



**FREKUENSI DAN DISTRIBUSI KECELAKAAN LALU LINTAS
KENDARAAN BERMOTOR DI KABUPATEN JEMBER**

TAHUN 2006

Asal :	Hadiah	Klasifikasi
	Periode on	363 12
	09 JAN 2008	RAH
		f
SKRIPSI		
Pengkatalog :		

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Kesehatan Masyarakat (SI) dan mencapai gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

Oleh :

Siti Ayunda Rahmawati

NIM. 032110101086

**BAGIAN EPIDEMIOLOGI BIostatistika DAN KEPENDUDUKAN
PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS JEMBER**

2007

PERSEMBAHAN

Dengan ridho Allah SWT, skripsi ini Ananda persembahkan untuk:

*Ibunda, Ibunda, dan Ibunda Siti Aisyah dan Ayahanda M. Kholil Syafi'ie tercinta,
yang telah mendidik, mendoakan dan memberi kasih sayang serta pengorbanan
tiada henti, memberikan keyakinan bahwa seorang Ayunda Bi'aunillah pasti bisa!*

Semoga Allah SWT. membalas dengan kebaikan yang tidak terhitung,

*Keluargaku, bunda Maya, Ekya dan Mas Eko atas harapan, doa dan cintanya
yang jadi semangatku,*

*Guru-guruku sejak SD sampai PT terhormat, yang telah memberikan ilmu dan
membimbing dengan penuh kesabaran, semoga ilmu yang telah diberikan bisa
bermanfaat di dunia dan di akhirat,*

Almamater Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

MOTTO

*Barang siapa yang menghendaki kesuksesan di dunia,
maka harus dengan ilmu.*

*Barang siapa yang menghendaki kesuksesan di akhirat,
maka harus dengan ilmu.*

*Dan barang siapa yang menghendaki kesuksesan di dunia dan di akhirat,
maka harus pula dengan ilmu.*

(HR. Imam Syafi'i RA)

Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan.

Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan.

(Terjemahan QS. Alam Nasyrah: 5-6)

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Siti Ayunda Rahmawati

NIM : 032110101086

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul “*Frekuensi dan Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor di Kabupaten Jember Tahun 2006*” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi manapun serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika dikemudian hari ini tidak benar.

Jember, Oktober 2007

Yang menyatakan,



SITI AYUNDA RAHMAWATI
NIM. 032110101086



SKRIPSI

**FREKUENSI DAN DISTRIBUSI KECELAKAAN LALU LINTAS
KENDARAAN BERMOTOR DI KABUPATEN JEMBER**

TAHUN 2006

Oleh

Siti Ayunda Rahmawati
NIM. 032110101086

Pembimbing

Dosen Pembimbing I : dr. Pudjo Wahjudi, M.S.

Dosen Pembimbing II : Yunus Ariyanto, S.KM.

PENGESAHAN

Skripsi berjudul *Frekuensi dan Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor di Kabupaten Jember Tahun 2006* telah diuji dan disahkan oleh Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Jember pada:

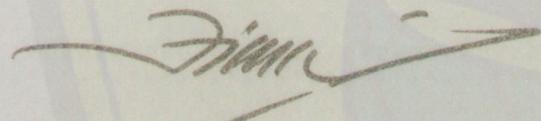
Hari : Rabu

Tanggal : 3 Oktober 2007

Tempat : Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Jember

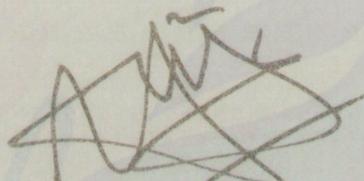
TIM PENGUJI

Ketua,



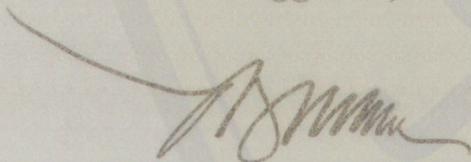
Elfian Zulkarnain, S.KM, M.Kes
NIP. 132 296 983

Sekretaris,



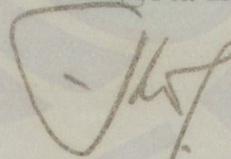
Yunus Anyanto, S.KM
NIP. 132 310 660

Anggota I,



dr. Pudjo Wahjudi, MS.
NIP. 140 106 355

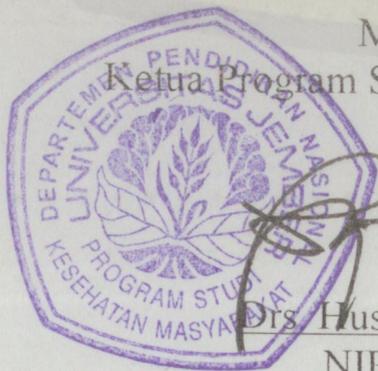
Anggota II,



Drs. Thchirun, M.S., M.A.
NIP. 131 601 513

Mengesahkan

Ketua Program Studi Kesehatan Masyarakat



Drs. Husni Abdul Gani M.S
NIP. 131 274 728

Siti Ayunda Rahmawati

*Department of Epidemiology, Biostatistics and Population, School of Public Health,
The University of Jember*

ABSTRACT

Nowadays, road traffic crash is one of the public health problems, because it can cause mortality, disability, and economic loss. On the Regency of Jember in 2006, there are 95 people died, 51 got serious injury, unserious injury for about 159 people, and financial lost as much as Rp 78.788.000,00 because of road traffic crash.

This research was located on Traffic Unit of Jember Police Department and was done between Augustus until September 2007. It is a description study using cross sectional method. The aim of this research is to know the frequency and distribution of motor vehicle road traffic crash based on man, place, and time. The sample was taken from all of road crash cases that were written on Traffic Unit of Jember Police Department in 2006. There were 188 road crash cases. The data were obtained, classified, tabulated, and described in narration.

From this research we could get the Incidence Rate of road traffic crash is 8 per 100.000 population and Cause Specific Mortality Rate is 4 per 100.000 population. The proportion of men's suspected are 85,6% and for women are 7,4 %. The distribution based on human characteristics are male, 15 until 29 years old and generally they are employee in private enterprise. Most of road traffic crash was happened in out of city and in a straight road. Road traffic crash often happened at night on Sunday. Most cases happened at the fourth week on July.

The prevention need to be done especially for them who have the higher risk as mentioned. We also suggest that there should be a better reporting data system.

