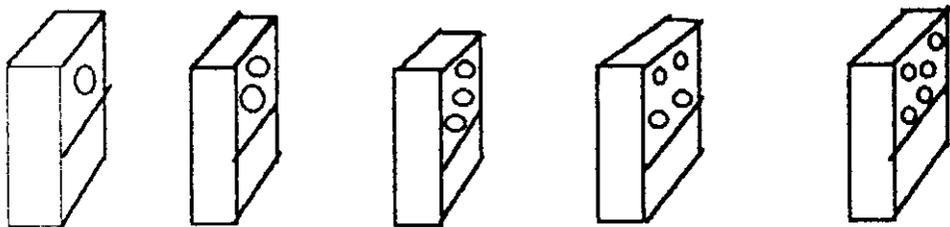
Perbuatan-perbuatan yang berbahaya dan / atau kondisi kerja yang berbahaya/ tidak menguntungkan, berupa fisik maupun mekanis, sebagai contoh ialah melepaskan alat pengaman, penerangan yang tidak memadai dan lain-lain.

4. Faktor IV

Faktor ke empat adalah kecelakaan itu sendiri. Kecelakaan yang terjadi akan menimpa pekerja atau secara tidak langsung menyebabkan kecelakaan pada orang lain.

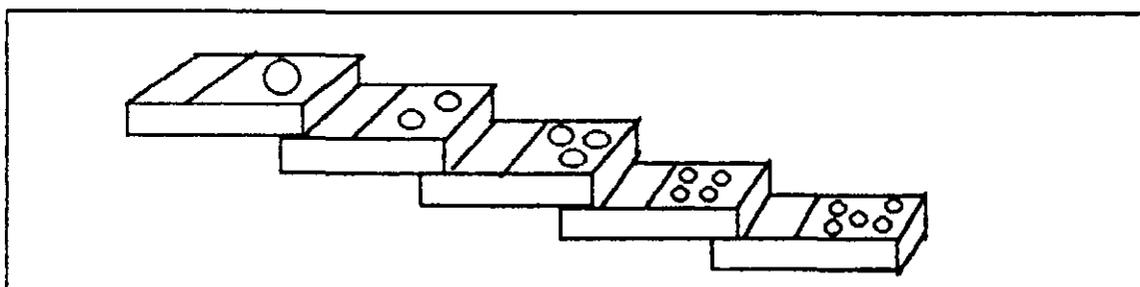
5. Faktor V

Kerugian atau kelainan akibat kecelakaan. Kerugian bisa menimpa pekerja, pengusaha dan masyarakat konsumen. Kerugian pada pekerja adalah cacat, ketidak mampuan (sementara/tetap), meninggal, psikis terganggu, berkurangnya pendapatan. Kerugian pada pengusaha adalah biaya langsung dan tak langsung (seperti telah dikemukakan sebelumnya).



Gambar : Deretan 5 faktor dominan (Penyebab)

Dalam deretan faktor-faktor kecelakaan ini, bila faktor I jatuh, maka faktor tersebut menimpa faktor II dan seterusnya hingga faktor V, maka hasilnya ialah terjadinya kerugian-kerugian.(gambar 2).

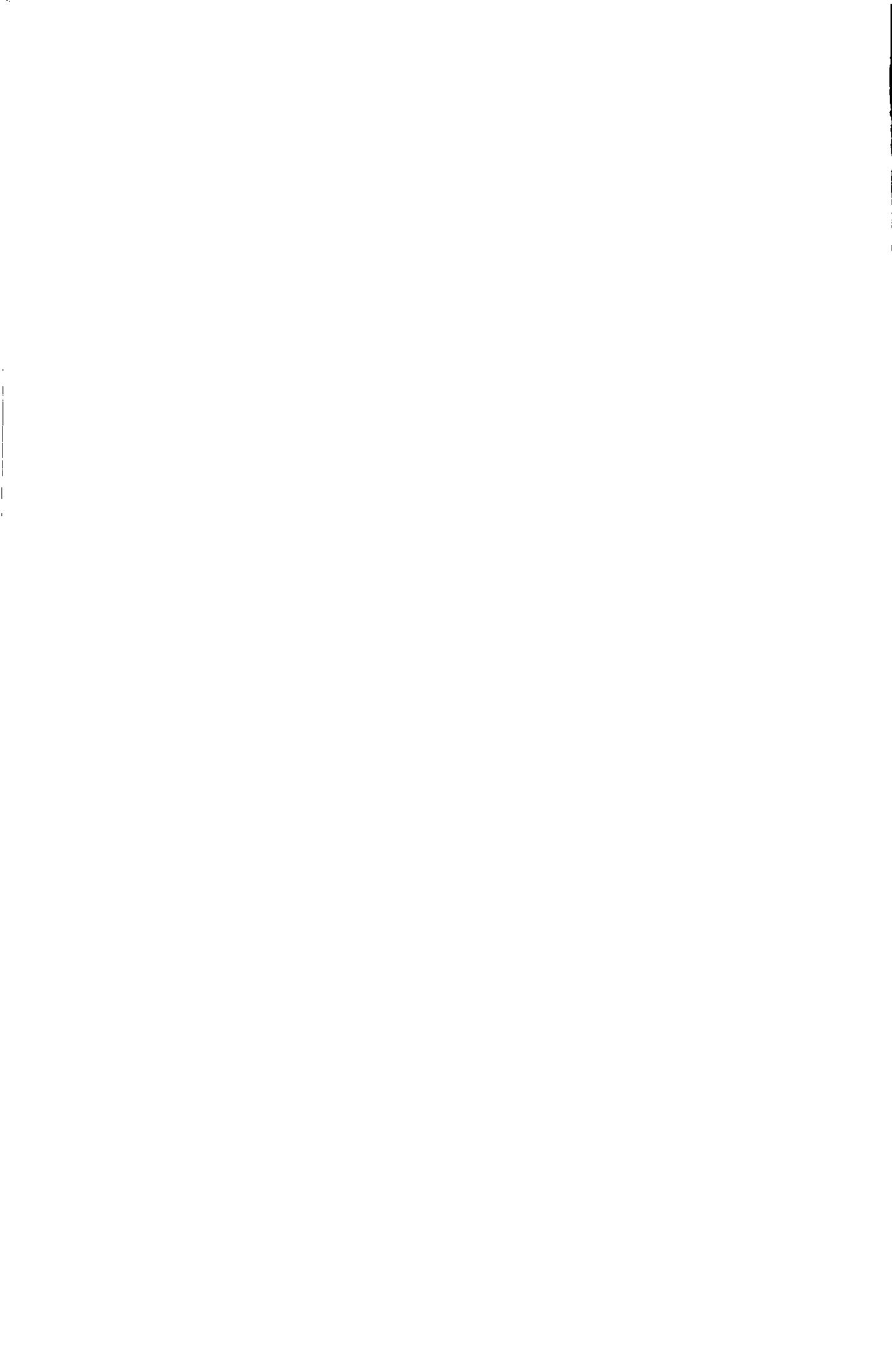


Dalam seni pencegahan, dari kelima faktor ini yang paling relevan untuk diadakan koreksi ialah faktor III (perbuatan-perbuatan berbahaya) dan dapat ditingkatkan kewaspadaannya dengan pendidikan, penataran, supervisi yang ketat, melatih ketrampilan, perbaiki kondisi kerja dan lain-lain. Disinilah pentingnya peranan pengawas (supervisor) atau pimpinan regu dalam manajemen keselamatan kerja untuk tidak segan-segan memberi peringatan-peringatan dan petunjuk-petunjuk yang benar agar supaya para pekerja mematuhi peraturan yang ada. Apabila faktor III ini, dapat diatasi maka kejadian kecelakaan akan dapat dihindari, atau setidaknya-tidaknya kejadian kecelakaan dapat dikurangi.

