

Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Daerah Mimika, Papua, Tahun 2022

Factors Associated with Condition of Traffic Accidents Victim Among Motorcycle Riders in the Mimika, Papua Region, in 2022

Riska Indasari¹, Ira Marti Ayu¹, Decy Situngkir¹, Mayumi Nitami¹

¹Program Studi Kesehatan Masyarakat, Universitas Esa Ungul

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas di Daerah Papua Resor Mimika pada tahun 2020-2022 terbanyak yaitu pada pengguna sepeda motor dibandingkan mobil. Data kecelakaan dari sat lintas Daerah Papua Resor Mimika menemukan ada 124 kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020, 137 kejadian tahun 2021, dan 169 kejadian tahun 2022. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022. Penelitian ini dilakukan pada bulan Desember 2022-Agustus 2023. Penelitian ini menggunakan desain penelitian *cross sectional* analitik dengan besar sampel sebanyak 152 pengemudi sepeda Motor. Pengambilan sampel menggunakan *simple random sampling*. Adapun variabel independen yaitu kondisi pengemudi, kondisi gangguan kesehatan, kondisi kendaraan, kondisi jalan dan kondisi lingkungan dan variabel dependennya yaitu kondisi korban kecelakaan lalu lintas. Data akan dianalisis dengan analisis univariat dan bivariat menggunakan uji *chi-square*. Hasil univariat menunjukkan proporsi tertinggi yakni korban luka berat (42,1%), kondisi pengemudi berisiko (86,8%), kondisi gangguan kesehatan berisiko (50,7%), kondisi kendaraan tidak berisiko (83,6%), kondisi jalan tidak berisiko (57,9%) dan kondisi lingkungan tidak berisiko (87,5%). Hasil bivariat menunjukkan ada hubungan antara kondisi gangguan kesehatan dengan kondisi korban kecelakaan lalu lintas (PR= 2,59; 95%CI: 1,29-5,21), sedangkan variabel yang tidak berhubungan adalah kondisi pengemudi (PR= 1,51; 95%CI: 0,51-4,50), kondisi kendaraan (PR= 1,36; 95%CI: 0,66-2,79), kondisi jalan (PR= 1,46; 95%CI: 0,80-2,66), dan kondisi lingkungan (PR= 0,96; 95%CI: 0,38-2,44). Sebaiknya pihak kepolisian selalu memberikan penyuluhan kepada masyarakat tentang bahaya lingkungan mengemudi dalam kondisi pengaruh alkohol berlebih terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci: kecelakaan lalu lintas, pengemudi, gangguan kesehatan, kondisi kendaraan, jalan.

Abstract

The majority of traffic accidents in the Mimika Resort, Papua Region, between 2020 and 2022, involved motorbike users compared to cars. Data from the Mimika Resort Papua Regional Traffic Unit recorded 124 traffic accidents in 2020, 137 incidents in 2021, and 169 incidents in 2022. This research aims to identify factors related to traffic accidents among motorbike drivers in Mimika Resort, Papua, in 2022. The study was conducted from December 2022 to August 2023, using an analytical cross-sectional design with a sample size of 152 motorbike drivers. Simple random sampling was employed. The independent variables include driver condition, health problems, vehicle condition, road conditions, and environmental conditions, while the dependent variable is condition of traffic accidents victim. Data were analyzed using univariate and bivariate analyses, employing the chi-square test. Univariate results showed that the highest proportion of victims were seriously injured (42.1%). Risk factors were found in driver condition (86.8%), health problems (50.7%), vehicle condition (not at risk: 83.6%), road conditions (not at risk: 57.9%), and environmental conditions (not at risk: 87.5%). Bivariate results indicate a relationship between health problems and traffic accident victims' condition (PR = 2.59; 95% CI: 1.29–5.21). However, no significant relationship was found between traffic accidents and driver condition (PR = 1.51; 95% CI: 0.51–4.50), vehicle condition (PR = 1.36; 95% CI: 0.66–2.79), road condition (PR = 1.46; 95% CI: 0.80–2.66), or environmental conditions (PR = 0.96; 95% CI: 0.38–2.44). The police are advised to continually educate the public on the dangers of driving under the influence of alcohol, as this can significantly contribute to traffic accidents.