Key words: *road traffic crash, frequency and distribution.*

Siti Ayunda Rahmawati

Bagian Epidemiologi, Bostatistika dan Kependudukan, Program Studi Kesehatan Masyarakat, Universitas Jember

ABSTRAK

Kecelakaan Lalu Lintas (KLL) merupakan salah satu masalah kesehatan masyarakat, karena dapat mengakibatkan kematian, kecacatan, dan kerugian ekonomi. Di Kabupaten Jember pada tahun 2006, KLL menyebabkan 95 orang meninggal dunia, 51 korban luka berat, 158 korban luka ringan, dan kerugian material sebanyak Rp 78.788.000,00.

Penelitian ini dilaksanakan di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Jember pada bulan Agustus sampai September 2007. Jenis penelitian adalah penelitian deskriptif menggunakan metode *cross sectional*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui frekuensi dan distribusi KLL kendaraan bermotor berdasarkan ciri-ciri manusia, tempat, dan waktu. Sampel adalah semua laporan pada tahun 2006 yang tercatat oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Jember. Terdapat 188 kasus KLL. Data yang ada kemudian dikelompokkan, ditabulasikan, dan digambarkan dengan narasi.

Dari penelitian ini didapatkan *Insiden Rate* KLL sebesar 8 per 100.000 penduduk dan *Cause Specific Mortality Rate* sebesar 4 per 100.000 penduduk. Proporsi tersangka laki-laki sebesar 85,6% dan perempuan sebesar 7,4%. Distribusi berdasarkan ciri-ciri manusia adalah laki-laki berumur 15 sampai 29 tahun, dan sebagian besar adalah pekerja di sektor swasta. Sebagian besar KLL terjadi di ruas jalan luar perkotaan dan di jalan yang lurus. KLL sering terjadi pada malam hari dan bertepatan pada hari Minggu. Kasus tertinggi terjadi pada minggu IV Bulan Juli.

Tindakan pencegahan perlu dilakukan terutama pada mereka yang memiliki resiko tertinggi seperti yang telah disebutkan di atas. Perlu dilakukan sistem pelaporan data yang lebih baik.

Kata kunci: kecelakaan lalu lintas, frekuensi dan distribusi.

PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul *Frekuensi dan Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor di Kabupaten Jember Tahun 2006*. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan Strata Satu (S1) pada Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan selesai dengan baik tanpa bantuan dan sumbangan pemikiran dari berbagai pihak. Maka dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang tidak terhingga kepada Bapak dr. Pudjo Wahjudi, MS. dan Bapak Yunus Ariyanto, S.KM yang telah memberikan bimbingan, arahan dan motivasi sehingga skripsi ini dapat tersusun dengan baik.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu penulis ingin menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Drs. Husni Abdul Gani, M.S selaku Ketua Program Studi Kesehatan Masyarakat dan Dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing selama menjadi mahasiswa di Program Studi Kesehatan Masyarakat,
2. Bapak Elfian Zulkarnain, S.KM., M.Kes. dan Drs. Thohirun, M.S., M.A. yang telah bersedia menjadi dosen penguji,
3. Bapak Aiptu Gatot Sudarto, Bripta Ranica dan Bapak Dadut yang sudah sudi merelakan waktunya untuk penelitian ini,
4. Seluruh staf dan karyawan Program Studi Kesehatan Masyarakat atas semua bantuan yang diberikan selama ini,
5. Sahabat-sahabatku (Diah Ayu, My Boz, Beni, Mas Yul, Cecilya, Dek Lid, Wahyu dan Esta) yang selalu memberikan doa, semangat dan dorongan,

6. Wina kozer (Dian, Nick, Ninda, Erma, Tete, Tentotz, dan Dhina) dan Sahabati Santri Darussalam (Mbak Marisa, Mbak Rini, Mbak Anik, Dek Farida, Dek Oky, Dek Diah), *I really love you, galz.....*
7. Temanku seperjuangan (Ayu, Lia, Dian Tri), ternyata kita bisa bersama-sama ya! Semangat!
8. Teman-teman PSKM angkatan 2003, makasih atas kebersamaannya selama ini,
9. dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penulis juga menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya penulis berharap, semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Jember, Oktober 2007

Penulis

DAFTAR ISI

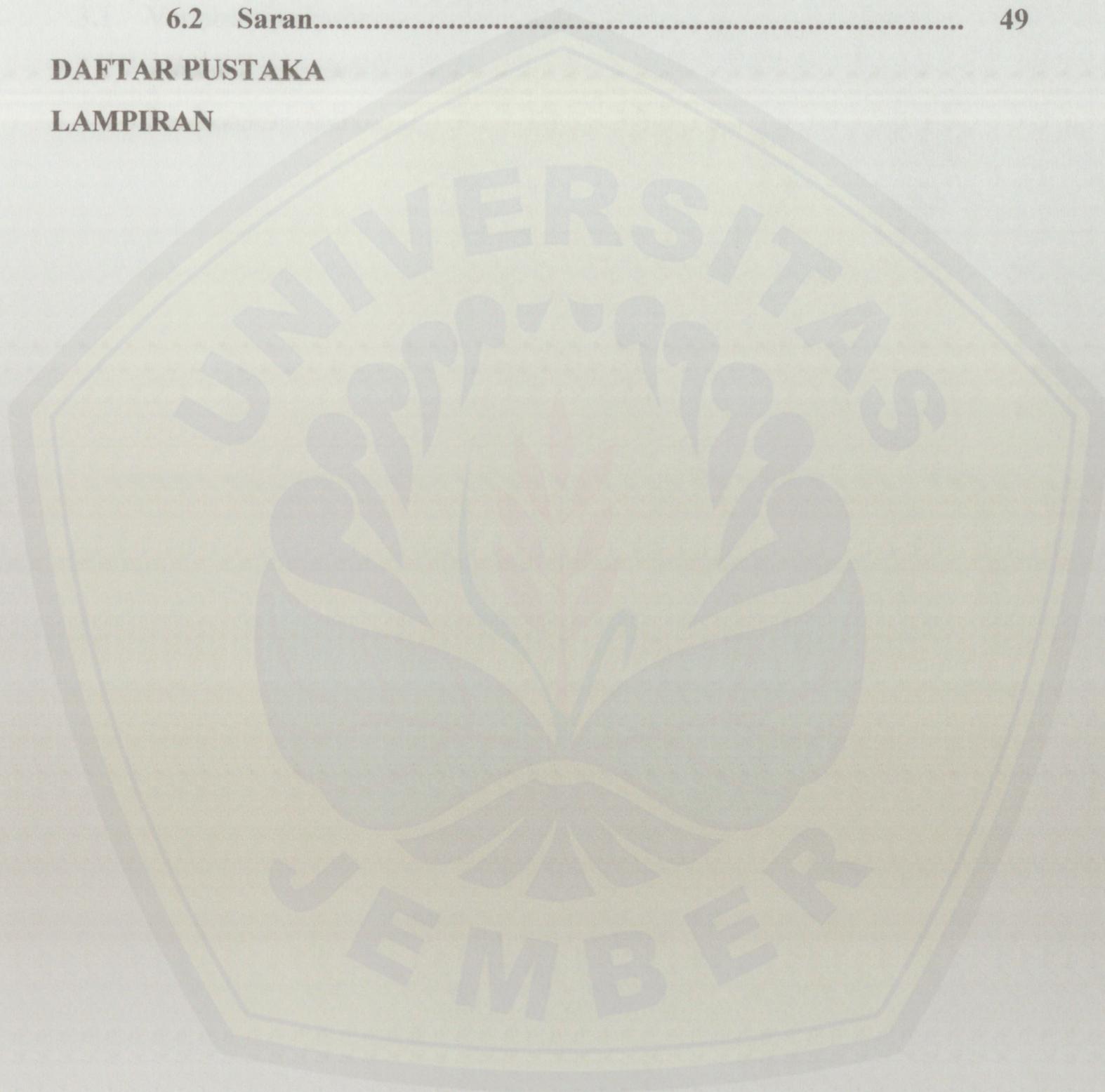
	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	ii
MOTTO	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN PEMBIMBINGAN.....	v
HALAMAN PENGESAHAN.....	vi
ABSTRACT	vii
ABSTRAK	viii
PRAKATA.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
BAB 1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan	4
1.3.1 Tujuan Umum	4
1.3.2 Tujuan Khusus	4
1.4 Manfaat	5
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas (KLL).....	6
2.2 Klasifikasi KLL	7
2.3 Faktor Penyebab KLL.....	9
2.4 Epidemiologi KLL.....	13
2.5 Kerangka Konseptual	18

BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN.....	19
3.1 Desain Penelitian	19
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian	19
3.3 Populasi dan Sampel Penelitian.....	19
3.4 Variabel dan Definisi Operasional	19
3.5 Data dan Sumber Data	22
3.6 Teknik dan Alat Perolehan Data	22
3.7 Alur Penelitian.....	23
3.8 Teknik Penyajian Data	23
BAB 4. HASIL PENELITIAN.....	24
4.1 Gambaran Umum KLL Tahun 2006.....	24
4.2 Distribusi KLL Berdasarkan Ciri-Ciri Manusia	25
4.2.1 Distribusi KLL Berdasarkan Usia.....	26
4.2.1 Distribusi KLL Berdasarkan Jenis Kelamin	26
4.2.1 Distribusi KLL Berdasarkan Pekerjaan	27
4.3 Distribusi KLL Berdasarkan Tempat	27
4.3.1 Distribusi KLL Berdasarkan Ruas Jalan	28
4.3.2 Distribusi KLL Berdasarkan Daerah Persimpangan	28
4.3.3 Distribusi KLL Berdasarkan Alinemen Horizontal	29
4.4. Distribusi KLL Berdasarkan Waktu	30
4.4.1 Distribusi KLL Berdasarkan Jam	30
4.4.2 Distribusi KLL Berdasarkan Hari	31
4.4.3 Distribusi KLL Berdasarkan Minggu	32
4.4.4 Distribusi KLL berdasarkan Bulan	34
BAB 5. PEMBAHASAN	36
5.1 Frekuensi KLL	36
5.2 Distribusi KLL	39
5.2.1 Distribusi KLL Berdasarkan Ciri-Ciri Manusia	39
5.2.2 Distribusi KLL Berdasarkan Tempat	42

5.2.3 Distribusi KLL Berdasarkan Waktu	45
BAB 6. KESIMPULAN DAN SARAN.....	49
6.1 Kesimpulan	49
6.2 Saran.....	49

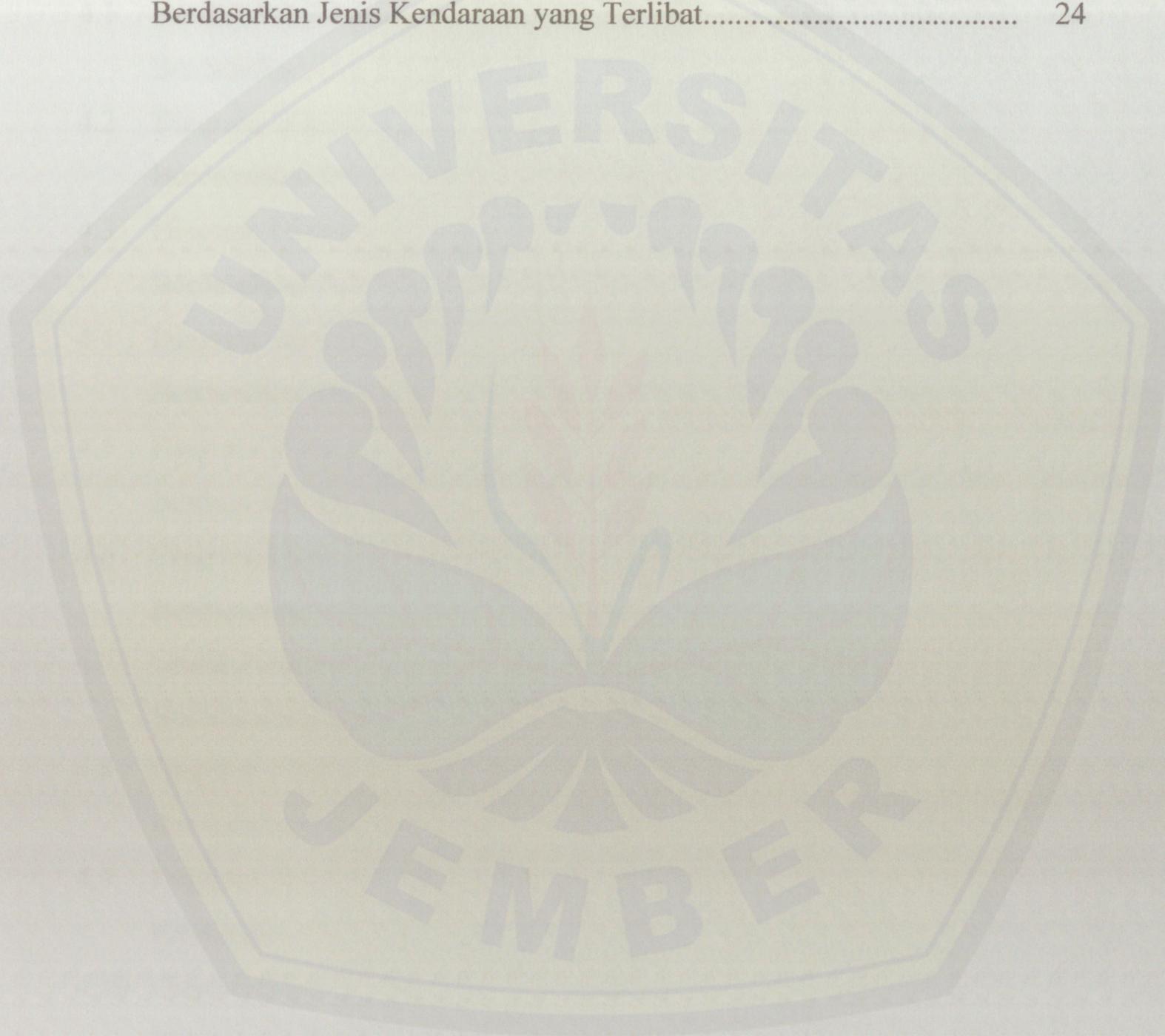
DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