Klasifikasi Kecelakaan Kerja

Klasifikasi kecelakaan kerja, menurut Organisasi Perburuhan Internasional tahun 1962 sebagai berikut :

1. Klasifikasi menurut jenis kecelakaan :
 - a. Tertumbuk atau terkena benda-benda.
 - b. Gerakan-gerakan melebihi kemampuan.
 - c. Terjepit oleh benda, dan lain-lain.
2. Klasifikasi menurut penyebab :
 - a. Mesin
 - Pembangkit tenaga, terkecuali motor-motor listrik.
 - Mesin-mesin penyalur (transmisi)
 - Mesin-mesin untuk mengerjakan log
 - Mesin-mesin lain yang tidak termasuk dalam klasifikasi tersebut.
 - b. Alat angkat dan alat angkut
 - Mesin angkat dan peralatannya
 - Alat angkutan diatas rel
 - Alat angkutan lain yang beroda, terkecuali kereta api
 - Alat angkut udara
 - Alat angkutan air
 - Alat-alat angkutan lain
 - c. Peralatan lain
 - Bejana bertekanan
 - Instalansi pendingin
 - alat-alat kerja dan perlengkapannya
 - Peralatan lain yang belum termasuk dalam klasifikasi tersebut



Dari klasifikasi tersebut, dapat disimpulkan kecelakaan kerja jarang sekali disebabkan oleh satu faktor, melainkan oleh beberapa faktor. Penggolongan menurut jenis menunjukkan peristiwa yang langsung mengakibatkan kecelakaan dan menyatakan suatu benda ataupun zat sebagai penyebab dapat mengakibatkan kecelakaan, sehingga sering dipandang sebagai kunci bagi penyelidikan lebih lanjut. Klasifikasi menurut penyebab dapat dipakai untuk menggolongkan penyebab menurut luka-luka atau kelainan akibat kecelakaan atau menurut jenis dari kecelakaan yang terjadi yang diakibatkannya. Keduanya membantu dalam usaha pencegahan kecelakaan akan tetapi klasifikasi yang disebut terakhir terutama sangat penting. Penggolongan menurut sifat dan letak luka atau kelainan ditubuh berguna bagi penelaahan tentang kecelakaan lebih lanjut dan terperinci.

Faktor Manusia

1. Faktor Pengemudi

Dari berbagai penyelidikan yang dilakukan tentang faktor manusia dalam hubungannya dengan kecelakaan lalu lintas dapat dikemukakan faktor-faktor manusia pemakai jalan khususnya pengemudi yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagai berikut :

- a. Daya konsentrasi yang kurang baik
- b. Daya perkiraan yang kurang baik
- c. kurang trampil
- d. Daya reaksi yang lambat
- e. Gangguan emosi
- f. Kelainan fisik
- g. Mabuk
- h. Kelelahan
- i. Kelainan psikriatik
- j. Faktor kepribadian.
- k. Kurang disiplin atau ketaatan terhadap peraturan lalu lintas yang disebabkan antara lain oleh hal-hal sebagai berikut :
 1. Peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan lalu lintas termasuk sanksi hukuman terhadap pelanggar tidak sesuai lagi dengan perkembangan lalu lintas dan tidak menimbulkan kejeraan bagi pelanggar lalu lintas.

7. Terlalu banyaknya jumlah kendaraan umum dibandingkan dengan jumlah penumpang, sehingga terjadi persaingan ketat, akibatnya pengemudi kendaraan umum lebih berani melakukan pelanggaran.
8. Pengemudi harus tahu beratnya hukuman terhadap pelanggaran yang telah dilakukan, untuk itu harus ada sanksi yang cukup berat diluar hukuman yang sekarang telah ada sehingga pengemudi takut terhadap pelanggaran-pelanggaran yang dengan sengaja dibuatnya.

Dari apa yang telah diuraikan diatas, dapat disimpulkan bahwa pada hakekatnya kesalahan pengemudi yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, secara garis besar dapat digolongkan atas empat faktor sebagai berikut :

- Faktor kecakapan jasmani dan rokhani yang baik.
- Faktor kurangnya penguasaan terhadap peraturan dan sopan santun lalu lintas.
- Faktor kurang trampil didalam melakukan pekerjaan mengemudi
- Faktor kurang disiplin/kurang taat terhadap peraturan dan sopan santun lalu lintas.

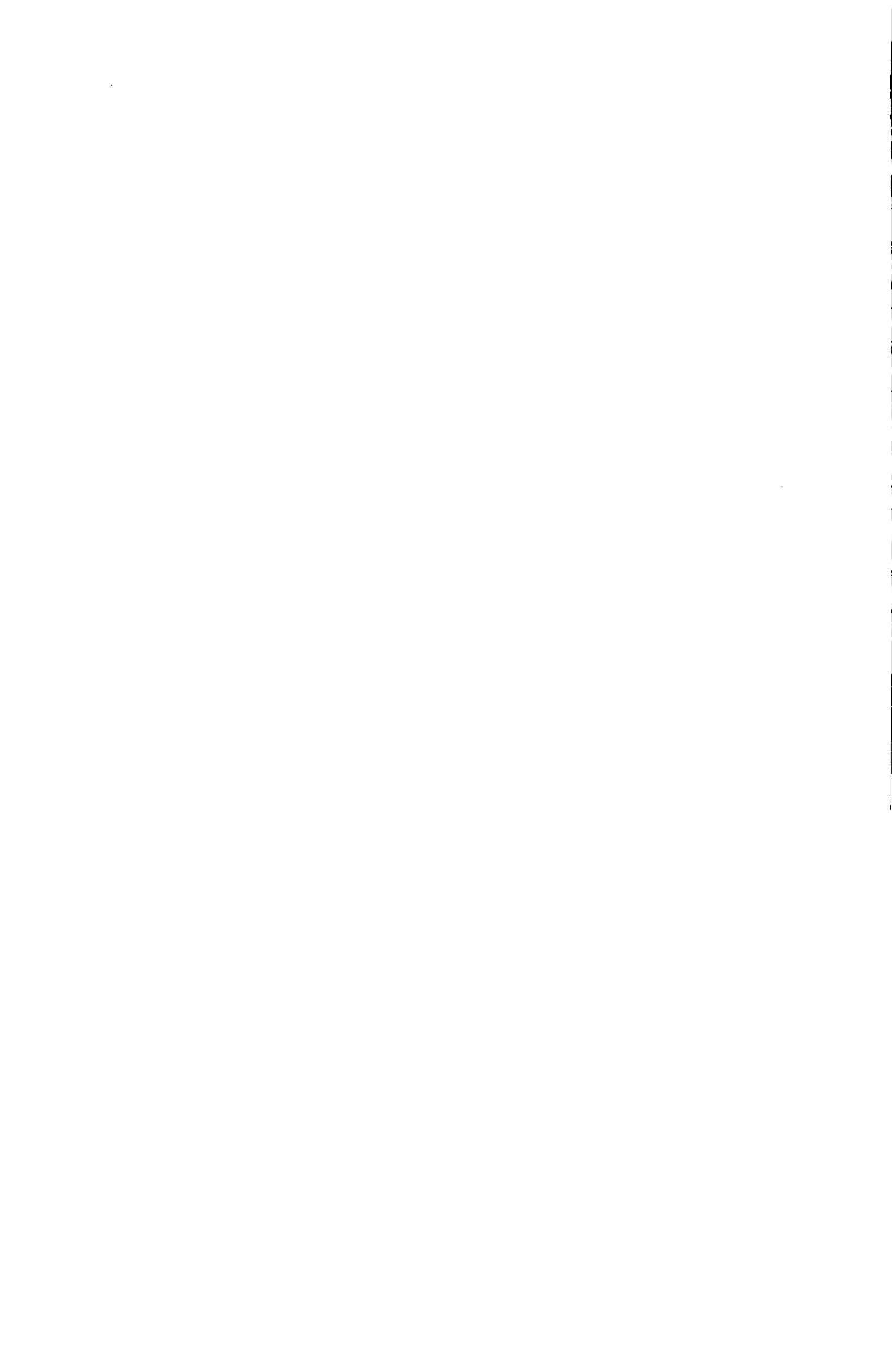
2. Penumpang.