Keywords: *traffic accidents, driver condition, health problems, vehicle condition, road, environmental*

Korespondensi : Ira Marti Ayu
Email : ira.marti@esaunggul.ac.id

Info Artikel

Artikel diterima : 05 April 2024
Artikel direvisi : 13 September 2024
Artikel dipublikasi : 30 September 2024

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas (KLL) merupakan penyebab utama cedera yang tidak disengaja dan juga menjadi penyebab kematian (1). Pada tahun 2021 jumlah kematian yang disebabkan oleh KLL secara global yaitu sekitar 1,19 juta kematian dengan *rate* sebesar 15 kematian per 100.000 penduduk. Sebesar 92% kematian karena KLL terjadi di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah dimana 21% kematian terjadi pada pengendara sepeda motor roda dua atau tiga (2). Hasil Riset Kesehatan Dasar tahun 2018 menunjukkan cedera akibat kecelakaan lalu lintas (KLL) pada pengendara sepeda motor yaitu 72,7% dan pada penumpang sepeda motor sebesar 19,2% (3). Angka ini menunjukkan KLL pada pengendara dan penumpang sepeda motor sangat tinggi. Beberapa penelitian menemukan penyebab terjadinya KLL pada pengendara sepeda motor yaitu faktor manusia (lengah, mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib dan kecepatan tinggi), faktor kecepatan berkendara dan faktor kelelahan (4,5).

Hasil survei pendahuluan ditemukan bahwa KLL di Daerah Papua Resor Mimika pada tahun 2020-2022 yang terbanyak yaitu pada pengguna sepeda motor dibandingkan pengguna mobil. Pada tahun 2020 terdapat 124 kejadian KLL sepeda motor dimana terdapat 225 korban. Adapun dari 225 korban ditemukan proporsi KLL ringan sebanyak 74 (33%), KLL sedang sebanyak 113 (50%) dan KLL berat sebanyak 38 (17%). Pada tahun 2021 terdapat 137 KLL sepeda motor dimana terdapat 224 korban. Adapun dari 224 korban ditemukan proporsi KLL ringan sebanyak 68 (30%), KLL sedang sebanyak 110 (49%) dan KLL berat sebanyak 46 (21%). Pada tahun 2022 terdapat 169 kejadian KLL sepeda motor dimana terdapat 286 korban. Adapun dari 286 korban ditemukan proporsi KLL ringan sebanyak 94 (33%), KLL sedang sebanyak 151 (53%) dan KLL berat sebanyak 41 (14%). Berdasarkan uraian tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Sepeda Motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022”.

METODE

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan desain studi *cross-sectional*. Penelitian ini dilakukan di Sat Lantas Daerah Papua Resor Mimika pada bulan Desember 2022-Agustus 2023. Populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh pengemudi sepeda motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Daerah Papua Resor Mimika Tahun 2022 sebanyak 169 pengemudi. Besar sampel dihitung menggunakan rumus uji hipotesis beda proporsi didapatkan sebanyak 152 responden. Teknik pengambilan sampel dengan menggunakan *simple random sampling* dengan ketentuan inklusi yaitu jika dalam 1

kendaraan bermotor melibatkan 3 korban, maka diambil salah satunya sebagai sampel dan data laporan kejadian kecelakaan pengemudi lengkap, dalam artian tersedia semua informasi variabel-variabel yang diteliti. Variabel dependen pada penelitian ini yaitu kondisi korban kecelakaan lalu lintas dan variabel independennya yaitu kondisi pengemudi, kondisi gangguan kesehatan, kondisi kendaraan, kondisi jalan, dan kondisi lingkungan.

Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan data sekunder yaitu laporan kecelakaan lalu lintas roda dua di tahun 2020-2022 di Sat Lantas Daerah Papua, Resor Mimika. Data pada penelitian ini dianalisis secara univariat dan bivariat dengan menggunakan *software* pengolahan data statistik (SPSS). Untuk melihat hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen digunakan uji *chi-square*. Penelitian ini juga telah lolos kaji etik penelitian dengan nomor 0923-10.074/DPKE-KEP/FINAL-EA/UEU/X/2023.

HASIL PENELITIAN

a. Analisis Univariat

Kondisi korban KLL dikategorikan menjadi 3 kategori yaitu KLL yang menyebabkan korban meninggal dunia, KLL berat jika korban luka berat dan butuh perawatan, dan KLL ringan jika korban mengalami luka ringan. Untuk analisis bivariat dijadikan 2 kategori yaitu meninggal dunia dan luka berat dan luka ringan. Variabel kondisi pengemudi dikategorikan menjadi 2 kategori yaitu beresiko (jika mengalami salah satu kondisi seperti lengah, tidak tertib, tidak terampil, dan kecepatan tinggi) dan tidak beresiko (jika tidak mengalami salah satu kondisi seperti lengah, tidak tertib, tidak terampil dan kecepatan tinggi). Variabel gangguan kesehatan dikategorikan menjadi beresiko (jika mengalami salah satu kondisi seperti mengantuk, lelah dan mabuk) dan tidak beresiko (jika tidak mengalami salah satu kondisi seperti mabuk, mengantuk, dan lelah). Variabel kendaraan dikategorikan menjadi beresiko (jika mengalami salah satu kondisi seperti rem blong, lampu motor mati dan ban cocor) dan tidak beresiko (jika tidak mengalami salah satu kondisi seperti rem blong, lampu motor mati dan ban bocor).

Variabel lingkungan dikategorikan menjadi beresiko (jika mengalami salah satu kondisi seperti cuaca hujan dan kabut) dan tidak beresiko (jika tidak mengalami salah satu kondisi seperti cuaca hujan dan kabut). Variabel jalan dikategorikan menjadi beresiko (jika mengalami salah satu kondisi seperti berlubang, rusak, licin, tikungan tajam, tidak berlampu, dan tidak ada marka jalan) dan tidak beresiko (jika tidak mengalami salah satu kondisi seperti berlubang, rusak, licin, tikungan tajam, tidak berlampu, dan tidak ada marka jalan). Hasil analisis univariat dalam penelitian ini, sebagai berikut:

Tabel 1 Distribusi Frekuensi Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas, Kondisi Pengemudi, Kondisi Gangguan Kesehatan, Kondisi Kendaraan, Kondisi Jalan, dan Kondisi Lingkungan

Variabel	Frekuensi (n)	(%)
Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas		
Korban Meninggal Dunia	33	21,7
Korban Luka Berat	64	42,1
Korban Luka Ringan	55	36,2
Kondisi Pengemudi		
Beresiko	132	86,8
Tidak beresiko	20	13,2
Kondisi Gangguan Kesehatan		
Beresiko	77	50,7
Tidak beresiko	75	49,3
Kondisi Kendaraan		
Beresiko	25	16,4
Tidak beresiko	127	83,6
Kondisi jalan		
Beresiko	64	42,1
Tidak beresiko	88	57,9
Kondisi Lingkungan		
Beresiko	19	12,5
Tidak beresiko	133	87,5

Berdasarkan tabel 1 diketahui bahwa dari 152 pengemudi sepeda motor terdapat proporsi tertinggi yaitu pada korban mengalami luka berat sebanyak 64 (42,1%), kondisi pengemudi yang beresiko sebanyak 132 (86,8%), kondisi gangguan kesehatan pengemudi beresiko sebanyak 77 (50,7%), kondisi kendaraan pengemudi yang tidak beresiko sebanyak 127 (83,6%), kondisi jalan yang tidak beresiko sebanyak 88 (57,9%), dan kondisi lingkungan tidak beresiko sebanyak 133 (87,5%).

b. Analisis Bivariat

Hasil analisis bivariat dalam penelitian ini, sebagai berikut:

Tabel 2 Uji Statistik Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Daerah Papua Resor Mimika