	Halaman
3.1 Variabel dan Definisi Operasional	20
4.1 Jumlah Kasus dan Korban KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Jenis Kendaraan yang Terlibat.....	24



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerangka Konseptual	18
3.1 Alur Penelitian	23
4.1 Grafik Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Usia Tersangka	26
4.2 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Jenis Kelamin Tersangka.....	26
4.3 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Pekerjaan	27
4.4 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Ruas Jalan	28
4.5 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Daerah Persimpangan	29
4.6 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Alinemen Horizontal	30
4.7 Grafik Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Jam	31
4.8 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Hari	32
4.9 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Minggu	33
4.10 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 per Minggu per Bulan	34
4.11 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Bulan	35



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan pasal 93 ayat 1, kecelakaan lalu lintas (KLL) merupakan peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Saat ini perhatian kesehatan masyarakat sudah mulai tertuju pada masalah kecelakaan di jalan raya karena jumlah kejadian terus meningkat dan angka kematiannya yang tinggi, begitu pula dengan jumlah korban luka berat dan luka ringan. Selain itu, KLL menjadi masalah kesehatan masyarakat karena KLL merupakan masalah yang cukup kompleks atau rumit dan sekitar 90% disebabkan oleh faktor manusia (*human factor*), serta kecelakaan tersebut dapat terjadi di semua tempat dan waktu (Bustan, 2000:105).

Definisi sehat menurut WHO adalah keadaan lengkap dari sehat jasmani, rohani, dan sosial, serta tidak hanya terbebas dari kecacatan tetapi juga dapat bekerja secara produktif. Dari definisi tersebut, KLL menjadi permasalahan kesehatan karena dari peristiwa tersebut dapat memunculkan kecacatan, baik yang bersifat sementara maupun yang permanen atau menetap. Maryoto (2004) menyatakan bahwa setiap hari setidaknya 3.000 orang meninggal akibat KLL. Dari jumlah itu setidaknya 85 persen terjadi di negara-negara dengan pendapatan rendah dan sedang. KLL juga telah menjadi penyebab 90% cacat seumur hidup. Terlebih lagi bila kecelakaan tersebut menimpa golongan usia muda atau usia produktif, maka keluarga korban akan mengalami penurunan kualitas hidup karena sebagian besar pendapatan keluarga digunakan untuk membayar pengobatan dan keluarga tersebut akan kehilangan tulang punggung dalam mencari nafkah.

Sekitar 3,5 juta jiwa manusia di dunia terenggut tiap tahunnya akibat kecelakaan dan kekerasan. Dari jumlah tersebut 2 juta diantaranya adalah korban kecelakaan di jalan raya (Bustan, 2000:104). Berdasarkan data yang bersumber dari *WHO Global Burden Disease Project* tahun 2002 menunjukkan bahwa angka kematian akibat kecelakaan di jalan raya mencapai 1.183.492 dan menduduki peringkat kesebelas sebagai penyebab kematian. Untuk golongan umur 5-14 tahun kecelakaan tersebut menjadi pembunuh kedua setelah *Childhood Cluster Diseases* dan untuk golongan umur 15-29 tahun juga menjadi penyebab kematian kedua setelah HIV-AIDS (WHO, 2004a:4).

Ishak (2005) menyatakan bahwa di Indonesia, data kecelakaan yang diambil dari Ditlantas Babinkam POLRI menunjukkan kenaikan sebesar 9%, yaitu pada tahun 2002 jumlah kejadian kecelakaan mencapai 12.267 dan pada tahun 2003 mencapai 13.399. Jumlah korban meninggal dunia pun mengalami kenaikan sebesar 12%, yaitu 8.762 jiwa pada tahun 2002 meningkat menjadi 9.859 jiwa pada tahun 2003. Menurut Iis (2007) berdasarkan data kepolisian pada tahun 2006, setiap satu jam dua orang meninggal akibat KLL di seluruh penjuru Indonesia. Sepanjang tahun 2006 sebanyak 15.762 orang meninggal akibat KLL, ini berarti setiap bulan ada sekitar 1.300 nyawa melayang sia-sia di jalan, atau 45 nyawa setiap harinya. Menteri Perhubungan Hatta Radjasa dalam sambutannya pada acara Pembukaan Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan tanggal 23 April 2007 menyatakan, "Menurut data resmi, di Indonesia sekitar 11 ribu orang meninggal setiap tahun akibat KLL dengan kerugian sekitar 2,17% dari total pendapatan domestik bruto, sebuah angka yang cukup besar." Dalam acara yang sama pula, Ketua Pelaksana Pembukaan Pekan Nasional Keselamatan Transportasi, Giri Suseno mengatakan, berdasarkan hasil survey dari *World Bank*, 44% dari jumlah kecelakaan jalan di seluruh dunia, terjadi di kawasan Asia Pasifik. Sementara 65% dari jumlah kecelakaan lainnya terdapat di bagian lain di dunia, dan Indonesia menjadi penyumbang terbesar. Sebagian besar yang menjadi korban KLL adalah mereka yang berada dalam usia produktif, atau statusnya sebagai kepala rumah tangga, sehingga dapat dibayangkan

jika setiap tahun ribuan orang telah kehilangan kepala rumah tangganya (Anonim, 2007b).