Penumpang harus dapat diatur dan mau sadar sehingga tidak menaiki/turun kendaraan umum disembarang tempat dijalan raya yang dapat membahayakan kendaraan lainnya.

3. Pejalan kaki.

Kurangnya disiplin lalu lintas para pejalan kaki, langsung ataupun tidak langsung dapat mengakibatkan timbulnya kecelakaan lalu lintas.





Faktor Kendaraan

Kondisi kendaraan dan perlengkapannya dapat pula merupakan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas oleh karena kurang memenuhi persyaratan keamanan, antara lain :

- Mekanik kendaraan
- Umur kendaraan
- Karoseri, design dan ukuran kendaraan.
- Penerangan kendaraan.
- Alat-alat kendali kendaraan seperti rem, kemudi, kopling dsb
- Stabilitas dari kendaraan.

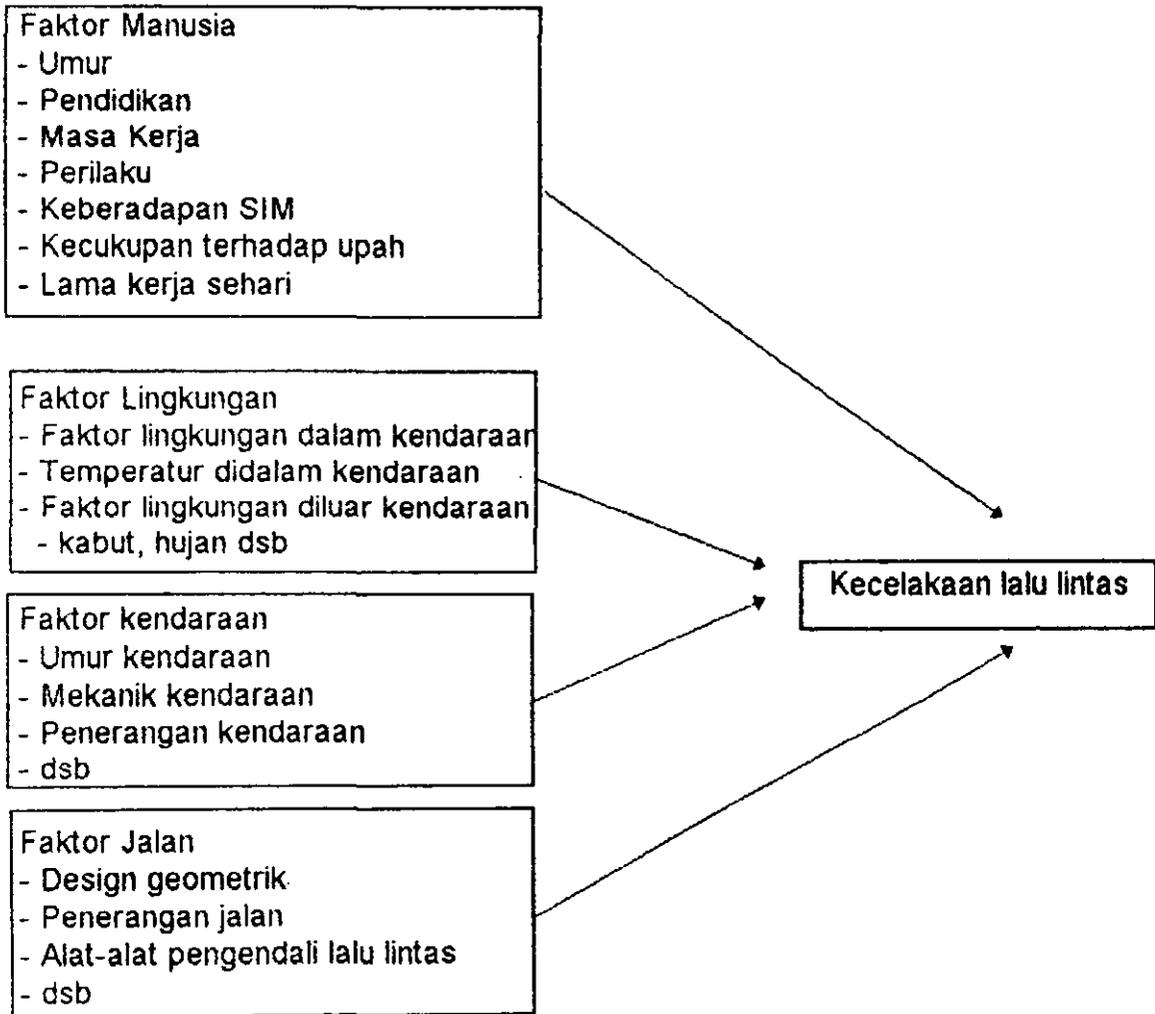
Faktor Jalan

Kondisi jalan beserta sarana dan prasarana yang belum sempurna, antara lain :

1. Design geometrik
2. Perencanaan pada pembuatan jalan raya kurang memperhatikan enegering lalu lintas sehingga dapat membahayakan pemakai jalan.
3. Alat-alat pengendali jalan.
4. Trotor dan tempat-tepat penyeberangan.
5. Jembatan dan tanggul-tanggul.
6. Terminal serta tempat pemberhentian kendaraan angkutan umum belum direncanakan dan dibuat ditempat yang strategis umpama dekat pos polisi pos P3K.
7. Persimpangan jalan serta lintasan jalan kereta api.
8. Dalam tiap kecelakaan umumnya disebabkan berbaurnya antara dua kendaraan roda dua dan roda empat. Seharusnya roda dua lewat jalur kiri dan roda empat harus jalur tengah.
9. Perlu pemisahan jalur kendaraan cepat, lambat dan jalan kaki.



Kerangka Konseptual





Jumlah sampel diperoleh dengan rumus :

Menurut Lemeshow, 1990.

$$N = \frac{Z^2 \cdot 1 - \alpha / 2 \cdot P (1-P)}{d^2}$$

Keterangan : $Z = 95\% \quad \alpha = 0,05$

$Z \cdot 1 - \alpha / 2 = 1,96$

$d = 0,1$

$P = 0,5$

$n = 46,09$

IV.5. Pengumpulan data

Data Primer : diambil dari wawancara dan observasi

Data sekunder : diambil di Instansi kepolisian (SatLanTas Pol Wil Tabes, Surabaya 1997)

IV.6 Pengolahan data dan analisa data

Pengolahan data dilakukan melalui tahapan kodefikasi, sortasi, tabulasi dan hasilnya disajikan dalam bentuk diskriptif, naratif dan tabelaris.