Variabel	Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas				Total	P-value	PR (95% CI)
	Meninggal Dunia		Luka Berat dan Ringan				
	n	%	N	%			
Kondisi Pengemudi							
Beresiko	30	22.7	102	77.3	132	100.0	0.568 (0,51-4,50)
Tidak beresiko	3	15.0	17	85.0	20	100.0	

Variabel	Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas				Total	P- value	PR (95%CI)
	Meninggal Dunia		Luka Berat dan Ringan				
	n	%	N	%	N	%	
Kondisi gangguan kesehatan							
Beresiko	24	31,2	53	68,8	77	100,0	0,008 (1,29-5,21)
Tidak beresiko	9	12,0	66	88,0	75	100,0	
Kondisi Kendaraan							
Beresiko	7	28,0	18	72,0	25	100,0	0,569 (0,66-2,79)
Tidak beresiko	26	20,5	101	79,5	127	100,0	
Kondisi Jalan							
Beresiko	17	26,6	47	73,4	64	100,0	0,299 (0,80-2,66)
Tidak beresiko	16	18,2	72	81,8	88	100,0	
Kondisi Lingkungan							
Beresiko	4	21,1	15	78,9	19	100,0	1,000 (0,38-2,44)
Tidak beresiko	29	21,8	104	78,2	133	100,0	

Berdasarkan tabel 2 dapat diketahui hasil uji *chi-square* hasil bahwa ada hubungan antara kondisi gangguan kesehatan pengemudi dengan kondisi korban kecelakaan lalu lintas ($p\text{-value}=0,008$). Selain itu, bahwa ditemukan juga tidak ada hubungan antara kondisi pengemudi ($p\text{-value}=0,568$), kondisi kendaraan ($p\text{-value}=0,569$), kondisi jalan ($p\text{-value}=0,299$), dan kondisi lingkungan ($p\text{-value}=1,000$) dengan kondisi korban kecelakaan lalu lintas.

PEMBAHASAN

Hubungan antara Kondisi Pengemudi dengan Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Sepeda Motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022

Hasil penelitian menemukan bahwa kondisi pengemudi tidak berkaitan dengan kondisi korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika. Hasil ini linier dengan penelitian yang menemukan bahwa pengemudi sepeda motor yang menggunakan HP saat berkemudi mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas (6).

Kondisi pengemudi dalam kondisi pengaruh alkohol, lengah, kecepatan tinggi, dan kurang terampil adalah penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas. Pengemudi yang mabuk akan kehilangan kesadarannya sehingga akan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Pengemudi melakukan aktivitas lain sambil mengemudi sehingga membuat pengemudi lengah dan mengakibatkan kecelakaan. Pengemudi mengendarai kendaraan sembari bermain *handphone*, merokok, atau berbincang-bincang dengan penumpang sehingga konsentrasinya terganggu. Kondisi ini menyebabkan pengemudi tidak mampu memperkirakan potensi bahaya yang akan terjadi (7).

Secara teori ada kondisi pengemudi menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika tetapi, dalam penelitian ini tidak ditemukan adanya hubungan. Hal ini dikarenakan baik pada pengemudi dengan kondisi beresiko dan tidak beresiko sama-sama banyak korban kecelakaan lalu lintas yang mengalami luka berat dan ringan. Adanya pengemudi yang mengalami kecelakaan lalu lintas berat tetapi bukan dikarenakan kondisi pengemudi yang beresiko. Hal ini dimungkinkan ada faktor lain yang menyebabkan pengemudi mengalami kecelakaan lalu lintas berat seperti tidak

menggunakan helm. Hal ini didukung dengan penelitian bahwa pengguna helm berkaitan dengan dengan derajat cedera kepala akibat kecelakaan lalu lintas (8).

Hubungan antara Kondisi Gangguan Kesehatan dengan Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Sepeda Motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022

Hasil penelitian menemukan bahwa gangguan kesehatan berkaitan dengan kondisi korban kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022. Studi yang dilakukan pada pengemudi ojek online mitra di PT.X juga menemukan hasil yang sama yaitu kondisi kesehatan pengemudi berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas (9).