Berdasarkan data yang bersumber dari Ditlantas Babinkam POLRI (2002) menyatakan bahwa KLL di Provinsi Jawa Timur pada tahun 2002 mencapai 1.874 kasus dan merupakan angka kecelakaan tertinggi di antara provinsi lainnya, yaitu Provinsi Jawa Tengah sebanyak 1.230 kasus, disusul oleh provinsi Jawa Barat sebanyak 1.209 kasus. Jumlah korban meninggal dunia mencapai 1.398 jiwa, korban luka berat sebanyak 940 orang dan korban luka ringan sejumlah 1.354 orang. Satrya (2007) menyatakan bahwa di tingkat Jawa Timur, kecelakaan secara umum dalam data yang dihimpun oleh PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Timur menyebutkan bahwa pada tahun 2006 jumlah korban meninggal dunia akibat KLL darat, laut, dan udara sebanyak 4.544 orang dengan total dana yang dikeluarkan sebesar Rp 51.944.250.000,00. Namun jumlah ini menurun bila dibandingkan pada tahun 2005, yakni mencapai 5.625 orang meninggal dunia dengan total dana santunan yang dikeluarkan sebesar Rp 54.878.019.000,00.

Di Kabupaten Jember, angka kejadian kecelakaan mengalami kenaikan yang signifikan, 59 KLL dengan korban meninggal dunia sejumlah 49 jiwa pada tahun 2005 meningkat menjadi 191 kasus KLL dengan korban meninggal dunia sejumlah 98 jiwa pada tahun 2006. Jumlah korban luka berat mengalami peningkatan, pada tahun 2005 sebanyak 27 korban dan pada tahun 2006 menjadi 52 korban. Tidak berbeda jauh, korban luka ringan juga mengalami kenaikan, tahun 2005 hanya mencapai 51 orang sedangkan pada tahun 2006 meningkat menjadi 160 orang (Kepolisian Resor Jember, 2006).

Paparan data-data yang telah disebutkan di atas dapat diketahui bahwa frekuensi kejadian KLL selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, baik di dunia, Indonesia, Provinsi Jawa Timur, maupun di Kabupaten Jember. Dampak yang dirasakan sebagai akibat dari KLL pun sangat merugikan, baik di bidang kesehatan maupun ekonomi. Oleh karena itu, perlu dilakukan kajian mengenai KLL sebagai salah satu masalah kesehatan masyarakat.

Selama ini kajian mengenai KLL di Kabupaten Jember hanya terbatas pada frekuensi saja, namun untuk distribusi masalah kesehatan menurut kajian ilmu epidemiologi yang terdiri dari manusia (*man*), tempat (*place*), dan waktu (*time*) masih belum mendapatkan perhatian. Di lain pihak, pengetahuan mengenai distribusi tentang KLL sangat penting untuk melihat kecenderungan tertentu dan merupakan tahapan awal untuk menuju ke epidemiologi analitik. Dengan mengetahui frekuensi dan distribusi KLL sebagai masalah kesehatan, maka kita akan dapat mengetahui seberapa besar masalah yang akan dihadapi sekaligus juga dapat merumuskan alternatif pemecahan masalah. Dari latar belakang tersebut, peneliti ingin mengetahui bagaimana frekuensi dan distribusi KLL kendaraan bermotor di Kabupaten Jember pada tahun 2006.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut: Bagaimanakah frekuensi dan distribusi KLL di Kabupaten Jember tahun 2006?

1.3 Tujuan

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengetahui frekuensi dan distribusi KLL kendaraan bermotor (ranmor) di Kabupaten Jember tahun 2006.

1.3.2 Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui frekuensi KLL ranmor di Kabupaten Jember tahun 2006.
2. Mengetahui distribusi KLL ranmor di Kabupaten Jember tahun 2006 yang terdiri dari:
 - a. Karakteristik pengemudi (*man*) kendaraan yang menjadi tersangka dalam KLL yang meliputi:

- 1) Usia
 - 2) Jenis Kelamin
 - 3) Pekerjaan
- b. Tempat (*place*) terjadinya KLL.
- c. Waktu (*time*) terjadinya KLL berdasarkan variasi jam, hari, minggu dan bulan.

1.4 Manfaat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat berupa masukan berbagai pihak, antara lain:

1. Bagi Program Studi Kesehatan Masyarakat

Diharapkan hasil penelitian ini dijadikan sebagai salah satu referensi dalam kajian bidang Epidemiologi Penyakit Tidak Menular.

2. Bagi Mahasiswa

Diharapkan hasil penelitian ini dijadikan sebagai bahan kajian dan diskusi serta penelitian lebih lanjut dalam Bidang Epidemiologi Penyakit Tidak Menular.

3. Bagi Masyarakat

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan masyarakat tentang KLL dan meningkatkan kewaspadaan terhadap risiko terjadinya kecelakaan agar masyarakat dapat melakukan tindakan pencegahan terhadap terjadinya KLL.

4. Bagi Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor (Satlantas Polres) Jember

Diharapkan hasil penelitian dapat berguna bagi Satlantas Polres Jember dalam upaya mengurangi kejadian KLL.



BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas (KLL)

Menurut Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Bab XI Pasal 93 menyatakan bahwa KLL adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (PP RI Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan Pasal 1). Pengertian kendaraan bermotor (ranmor) sebagaimana dicantumkan dalam PP RI Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Pasal 1 adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Korban KLL dapat berupa korban mati, korban luka berat, dan korban luka ringan. Korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat KLL dalam jangka waktu paling lama tiga puluh hari setelah terjadi peristiwa KLL. Korban luka berat adalah korban yang karena lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari tiga puluh hari sejak terjadi kecelakaan. Yang dimaksud cacat tetap adalah bila sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya (Penjelasan PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan). Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian korban mati dan korban luka berat.