IV.7. Definisi Operasional

a. Kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian akhir daripada suatu rentetan (serangkaian) peristiwa yang tidak disengaja dengan akibat kematian, luka-luka ataupun kerusakan benda yang terjadi di jalan umum (UU lalulintas no 3. tahun 1985).

b. Bemo .

Adalah angkutan dalam kota atau sekitar kota dengan berbagai tujuan yang ditandai dengan Lyn (warna kendaraan) terdiri dari berbagai jenis kendaraan



Faktor kendaraan adalah kondisi kendaraan yang diduga sebagai penyebab kecelakaan

j. Faktor lingkungan

Faktor lingkungan adalah kondisi jalan dan cuaca yang dalam keadaan tertentu (seperti jalan licin, berlubang) dapat menyebabkan kecelakaan



BAB V

HASIL PENELITIAN

Hasil dari pengumpulan data yang berasal dari data primer dan data sekunder yang diambil dari SatLanTas meliputi data pengemudi yang pernah mengalami Kecelakaan lalu lintas (Laporan Bulanan dan laporan Triwulan) dan dilengkapi dengan laporan atau catatan kejadian kecelakaan. Selain itu data diambil dari data primer yang dilakukan dengan mewawancarai responden .

V. GAMBARAN UMUM

V. 1.1 Gambaran Umum Kotamadya Surabaya

Kotamadya Surabaya terletak pada $07^{\circ} 21' \text{ LS}$ dan $112^{\circ} 36'$ sampai dengan $112^{\circ} 54' \text{ BT}$. Kotamadya Surabaya merupakan daerah dataran rendah dengan ketinggian 3-6 meter di atas permukaan laut, kecuali daerah sebelah selatan terdapat perbukitan dengan ketinggian 25-50 meter diatas permukaan laut. Luas wilayah Kotamadya Surabaya kurang lebih $326,36 \text{ km}^2$, yang terbagi dalam 5 wilayah pembantu Walikota 5 wilayah pembantu Walikota tersebut adalah Surabaya Utara, Surabaya Timur, Surabaya Selatan, Surabaya Barat dan Surabaya Pusat. Wilayah-wilayah ini masih terbagi lagi menjadi 38 kecamatan dan 163 kelurahan. Adapun Wilayah Kotamadya Surabaya dibatasi oleh :

- Sebelah Utara : Selat Madura
- Sebelah Timur : Selatan Madura
- Sebelah Selatan : Kabupaten Sidoarjo
- Sebelah Barat : Kabupaten Gresik

Jumlah penduduk di Kotamadya Surabaya menurut laporan Biro Pusat Statistik

V.2.1. Umur Pengemudi Bemo di Kotamadya Surabaya

Berdasarkan kuesioner dan wawancara dengan pengemudi bemo di Kotamadya Surabaya didapatkan data tentang umur pengemudi yang dapat dilihat pada tabel V.4.

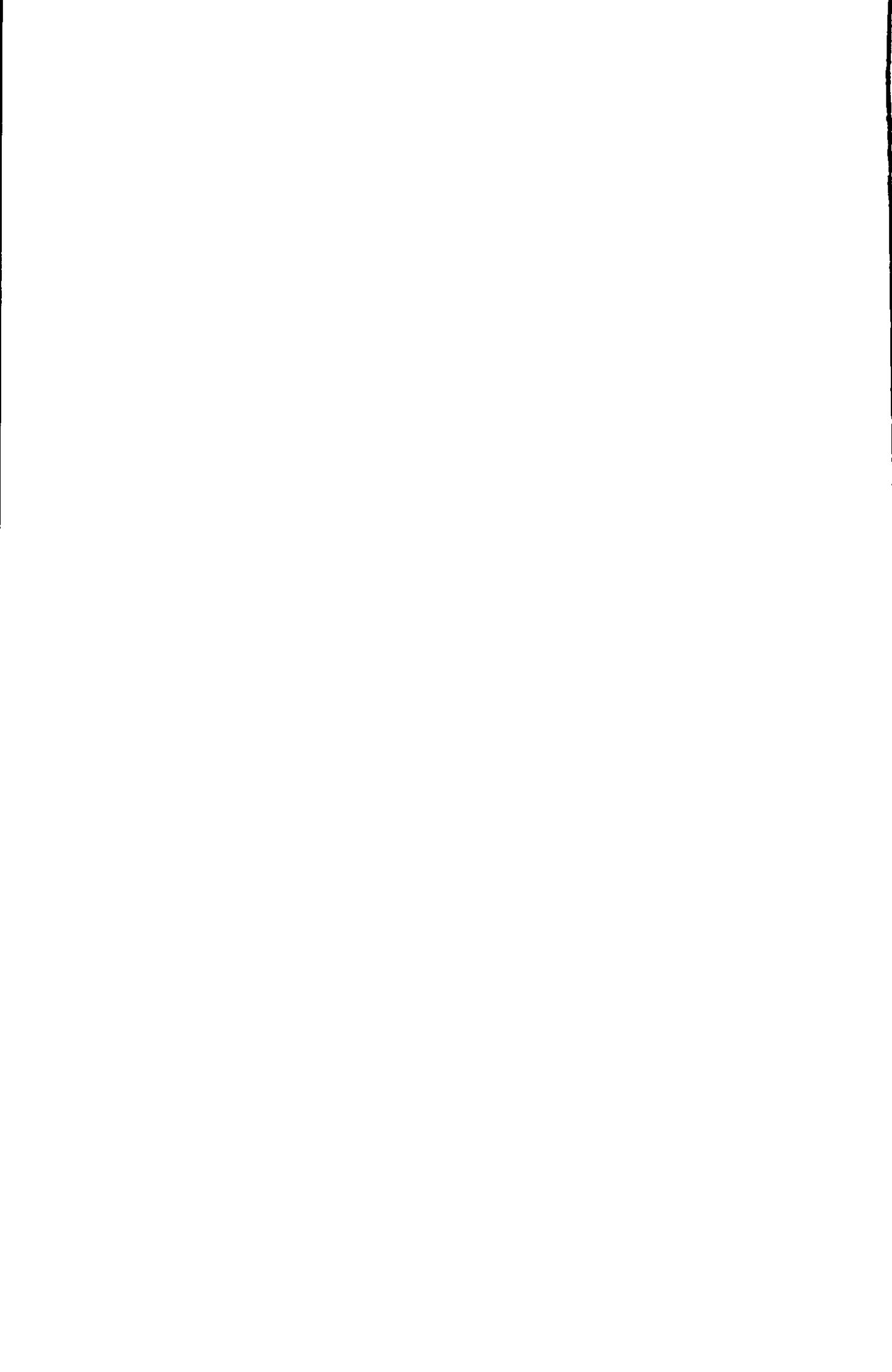
Tabel V.4. Distribusi Umur Pengemudi Bemo di Kotamadya Surabaya Tahun 1998

No.	Umur (tahun)	Frekuensi	Persentase (%)
1.	<20	0	0,0
2.	20-24	2	4,0
3.	25-29	8	16,0
4.	30-34	9	18,0
5.	35-39	16	32,0
6.	40-44	8	16,0
7.	45-59	4	8,0
8.	50-54	2	4,0
9.	55-59	0	0,0
10.	>60	0	0,0
	Jumlah	50	100,0

Dari tabel V. 4. dapat dilihat bahwa sebagian besar umur pengemudi bemo adalah antara 25-44 tahun (82%) sedangkan untuk umur <20 tahun tidak dijumpai (0%) demikian juga pengemudi yang berumur lebih 55 tahun tidak dijumpai (0%)..