Kesehatan adalah kondisi dimana seseorang tidak merasakan sakit, tidak memiliki tanda-tanda penyakit. Kesehatan menurut WHO yaitu kondisi sejahtera secara fisik, mental dan sosial secara komplit bukan hanya terbebas dari penyakit atau kelemahan (10). Gangguan kesehatan tidak hanya menyebabkan seseorang menjadi sakit tetapi bisa menyebabkan kematian. Masalah kesehatan sangat berdampak pada kesakitan maupun kematian. Gangguan kesehatan pada pengemudi seperti kelelahan, mabuk dan mengantuk dapat menyebabkan kecelakaan yang dapat mengakibatkan seseorang meninggal dan cedera (11).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya hubungan antara kondisi gangguan kesehatan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika. Hasil analisis menunjukkan bahwa kondisi gangguan kesehatan beresiko lebih banyak mengalami kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia dibandingkan dengan kondisi gangguan kesehatana yang tidak beresiko. Hal ini dimungkinkan karena pengemudi yang mengemudi dalam kondisi mabuk sangat mempengaruhi tingkat konsentrasi. Mengonsumsi alkohol melebihi 80mg per 100ml dapat mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan dan dianggap tidak mampu mengendalikan kendaraannya dengan baik (12). Pengemudi yang merasakan mengantuk dapat kehilangan daya reaksi dan konsentrasi yang diakibatkan oleh kurangnya istirahat atau mengemudi kendaraannya lebih dari 5 jam tanpa berhenti sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas (13).

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan dilapangan ditemukan bahwa adanya kebiasaan masyarakat setempat yang sering mengonsumsi minuman beralkohol terutama pada saat ada acara dan ajakan dari teman-teman. Berdasarkan hasil wawancara pada petugas sat lantas menemukan bahwa kecelakaan lalu lintas pada kondisi pengemudi yang mabuk lebih sering terjadi pada waktu sore hari hingga malam hari. Pada kondisi mengantuk dan lelah paling banyak ditemukan di pagi hari dan sore hari. Hal ini dikarekan pada pagi hari banyak pengemudi yang mengemudi dalam kondisi yang belum fit dalam artian masih dalam kondisi mengantuk sehingga pengemudi kurang konsentrasi dalam berkendara. Begitu juga pada sore hari kurangnya istirahat karena lelah bekerja seharian juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Selain itu di Mimika untuk transportasi umumnya hanya ada ojek sehingga pengemudi ojek di Mimika harus tetap membawa sepeda motornya untuk pergi bekerja seharian walaupun dalam kondisi mabuk, lelah, dan mengantuk.

Berdasarkan hasil wawancara dengan petugas sat lantas menunjukkan bahwa belum ada penyuluhan yang berkaitan dengan bahaya mengemudi dalam kondisi mabuk, mengantuk, dan lelah kepada pengemudi sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika, selain itu untuk

mengadakan penyuluhan-penyuluhan bukan bagian tugas mereka melainkan ada bagian tersendiri yang mengadakan penyuluhan-penyuluhan seperti unit kamsel (Keamanan Kesehatan) dan Binlul (Binaan dan Penyuluhan). Saran untuk pihak kepolisian untuk memberikan penyuluhan kepada masyarakat tentang bahaya mengemudi dalam kondisi pengaruh alkohol berlebih terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas.

Hubungan antara Kondisi Kendaraan dengan Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Sepeda Motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022

Hasil penelitian menemukan bahwa kondisi kendaraan tidak berkaitan dengan kondisi korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika. Hasil penelitian yang dilakukan pada siswa SMA di Kupang tahun 2019 juga menemukan hasil yang sama yaitu kondisi kendaraan tidak berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas (14).

Kendaraan yang dirawat dengan baik diharapkan akan mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas, mengurangi jumlah korban yang kecelakaan dan mengurangi kerusakan pada kendaraan. Kondisi kendaraan seperti rem blong, kerusakan pada mesin, ban pecah, lampu kendaraan mati merupakan kondisi kendaraan yang tidak layak jalan dan akan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas (15).