Definisi lain dari kecelakaan yang terdapat dalam Setijowarno dan Frazilla (2003:295) adalah *"an accident is an undesired and unpleasent suddenly occuring event with human and economic losses caused by uncontrolled disturbances in the*

interaction of components in system.” Komponen yang dimaksud dalam pengertian tersebut terdiri dari pengemudi atau pemakai jalan; kendaraan; jalan; dan lingkungan. Pada umumnya KLL disebabkan oleh lebih dari satu komponen, jadi merupakan suatu kombinasi atau interaksi dari dua atau ketiga komponen tersebut. Ada juga KLL yang tidak melibatkan pemakai jalan yang lain yang disebut dengan kecelakaan tunggal (*single accident*), contohnya menabrak pohon; kendaraan tergelincir; dan kendaraan terguling akibat ban pecah. Korban manusia hanya berasal dari kendaraan tersebut dan dapat juga berupa korban mati, korban luka berat, atau korban luka ringan. Selain itu juga terdapat jenis KLL tanpa menimbulkan korban manusia yang disebut dengan kecelakaan dengan kerugian harta benda saja (*damage only*).

2.2 Klasifikasi KLL

Pignataro (1973) dalam Setijowarno dan Frazilla, 2003:297 mengklasifikasikan menurut cara terjadinya kecelakaan ranmor, yaitu:

1. Hilang kendali atau slip (*running of roads*).
2. Tabrakan di jalan (*collision on road*).
 - a. Dengan pejalan kaki.
 - b. Dengan kendaraan lain yang sedang berjalan.
 - c. Dengan kendaraan lain yang sedang berhenti.
 - d. Dengan kereta api.
 - e. Dengan sepeda.
 - f. Dengan binatang.
 - g. Dengan obyek tetap.
 - h. Dengan obyek lain.
3. Selain tabrakan di jalan (*non collision on road*):
 - a. Kendaraan terbalik (*over running on the road*).
 - b. Kecelakaan lain.

Tabrakan antara dua kendaraan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Tabrakan menyudut (*angle*), yaitu tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berbeda tetapi juga bukan pada arah yang berlawanan. Biasanya terjadi pada sudut siku-siku (*right angle*) di pertemuan jalan.
2. Menabrak bagian belakang (*rear end*), yaitu kendaraan yang menabrak bagian belakang kendaraan lain yang berjalan pada arah yang sama, biasanya di jalur yang sama pula.
3. Menabrak bagian samping atau menyerempet (*side swipe*), yaitu kendaraan yang menabrak kendaraan lain dari bagian samping sambil berjalan pada arah yang sama atau berlawanan, biasanya pada jalur yang berbeda.
4. Menabrak bagian depan (*head on*), yaitu tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan.
5. Menabrak secara mundur (*backing*).

Setijowarno dan Frazilla, 2003:300 mengelompokkan kecelakaan menurut proses kejadiannya sebagai berikut:

1. Kecelakaan kendaraan tunggal, yaitu peristiwa kecelakaan yang terdiri hanya satu kendaraan.
2. Kecelakaan pejalan kaki, yaitu peristiwa kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki.
3. Kecelakaan membelok lebih dari dua kendaraan, yaitu peristiwa kecelakaan yang terjadi pada saat melakukan gerakan membelok dan melibatkan lebih dari dua kendaraan.
4. Kecelakaan membelok dua kendaraan, yaitu peristiwa kecelakaan yang terjadi pada saat melakukan gerakan membelok dan melibatkan hanya dua buah kendaraan.
5. Kecelakaan tanpa membelok, yaitu peristiwa kecelakaan yang terjadi pada saat berjalan lurus atau kecelakaan yang terjadi tanpa ada gerakan membelok.

Soetjningsih, 2004:268 mengelompokkan kecelakaan ranmor menjadi lima macam, yaitu:

1. Kecelakaan penumpang adalah kecelakaan yang terjadi pada penumpang atau pengendara yang terjatuh atau terlempar dari ranmor, yang dibagi ke dalam dua bentuk:
 - a. Benturan, terjadi bila ranmor tersebut bertabrakan dengan ranmor atau benda lain.
 - b. Tanpa benturan, bila kecelakaan terjadi tanpa adanya tabrakan dengan atau tanpa perubahan daya gerak (misalnya berhenti tiba-tiba tanpa kontak dengan obyek lain).
2. Kecelakaan pejalan kaki adalah kecelakaan yang terjadi pada saat seseorang ditabrak ranmor. Keadaan ini terjadi biasanya saat beraktifitas, misalnya bermain bola, *skateboard* atau *rollerskate*.
3. Kecelakaan pengendara sepeda adalah kecelakaan yang terjadi saat seseorang sedang mengendarai atau menumpang sepeda.
4. Kecelakaan pengendara bermotor adalah kecelakaan yang terjadi pada saat seorang mengendarai atau menumpang sepeda motor.
5. Kecelakaan di luar jalan raya adalah kecelakaan yang terjadi pada saat seseorang sedang mengendarai atau menumpang kendaraan di jalan raya.

Bustan, 2000:108 mengelompokkan kecelakaan berdasarkan pihak yang terlibat, yaitu berupa kecelakaan atau tabrakan *single*, *double*, *triple*, atau *multiple*. Dilihat dari pihak yang terlibat dapat mengenai manusia (pengemudi, penumpang, pemakai jalan lainnya); kendaraan (sepeda, mobil, dan truk); binatang; tumbuhan; bangunan dan lain-lain.

2.3 Faktor Penyebab KLL

Menurut Bustan, 2000:105 faktor-faktor yang terlibat dalam kejadian kecelakaan adalah:

1. Faktor manusia

a. Faktor pengemudi

Faktor pengemudi dianggap sebagai salah satu faktor utama penyebab KLL dan diperkirakan memberikan kontribusi sebesar 75-80% terhadap kejadian kecelakaan, antara lain disebabkan oleh:

- 1) Pengemudi mabuk, yaitu keadaan saat pengemudi mengalami hilang kesadaran karena pengaruh alkohol, obat-obatan, narkotika, dan sejenisnya.
- 2) Pengemudi lelah, yaitu keadaan saat pengemudi membawa kendaraannya dalam keadaan lelah atau mengantuk akibat kurang istirahat, sehingga kurang waspada dan kurang tangkas beraksi terhadap perubahan-perubahan yang terjadi.
- 3) Pengemudi lengah, yaitu keadaan pada saat pengemudi mengemudikan kendaraannya dalam keadaan terbagi konsentrasinya, karena melamun, berbicara, menyalakan api rokok, melihat ke kanan kiri, dan lain sebagainya.
- 4) Pengemudi kurang terampil, yaitu keadaan saat pengemudi kurang dapat memprakirakan kemampuan kendarannya, misalnya kemampuan untuk melakukan pengereman untuk menjaga jarak dengan kendaraan lainnya, dan lain-lain (Setijowarno dan Frazilla, 2003:307).

b. Faktor penumpang

Misalnya jumlah muatan (baik penumpang maupun barang) yang berlebih. Secara psikologis ada juga kemungkinan penumpang mengganggu pengemudi.

c. Faktor pemakai jalan.