V.2.2. Pendidikan Pengemudi Bemo

Berdasarkan data yang diperoleh dari kuesioner dan wawancara dengan pengemudi bemo diperoleh data seperti yang terdapat pada tabel V.5.



Tabel V.6. Jumlah Tanggungan keluarga Pengemudi Bemo di Kotamadya Surabaya Tahun 1998

No.	Jumlah Tanggungan (orang)	Frekuensi	Persentase (%)
1	0	5	10,0
2	1	1	2,0
3	2	12	24,0
4	3	21	42,0
5	4	8	16,0
6	5	0	0,0
7	6	1	2,0
8	7	1	2,0
9	>7	1	2,0
Jumlah		50	100,00

Dari tabel V.6. dapat dilihat bahwa sebagian besar jumlah tanggungan keluarga pengemudi bemo adalah 3 orang (42,0%) kemudian 2 orang (24,0%). sedangkan yang paling sedikit adalah dengan tanpa tanggungan (2,0%).

V.2.5. Pendapatan Pengemudi Bemo

Berdasarkan data dari kuesioner dan wawancara dengan pengemudi bemo diperoleh data pendapatan rata-rata dalam sehari sebagai berikut.

Rata-rata dalam sehari pengemudi bemo mendapatkan hasil bersih sebesar Rp 10.000-

Rp 20.000,-.

V.2.6. Lama Kerja dalam Sehari

Berdasarkan kuesioner dan wawancara dengan pengemudi bemo didapat lama kerja sehari. Lama kerja dalam sehari dihitung dari banyaknya rit dan waktu yang ditempuh dalam 1 rit. Hal ini dapat dilihat pada tabel V.7. dan tabel V.8.



Tabel V.11. Kapasitas Penumpang Menurut Pengemudi Bemo

No.	Jumlah Penumpang (orang)	Frekuensi	Persentase
1	10	1	2,0
2	12	4	8,0
3	14	11	22,0
4	15	34	68,0
Jumlah		50	100,00

Dari tabel V.11. dapat dilihat bahwa sebagian besar pengemudi bemo berpendapat bahwa kapasitas penumpang ada 15 orang (68,0 %) . Adapun kapasitas penumpang tergantung dari jenis kendaraan (bemo).

b. Perilaku pengemudi bemo dalam mengemudikan bemo

Berdasarkan kuesioner dan wawancara dengan pengemudi bemo dapat dilihat data kecepatan rata-rata seperti tabel V.11.

Tabel. V. 12. Kecepatan Rata-rata Pengemudi Bemo

No.	Kecepatan (Km/jam)	Frekuensi	Persentase
1	< 20	0	0,00
2	20-40	3	6,0
3	40-60	46	92,0
4	60-80	1	2,0
5	80 >	0	0,00
Jumlah		50	100,00

Tabel V.12. dapat dilihat bahwa sebagian besar kecepatan rata-rata pengemudi bemo adalah 40-60 km/jam (92%), kemudian 20-40 km/jam (6 %). Sedangkan untuk kecepatan < 20 km/jam dan > 80 km/jam tidak ada sama sekali (0%)

Tabel V.13. Perilaku Pengemudi Bemo dalam Melakukan Persiapan-persiapan pada Mobil (Cek Up) sebelum menjalankan Bemo

No.	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	sering/ selalu	38	72,0
2	Kadang-kadang	12	24,0
3	Tidak pernah	0	00,0
Jumlah		50	100,00

Dari tabel. V.13. dapat dilihat sebagai besar pengemudi bemo sering melakukan cek up pada kendaraan sebelum menjalankan bemo (72,0%). Sedangkan untuk pengemudi bemo kadang-kadang melakukan cek up sebanyak (24,0%).

d. Jenis persipan yang dilakukan sebelum menjalankan bemo adalah

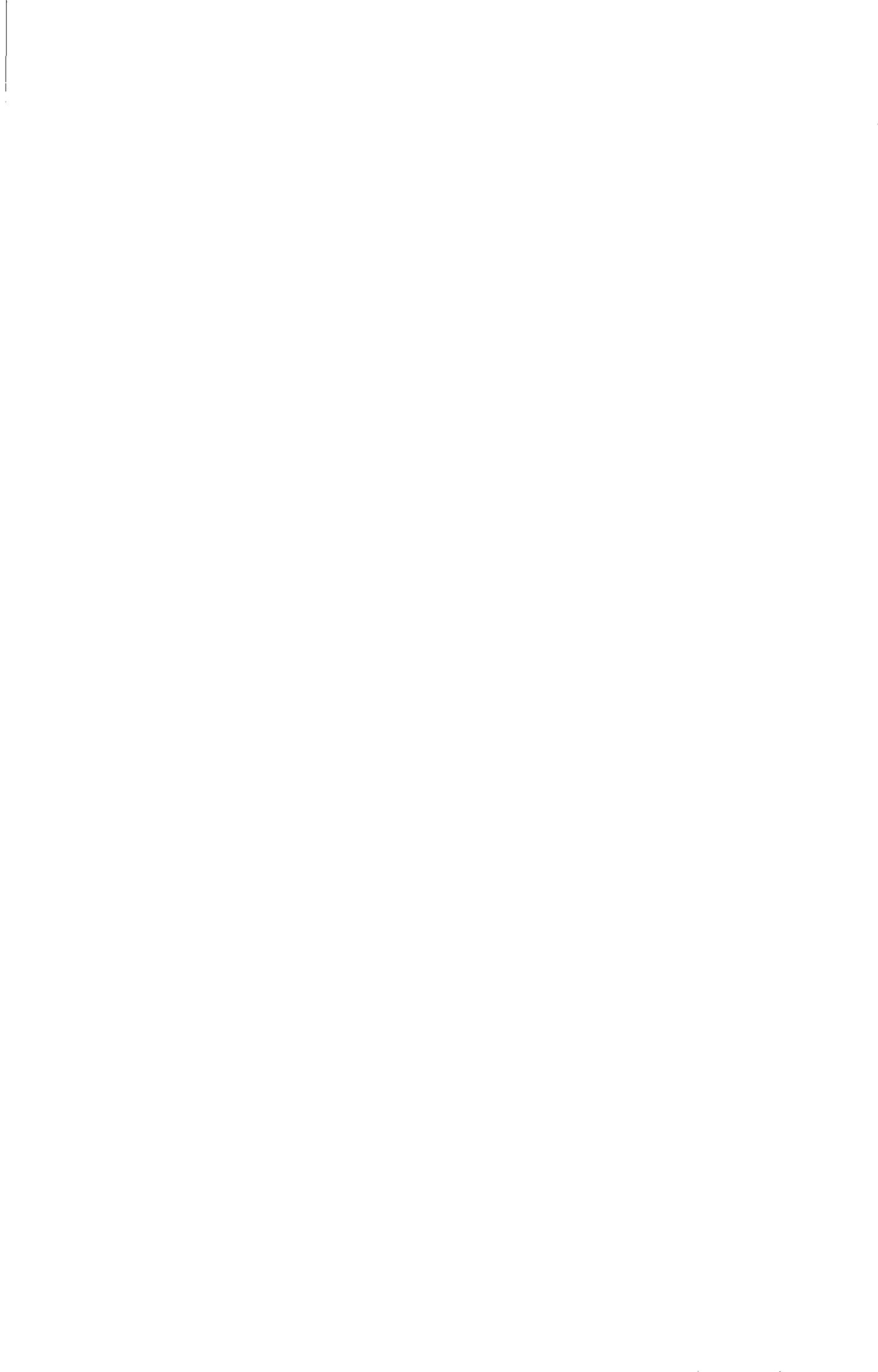
1. Cek up seluruh kondisi mobil yaitu kebersihan badan mobil dan cek up mesin beserta surat-surat (STNK, SIM) 36 (72,0%), kontrol mesin saja 4 (8,0%), memanasi mobil 2 (4,0%), yang lain-lain hanya mengecek ban dan bensin tanpa melihat kondisi mesin dan kebersihan badan mobil 8 (16,05).

f. Jenis SIM yang dimiliki Pengemudi Bemo

Berdasarkan kuesioner dan wawancara dengan pengemudi bemo dapat dilihat jenis SIM yang dimiliki pengemudi bemo seperti pada tabel V.14.