Secara teori menunjukkan kondisi kendaraan menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, tetapi dalam penelitian ini tidak ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi kendaraan beresiko dan kondisi kendaraan tidak beresiko sama-sama banyak korban kecelakaan lalu lintas yang mengalami luka berat dan ringan. Hal ini berarti kejadian kecelakaan lalu lintas tidak dipengaruhi oleh kondisi kendaraan, tetapi ada faktor lainnya yang mempengaruhi seperti perilaku *safety riding* yang kurang baik. Penelitian lain yang sudah dilakukan menemukan bahwa ada kelengkapan komponen sepeda motor berkaitan dengan perilaku berkendara pada pengemudi ojek online (gojek) di Kota Medan Sumatera Utara (16).

Hubungan antara Kondisi Jalan dengan Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Sepeda Motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022

Hasil penelitian menemukan bahwa kondisi jalan tidak berkaitan dengan kondisi korban kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika Tahun 2022. Hasil penelitian lain juga menemukan bahwa kondisi permukaan jalan tidak berkaitan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online di PT.X (9).

Jalan merupakan salah satu dari prasarana transportasi dan merupakan unsur penting dalam keselamatan berkendara dan berlalu lintas. Jalan yang berlubang, rusak, licin dikarenakan hujan, serta jalan gelan dapat membahayakan pengguna jalan. Kondisi-kondisi ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas (15).

Secara teori menunjukkan bahwa kondisi jalan menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, tetapi dalam penelitian ini tidak terdapat hubungan. Hasil penelitian terlihat bahwa kondisi jalan beresiko dan kondisi jalan tidak beresiko sama-sama banyak korban kecelakaan lalu lintas yang mengalami luka berat dan ringan. Hal ini berarti kejadian kecelakaan lalu lintas tidak dipengaruhi oleh kondisi jalan tetapi juga ada faktor lainnya yang mempengaruhi seperti pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas. Hal ini sejalan dengan penelitian yang

menemukan bahwa pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas berpengaruh terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor (17).

Hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti ditemukan bahwa kondisi jalan di Daerah Papua Resor Mimika terbilang cukup baik. Hampir semua jalan sudah teraspal, ada marka jalan dan ada rambu-rambu lalu lintas. Hanya di beberapa titik saja yang kondisinya kurang baik seperti berlubang dan rusak. Berdasarkan hasil wawancara pada petugas sat lantast ditemukan bahwa jalan yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas yaitu pada Jalan Cendrawasi.

Hubungan antara Kondisi Lingkungan dengan Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Sepeda Motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022

Hasil penelitian menemukan bahwa kondisi lingkungan tidak berkaitan dengan kondisi korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022. Hasil ini didukung dengan penelitian lain yang juga menemukan kondisi lingkungan hujan tidak berkaitan dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor (18).

Lingkungan sangat mempengaruhi kondisi jalan dalam suatu kegiatan lalu lintas. Faktor lingkungan yang beresiko seperti cuaca hujan, tsunami, longsor, banjir, kabut, gempa, angin rebut, dan pohon tumbang. Cuaca yang kurang baik seperti hujan sangat mempengaruhi kinerja pengendara seperti jarak pengereman menjadi jauh, jalanan menjadi licin, dan jarak pandang juga berpengaruh karena lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi pendek. Pengendara yang mengemudi dalam cuaca hujan, cenderung membuat pengendara sepeda motor kehilangan keseimbangan dikarenakan hujan membuat jalan menjadi licin sehingga menyebabkan pengendara terjatuh atau menabrak kendaraan yang lain (19).