Pemakai jalan di Indonesia bukan saja dari kendaraan, tetapi juga pejalan kaki atau pengendara sepeda. Selain itu, jalan raya dapat menjadi tempat untuk pedagang kaki lima untuk berdagang, peminta-minta, dan lain sejenisnya. Hal ini membuat keadaan di jalan semakin tidak teratur. Jalan

umum juga dipakai sebagai sarana perpikiran. Tidak jarang terjadi mobil yang sedang parkir pun mengalami tabrakan.

2. Faktor kendaraan

Jalan raya penuh dengan berbagai macam kendaraan, berupa kendaraan tidak bermotor, misalnya sepeda; becak; gerobak; bendi atau delman; dan ranmor, misalnya sepeda motor, kendaraan roda tiga atau bemo, opelet, sedan, bus, truk gandengan. Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya sebagai akibat kondisi teknisnya yang tidak laik jalan ataupun penggunaannya tidak sesuai dengan ketentuan. Kondisi teknis yang tidak laik jalan, misalnya rem blong; mesin tiba-tiba mati; ban pecah; kemudi tidak berfingsi dengan baik; as atau kopel lepas; lampu mati khususnya di malam hari; dan lain sebagainya. Sedangkan penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan antara lain bila mengangkut barang melebihi muatan yang dianjurkan (Setijowarno dan Frazilla, 2003:307).

3. Faktor jalan

- a. Kebaikan jalan, antara lain dilihat dari ketersediaan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan alat pemberi isyarat lalu lintas.
- b. Sarana jalan.

Panjang jalan yang tersedia dengan jumlah kendaraan yang tumpah di atasnya. Di kota-kota besar tampak kemacetan dimana-mana dan dapat memicu terjadinya kecelakaan. Jalan raya yang mulus memancing pengemudi untuk memicu kendaraannya dengan kecepatan tinggi, hal ini juga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Keadaan fisik jalan menurut Setijowarno dan Frazilla, 2003:307 juga dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan, seperti:

- 1) Kerusakan pada permukaan jalan, misalnya terdapat lubang yang sulit dikenali pengemudi.
- 2) Konstruksi jalan yang rusak atau tidak sempurna, misalnya bila posisi permukaan bahu jalan terlalu rendah terhadap permukaan jalan.

- 3) Geometrik jalan yang kurang sempurna, misalnya derajat kemiringan yang terlalu kecil atau terlalu besar pada belokan, terlalu sempitnya pandangan bebas bagi pengemudi dan lain sebagainya.

4. Faktor lingkungan

Terkadang lingkungan juga dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan, misalnya pada saat kabut, asap tebal, atau hujan lebat dan di negara-negara yang mengalami empat musim sering terjadi longsor salju. Akibatnya membuat daya pandang pengemudi sangat berkurang untuk dapat mengemudikan kendaraannya secara aman dan sempurna. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, konstan, memperlambat, atau berhenti) pada saat pengemudi menghadapi situasi seperti:

a. Lokasi jalan

- 1) Di dalam kota: di daerah pasar, pertokoan, sekolah, pemukiman, dan sebagainya.
- 2) Di luar sekolah: di daerah datar, pedesaan, pegunungan, dan lain sebagainya.
- 3) Di tempat khusus: di depan tempat ibadah (masjid, gereja, kuil, pura, kelenteng), rumah sakit, dan lain-lain.

b. Iklim

Di Indonesia hanya ada musim kemarau dan hujan, di negeri dingin ada musim salju yang mengundang perhatian pengemudi untuk selalu waspada dalam menjelajah berlalu lintas. Dimanapun tempatnya di dunia ini selalu mengalami waktu subuh, pagi, siang, sore dan malam yang memberikan intensitas cahaya yang berbeda-beda. Hal ini mempengaruhi keadaan jalan yang licin atau basah, jalan mungkin terang, gelap, atau remang-ramang.

c. Volume lalu lintas

Satu hipotesis mengungkapkan bahwa semakin padat lalu lintas semakin banyak kemungkinan untuk terjadinya KLL, akan tetapi kerusakan tidak fatal. Semakin sepi lalu lintas semakin sedikit kemungkinan terjadinya KLL, akan

tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Dan pengemudi harus beradaptasi dengan komposisi lalu lintas semacam ini (Setijowarno dan Frazilla, 2003:308).

2.4 Epidemiologi KLL

Epidemiologi deskriptif merupakan salah satu metode penelitian dengan tujuan untuk menjelaskan tentang keadaan suatu masalah kesehatan yang terdapat dalam suatu masyarakat. Keadaan yang dimaksud menunjuk pada dua hal, yaitu frekuensi dan distribusi masalah kesehatan. Frekuensi kesehatan yang dimaksud adalah keterangan mengenai banyaknya suatu masalah kesehatan yang ditemukan dalam sekelompok manusia yang dinyatakan dengan angka mutlak, rate, dan ratio. Sedangkan, distribusi atau penyebaran masalah kesehatan ialah banyaknya masalah kesehatan yang ditemukan pada sekelompok manusia yang diperinci menurut keadaan-keadaan tertentu yang secara sederhana dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu: ciri-ciri manusia (*man*), tempat (*place*), dan waktu (*time*) (Azwar, 1999).

Data WHO menunjukkan bahwa pada tahun 2002 sekitar 1,2 juta jiwa meninggal karena KLL di jalan raya. Ini menunjukkan bahwa rata-rata 3242 orang meninggal setiap hari di seluruh dunia karena KLL. Atau dapat dijelaskan, dari kematian tersebut secara global diperkirakan antara 20-50 juta jiwa akan mengalami terluka atau cacat setiap tahun. Pada tahun yang sama, tingkat kematian KLL pada tingkat dunia mencapai 19,0 per 100.000 penduduk. Tingkat kematian di negara berpendapatan rendah dan sedang agak lebih tinggi bila dibandingkan rata-rata dunia, sementara untuk negara berpenghasilan tinggi tingkat kematiannya lebih rendah. Sekitar 90% kematian karena kecelakaan terjadi di negara berpenghasilan rendah dan sedang dan hanya 10% kematian karena kecelakaan terjadi di negara berpenghasilan tinggi (WHO, 2004b:33).