Tabel V.14. Jenis SIM yang Dimiliki Pengemudi Bemo

No.	Jenis SIM	Frekuensi	Persentase
1.	SIM A	13	26,0
2	SIM B	2	4,0
3.	SIM BI	7	14,0
4.	SIM B2	0	0,00
5.	SIM A. Umum	9	18,0
6	SIM B1 Umum	19	38,0
7	SIM B2 Umum	0	0,00
Jumlah		50	100,00



(2,0%) Hijet 1000 Daihatsu. Tahun pembuatan kendaraan adalah tahun 1970 sebanyak 6 buah (12,0%), tahun 1982 sebanyak 1 (2,0%), tahun 1987 sebanyak 1 (2,0%), tahun 1990 sebanyak 1 (2,0%), tahun 1991 sebanyak 4 (8,0%), tahun 1992 sebanyak 28 (56%), tahun 1993 sebanyak 3 (6,0%) dan tahun 1994 sebanyak 6 (12,0%)



BAB VI PEMBAHASAN

Dari hasil penelitian terhadap lima puluh orang pengemudi bemo pernah mengalami kecelakaan lalu lintas lebih dari satu kali

VI.1. Umur

Hasil uji chi-square dengan derajat kemaknaan = 0,05 diperoleh nilai probalitas 0,682 nilai probalitas ini lebih besar dari pada 0,05 hal ini berarti bahwa tidak ada perbedaan yang bermakna antara umur pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas.

Umur pengemudi yang mengalami kecelakaan lalu lintas sebageian besar antara 35 -39 tahun (32,0%) kemudian 30-34 tahun (18,0%) dan 25-29 dan 40-44 tahun masing-masing (16,0%).

Umur pengemudi secara umum mempengaruhi kondisi fisik, fisiologi dan psikologi seseorang. Pengemudi yang berumur muda cenderung berna mengambil resiko sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Tetapi hal ini juga dipengaruhi oleh faktor lain misalnya pengemudi yang sedang sakit, lelah, mengantuk sehingga konsentrasi berkurang pada hasil ini umur 35-39 tahun sebenarnya adalah sudah matang untuk pengendalian emosi kejiwaan faktor lain yang tidak kalah pentingnya adalah jumlah tanggungan keluarga dan setoran.

VI. 2. Pendidikan

Pendidikan pengemudi bemo yang mengalami kecelakaan lalu lintas ini sebageian besar berpendidikan SLTA (86,0%) dan SLTP (26,0%), pernah mengikuti perguruan tinggi atau lulusan perguruan tinggi (0,0%) aspek pendidikan sangat mempengaruhi kemampuan seseorang dalam beradaptasi dengan kondisi



sangat mempengaruhi kemampuan seseorang dalam beradaptasi dengan kondisi dan lingkungan begitu juga pada pengemudi bemo meskipun untuk menjadi pengemudi bemo tidak harus mempunyai pendidikan tinggi. Tetapi pengemudi yang berpendidikan tinggi lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraan sehingga resiko kecelakaann lalu lintas sangat kecil