Secara teori menunjukkan bahwa adanya kondisi lingkungan menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, tetapi dalam penelitian ini tidak terdapat hubungan. Hasil penelitian terlihat bahwa kondisi lingkungan beresiko dan tidak beresiko sama-sama banyak korban kecelakaan lalu lintas yang mengalami luka berat dan ringan. Hal ini menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas tidak dipengaruhi oleh kondisi lingkungan tetapi ada faktor lain yang mempengaruhi seperti cuaca panas. Cuaca panas akan menimbulkan efek fatamorgana. Fatamorgana terjadi karena cahaya yang membias sehingga menyebabkan ilusi optik. Pembiasan (pembelokan) sinar matahari di udara yang berbeda kerapatannya karena suhu menimbulkan fatamorgana. Sinar matahari yang terik membuat aspal hitam menjadi panas kemudian radiasi panas akan memantulkan udara ke sekitar aspal. Udara yang panas akan memantulkan bayangan langit yang ada di atasnya dan akan tampak seperti kolam berisi air. Kondisi ini akan menyebabkan ilusi optik pada pengendara sehingga pengendara yang sedang berkendara akan merasa kesulitan dalam kemampuan melihat jarak pandang. Hal ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas (9).

KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian menemukan bahwa ada hubungan antara kondisi gangguan kesehatan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Daerah Papua Resor

Mimika tahun 2022, selain itu juga ditemukan tidak ada hubungan antara kondisi pengemudi, kondisi kendaraan, kondisi jalan, kondisi lingkungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika tahun 2022.

Oleh karena itu untuk pihak kepolisian agar selalu memberikan penyuluhan kepada masyarakat tidak hanya di pangkalan-pangkalan ojek dan sekolah-sekolah tetapi di setiap titik lampu merah agar masyarakat dapat mengetahui tentang bahaya mengemudi dalam kondisi pengaruh alkohol berlebih terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Bagi peneliti selanjutnya dapat meneliti faktor lain yang menyebabkan KLL pada pengemudi sepeda motor seperti penggunaan helm, perilaku *safety riding*, pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas, dan cuaca panas.

DAFTAR PUSTAKA

1. Bachani A, Peden M, Gururaj G, Norton R, Hyder A. Road traffic injuries. In: Injury Prevention and Environmental Health. 3rd ed. World Bank Group; 2017. p. 35–54.
2. World Health Organization. Global Status Report On Road Safety 2023. Switzerland; 2023.
3. Kementerian Kesehatan RI. Riskesdas [Internet]. Jakarta; 2018 [cited 2022 Jun 9]. Available from: https://kesmas.kemkes.go.id/assets/upload/dir_519d41d8cd98f00/files/Hasil-riskesdas-2018_1274.pdf
4. Marsaid M, Hidayat M, Ahsan A. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang. J Nurs Sci Updat [Internet]. 2013 [cited 2022 Jun 22];1(2):15. Available from: <https://jik.ub.ac.id/index.php/jik/article/view/18>
5. Meirinda DE, Suroto S, Ekawati E. faktor-faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada karyawan pengendara sepeda motor di koperasi simpan pinjam (KSP) sumber rejeki biora. Juenal Kesehat Masy [Internet]. 2017;5 nomor 3(3):9. Available from: <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm/article/view/17218>
6. Kutsiyah N. Pengaruh Perilaku Pengemudi Sepeda Motor dan Lingkungan terhadap Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Sidoarjo Tahun 2010 [Internet]. Universitas Airlangga; 2011. Available from: <https://repository.unair.ac.id/23100/>
7. Supiyono. Keselamatan Lalu Lintas [Internet]. Pertama. Malang: Polinema Press; 2018. 308 p. Available from: https://www.google.co.id/books/edition/Keselamatan_Lalu_Lintas_Jalan_Raya/fgR0DwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=kecelakaan+di+jalan+raya&printsec=frontcover
8. Masi GM. Hubungan Penggunaan Helm dengan Derajat Cedera Kepala Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Darat Di RSUP Prof. DR. R. D. Kandou Manado dan RS. Bhayangkara TK. III Manado. J keperawatan [Internet]. 2017;5(no,or 1):8. Available from: <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/jkp/article/view/25158/24857>
9. Pratama RYA, Koesyanto H. Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek Online. Higeia J Public Heal Res Dev [Internet]. 2020 [cited 2023 Sep 21];4(1):24. Available from: <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/higeia/article/view/34997>
10. Patilaiya H La, Arisanti D, Khatimah NH, Betan A, Purba EM, Mahendika D. Epidemiologi Perilaku Kesehatan Era Modern [Internet]. pertama. Zulfikar M, editor. Sumatera Barat: PT. Mafy Media Literasi Indonesia; 2023. 102 p. Available from: https://www.google.co.id/books/edition/Epidemiologi_Perilaku_Kesehatan_Era_Mode/ii_WEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=gangguan+kesehatan+yang+dapat+menyebabkan+kecelakaan+lalu+lintas&pg=PA48&printsec=frontcover