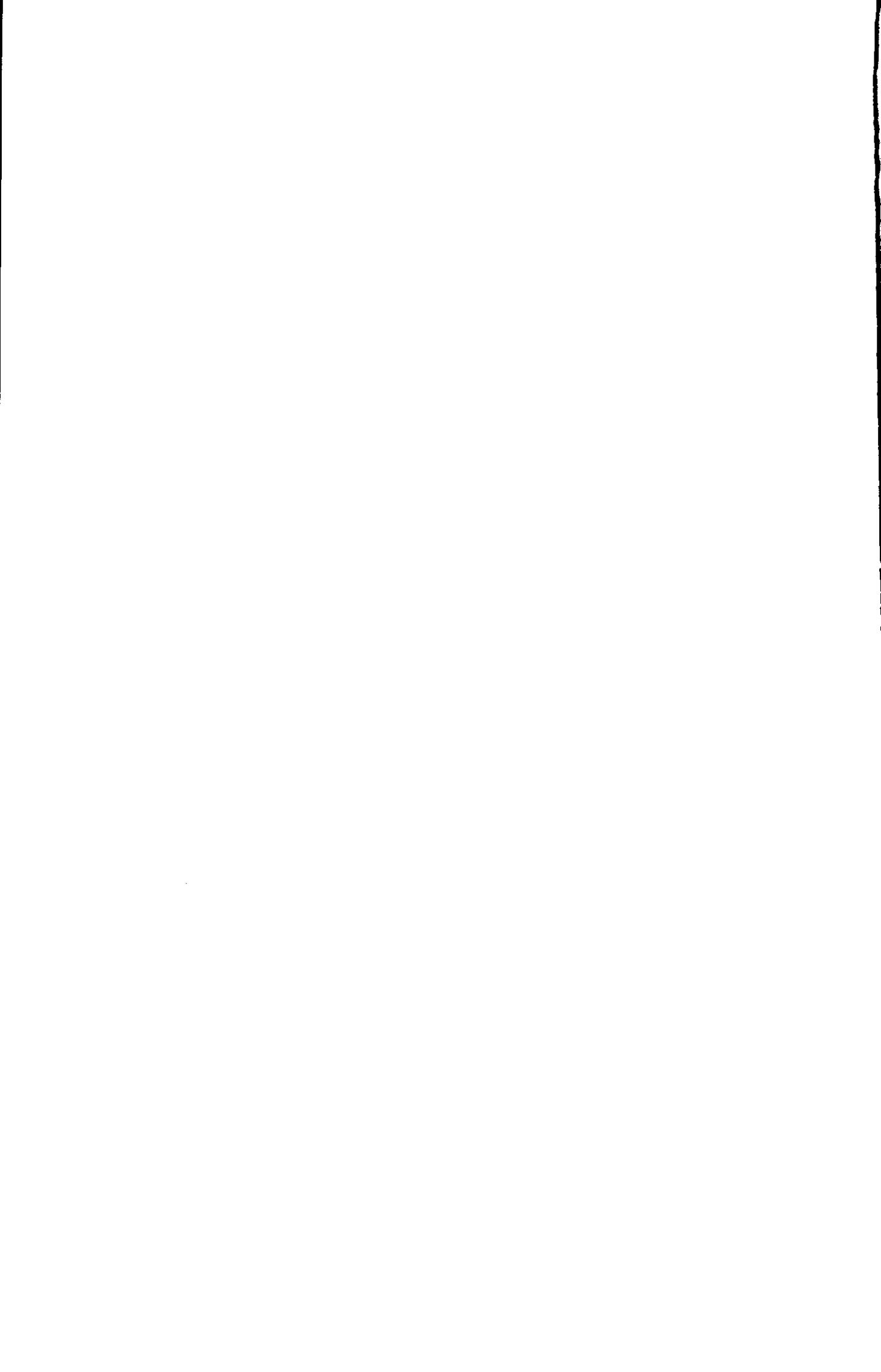
VI.3. Masa Kerja

Dari hasil penelitian masa kerja pengemudi bemo rata-rata 1-5 tahun untuk satu lyn ini, biasanya semakin lama maka semakin ahli atau berpengalaman. Tetapi dalam penelitian ini kecelakaan bisa dialami. Oleh pengemudi yang masa kerjanya lebih lama. Hal ini terjadi bukan karena kurangnya pengalaman atau kurang ahli tetapi karena kurang hati-hati. Selain itu angka kecelakaan ini dilihat dari awal hingga akhir pengambilan data, jadi bagi pengemudi yang sudah lama bekerja pernah mengalami kecelakaan pada masa lalu .

VI.4 .Pendapatan

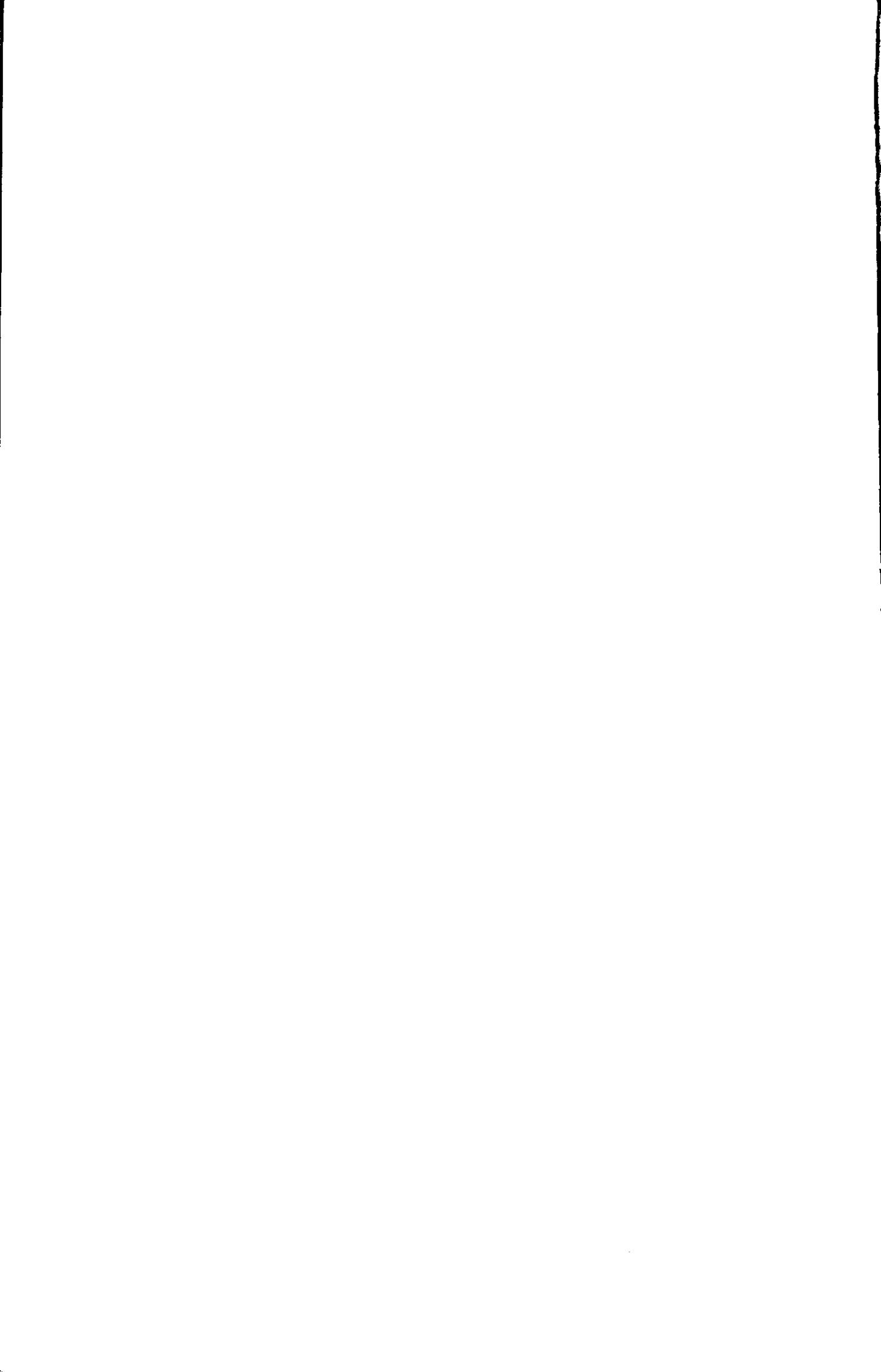
Dari hasil Penelitian pendapatan bersih rata-rata pengemudi bemo mendapatkan sejumlah Rp 10.000,- - Rp 20.000,- dalam sehari , hal ini tergantung dari rit bemo, banyaknya penumpang, kondisi kendaraan dan jalan. Pada hari-hari tertentu kadang-kadang bisa lebih karena Bemo tidak saja sebagai angkutan sesuai rit tetapi juga menerima catering.

pengemudi yang sering mengalami kecelakaan lalu lintas , semakin sedikit pendapatanya karena karena ada faktor harus mengganti kerusakan kendaraan dan pengobatannya.



VI.11. Faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan

Dari hasil keseluruhan penelitian ini faktor-faktor dominan yang mempengaruhi kejadian kecelakaan yang terbanyak adalah faktor manusia (76,0%). Faktor ini banyak didukung oleh kejiwaan, kelelahan, mengantuk, banyak tanggungan, setoran dan minum obat. Faktor pendukung yang lain faktor yang tidak kesengajaan misalnya ditabrak dari belakang oleh kendaraan lain. Faktor lingkungan menjadi dominan nomor 2 yang dipengaruhi pula oleh keadaan jalan yaitu rusak berlobang-lobang, banjir dan licin keadaan jalan yang demikian mempercepat kerusakan kendaraan dan membuat pengemudi maupun penumpang tidak nyaman dan aman didukung pula dengan keadaan badan jalan yaitu termasuk jalan raya, jalan bebas hambatan dan jalan kampung yang mana jalan-jalan tersebut mempunyai konstruksi yang berbeda-beda baik bentuk konstruksi maupun besar dan lebar jalan. Keadaan lalu lintas yang tidak teratur misalnya adanya penyeberang disepanjang jalan rambu lalu lintas yang tidak jelas menjadikan faktor lingkungan atau jalan harus dipikirkan untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor yang lainnya adalah penerangan lampu terutama untuk malam hari. Faktor kendaraan juga mempengaruhi terjadinya kecelakaan terutama kelengkapan mobil yaitu lampu rem, gas, kopling, spion dan keadaan ban. Tahun pembuatan mobil jenis mobil dan yang tak kalah pentingnya kapasitas penumpang yang melanggar undang-undang lalu lintas no. 3 tahun 1985. Dari kesemuanya itu yang terpenting dari pengemudi bemo adalah cek up seluruh kendaraan dan surat-surat agar mematuhi peraturan lalu lintas.