11. Irwan. Etika dan Perilaku Kesehatan [Internet]. 1st ed. Narto, editor. Yogyakarta: CV. Absolute Media; 2017. 231 p. Available from: https://www.google.co.id/books/edition/Etika_dan_Perilaku_Kesehatan/3XHwDwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=Etika+dan+Perilaku+Kesehatan&printsec=frontcover
12. Khotimah K. Teknik Mengemudi Pedoman Aman dan Selamat Berkendara [Internet]. pertama. Hardianto D, editor. Bekasi: PTDI-PRESS; 2023. Available from: https://www.google.co.id/books/edition/TEKNIK_MENGEMUDI_PEDOMAN_AMAN_DAN_SELAMA/2fDREAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=pengaruh+alkohol+dalam+berkendara&pg=PA88&printsec=frontcover
13. Fatimah S. Pengantar Transportasi [Internet]. 1st ed. Ningsi, editor. Kab.Ponorogo: Mrya Publisher; 2019. 108 p. Available from: https://www.google.co.id/books/edition/PENGANTAR_TRANSPORTASI/PEncDwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=lengah+dalam+berkendara&pg=PA96&printsec=frontcover
14. Gigy DPD, Setyobudi A, Tira DS. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas (SMA) Di Kota Kupang Tahun 2019. J Community Health [Internet]. 2019 [cited 2023 Mar 7];1(4):7. Available from: <https://ejurnal.undana.ac.id/index.php/LJCH/article/view/2179/1630>
15. Suhardi B, Rosyidasari A, Adhitya KF. Ergonomi Transportasi Implementasi Desain Rambu-Rambu Lalu Lintas dan Model Fitness For Duty [Internet]. Gunadi R, editor. Yogyakarta: Deepublish Digital CV. Budi Utama; 2023. 152 p. Available from: https://www.google.co.id/books/edition/Ergonomi_Transportasi_Implementasi_Desain/OyzJEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=kecelakaan+lalu+lintas&pg=PA31&printsec=frontcover
16. Manurung J, Sitorus ME, Rinaldi. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Gojek) di Kota Medan Sumatera Utara. J Heal Sci Physiother [Internet]. 2019;vol.1(no.2):9. Available from: <https://www.neliti.com/id/publications/422619/faktor-faktor-yang-berhubungan-dengan-perilaku-safety-riding-pengemudi-ojek-onli>
17. Handayani D, Opehelia RO, Hartono W. Pengaruh Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Potensi Kecelakaan Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor. J Matriks Tek Sipil [Internet]. 2017;vol.5(no 3):6. Available from: <https://jurnal.uns.ac.id/matriks/article/view/36710>
18. Kartika M. is Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok (Menggunakan Data Kecelakaan Polres Metro Depok Tahun 2008) [Internet]. [Jakarta]: Universitas Indonesia; 2009 [cited 2023 May 30]. Available from: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=125831&lokasi=lokal>
19. Nawir D. Manajemen Lalu Lintas [Internet]. Pertama. Ariyanto A, editor. Malang: Literasi Nusantara; 2020. 118 p. Available from: https://www.google.co.id/books/edition/MANAJEMEN_LALU_LINTAS/a8k7EAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=faktor-faktor+yang+mempengaruhi+kecelakaan+lalu+lintas&pg=PA16&printsec=frontcover