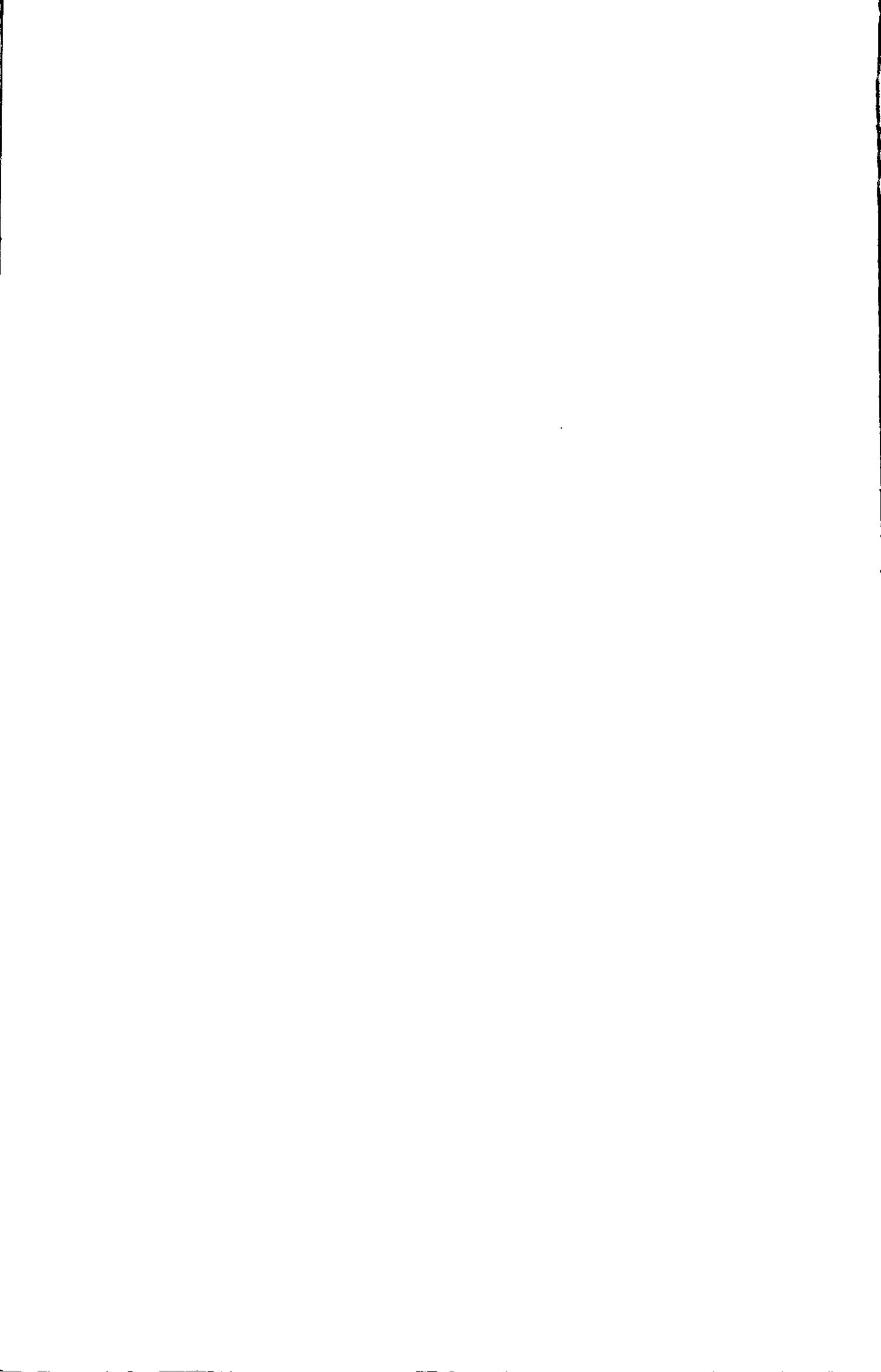
BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

VII.1. Kesimpulan

Dari hasil dan pembahasan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi angka kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bemo maka dapat disimpulkan :

1. Umur rata-rata pengemudi bemo yang mengalami kecelakaan lalu lintas adalah 35-39 sejumlah (32,0%)
2. Pendidikan rata-rata pengemudi bemo SLTA (68,0%)
3. Pendapatan rata-rata pengemudi bemo Rp. 10.000,- s/d Rp. 20.000,- (100,0%)
4. Masa kerja pengemudi bemo pada satu lyn satu rute adalah 1-5 tahun dan rata-rata mengalami kecelakaan paling sedikit 1 kali dengan katagori luka ringan dan berat tetapi masih bisa menjalankan aktivitas mengemudi bemo.
5. Kecepatan rata-rata pengemudi bemo antara 40 - 60 km/jam
6. Jumlah tanggungan keluarga rata-rata pengemudi bemo 3 orang
7. Jenis SIM yang dimiliki adalah B1 umum dan SIM A
8. Faktor dominan yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas adalah :
 - a. faktor manusia (76,0%)
 - b. faktor lingkungan (12,0%)
 - c. faktor kendaraan (2,0%)
 - d. faktor lain-lainnya (4,0%)
9. Pola pencarian kesehatan pada waktu kecelakaan lalu lintas kerumah sakit adalah yang terbanyak (30,0%)
10. Penataran lalu lintas dan kursus mengemudi kendaraan umum (90,0%) tidak dilakukan oleh pengemudi bemo yang mengalami kecelakaan



VII.2. Saran

Sesuai dengan temuan-temuan yang disampaikan dari hasil penelitian dan kesimpulan maka disarankan :

1. Perlu diadakan pembinaan terhadap pengemudi agar berhati-hati dan mematuhi peraturan lalu lintas, misalnya : diadakan penataran atau pelatihan bagi pengemudi bemo ,memberi sanksi kepada pengemudi yang melanggar peraturan lalu lintas.
2. Kepada Satlantas agar lebih memperketat peraturan jenis SIM yang dimiliki oleh pengemudi, misalnya : seleksi pengambilan SIM baru maupun perpanjangan SIM lama lebih diperketat.
3. Kepada organisasi masing -masing bemo , SPSI (lyn) agar dapat membina para anggotanya dan memberi sanksi-sanksi kepada anggota yang melanggar peraturan lalu lintas.

Daftar Pustaka

- Ditlantas Polda Jatim, (1993-1994), Laporan Tahunan Surabaya, Polda Jatim
- Hardi, Soeselo, (1988), Epidemiologi Kecelakaan Majalah Kedokteran Indonesia, Vol 38, No. 9
- International Labour Office ILO, (1989), Pencegahan Kecelakaan, Jakarta, Pustaka Binaman Pressindo
- Kartari D.S. (1980), Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia, Majalah Kesehatan masyarakat Indonesia, No. 23
- Kepolisian RI, (1981), Masalah Umum Kecelakaan Lalu Lintas dan Sistem Pengolahan Data Oleh Polri, Jakarta, Direktorat Samapta Polri Jakarta.
- Lemeshow, Stanley. David W Hosmer Jr, Janelle Klar & Stephenk Lwanga, 1990 Ade quacy of Sample Size In Health Studies WHO, New York. USA
- Satlantas Pol WilTa Bes Surabaya, (1997) , Laporan Tahunan 1996/1997, Surabaya
- Suma'mur PK, (1985) Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan Kerja Gunung Agung, Jakarta.