Menurut data WHO tahun 2002, KLL mencapai 2,1% dari semua kematian di tingkat dunia dan menduduki peringkat ke sebelas untuk penyebab utama kematian. Kematian karena KLL mencapai 23% dari semua macam kecelakaan di seluruh dunia

dan merupakan tipe kecelakaan yang paling sering terjadi, diikuti oleh kecelakaan lain yang tidak disengaja (18,1%); bunuh diri (16,9%); kekerasan (10,8%); terjatuh (7,5%); tenggelam (7,3%); keracunan (6,7%); kebakaran (6,2%); peperangan (3,4%); dan kecelakaan lainnya (0,2%). Di negara berpenghasilan tinggi di bagian Eropa memiliki tingkat kematian kecelakaan terendah, yaitu 11,0 per 100.000 penduduk, diikuti oleh negara-negara anggota WHO di wilayah Asia Barat (12,0 per 100.000 penduduk) (WHO, 2004b:34).

Beberapa studi menyimpulkan bahwa terdapat perbedaan tingkat fatalitas diantara kelompok pengguna jalan. Tinjauan terhadap 75% dari 38 studi yang dilakukan menemukan bahwa kematian pejalan kaki adalah yang tertinggi, antara 41% dan 75% dari semua jumlah kematian. Penumpang adalah kelompok kedua dari korban meninggal akibat kecelakaan, yaitu antara 38-51% dari semua kematian. Di Kenya, pada tahun 1971 sampai 1990 kematian pejalan kaki mencapai 42%, gabungan pejalan kaki dan penumpang sekitar 80% dari semua kematian di negara itu setiap tahun. Di kota Nairobi, pada tahun 1977 dan 1994, 64% dari pengguna jalan yang tebusun di lalu lintas adalah pejalan kaki. Studi terkini di Asia telah menunjukkan bahwa pejalan kaki memiliki tingkat risiko tertinggi untuk menjadi korban KLL. Pejalan kaki dan penumpang transportasi umum menjadi persoalan pokok di Afrika. Di Amerika Latin dan Kepulauan Karibia korban pejalan kaki adalah masalah yang terbesar (WHO, 2004b:41).

Sebaliknya, beberapa negara OECD (*Organisation for Economic Co-operation and Development*), seperti Prancis, Jerman, dan Swedia, kematian pada penumpang mobil mencapai 60% dari seluruh jumlah kematian, sehingga tingkat fatalitasnya lebih tinggi bila dibandingkan dengan kelompok pengguna jalan yang lain, seperti pengendara sepeda motor, pengendara sepeda dan pejalan kaki. Hal ini mencerminkan besarnya penggunaan ranmor di negara tersebut. Pada beberapa negara berpenghasilan rendah dan sedang, penumpang bus dan sistem transportasi umum informal lainnya juga merupakan grup yang secara signifikan berada pada risiko yang tinggi menjadi korban KLL (WHO, 2004b:41).

Menurut data WHO, lebih dari 50% kematian di dunia yang disebabkan oleh KLL terjadi pada golongan umur *young adults* (dewasa muda), yaitu umur 15-44 tahun, dan tingkat untuk kelompok ini lebih tinggi di negara berpenghasilan rendah dan sedang. Pada tahun 2002, laki-laki mencapai 73% dari seluruh kematian KLL, hampir tiga kali lipat dari jumlah perempuan, berturut-turut 27,6 per 100.000 penduduk dan 10,4 per 100.000 penduduk. Tingkat mortalitas KLL lebih tinggi pada laki-laki dibandingkan dengan perempuan di semua negara tanpa memperhatikan tingkat penghasilannya, dan juga pada semua kelompok umur. Rata-rata, kelompok laki-laki pada negara berpenghasilan rendah dan sedang yang termasuk anggota WHO di wilayah Afrika dan Mediteranian Timur memiliki tingkat mortalitas tertinggi. Perbedaan gender dalam tingkat mortalitas kemungkinan ada hubungannya dengan paparan terhadap keduanya dan perilaku berisiko (WHO, 2004b:44).

Kelompok dewasa yang berusia 15-29 tahun di negara yang berpenghasilan tinggi memiliki tingkat morbiditas tertinggi, sementara di negara berpenghasilan rendah dan sedang lebih tinggi pada kelompok umur lebih dari 60 tahun. Pada semua kelompok umur, anak-anak di bawah 15 tahun memiliki tingkat kematian yang paling rendah (pada kedua jenis kelamin). Tingkat ini bervariasi di beberapa negara—anggota WHO wilayah Afrika dan mediterania Timur, keduanya menunjukkan tingkat fatalitas di atas 18,0 per 100.000 untuk anak-anak laki-laki di bawah umur 15 tahun. Secara global, tingkat fatalitas kecelakaan lantas untuk anak laki-laki berumur 5-14 tahun agak tinggi daripada anak perempuan (13,2 per 100.000 dibandingkan 8,2 per 100.000) (WHO, 2004b:45).

Di seluruh dunia, 193.478 orang tua (berumur 60 dan di atasnya) meninggal pada tahun 2002 karena KLL di jalan raya dan jumlah ini sama dengan 16% dari jumlah total seluruh dunia. Di beberapa negara, proporsi kelompok yang berumur lebih dari 60 tahun lebih tinggi dari semua kematian karena KLL dibandingkan dengan rata-rata dunia. Sebuah studi tahun 1998 di Inggris menemukan bahwa 25,4% dari semua kematian KLL adalah kelompok umur 60 tahun dan di atasnya. Pada distribusi terhadap kelompok pengguna jalan, 46,6% kematian pejalan kaki dan 53%

kematian penumpang bus adalah kelompok umur 60 tahun keatas. OECD menemukan bahwa pada tahun 1997, kematian pada pejalan kaki diantara mereka yang berumur 65 tahun ke atas adalah paling rendah di Nederland (5,5% dari semua kematian karena kecelakaan) dan tertinggi di Norwegia (49%) dan di Inggris (48,8%). Qatar dan Uni Emirat Arab menunjukkan tingkat mortalitas yang tinggi pada kelompok umur 60 tahun. Di Qatar, laki-laki diatas 60 tahun tingkat kematiannya karena kecelakaan dua kali lebih besar dibandingkan dengan kelompok umur 15-29 tahun (110 per 100.000 penduduk dan 48 per 100.000 penduduk). Di Uni Emirat Arab, tingkatnya lebih rendah tetapi perbedaannya sangat mencolok, 29 per 100.000 untuk kelompok 15-44 tahun dan 91 per 100.000 penduduk untuk kelompok umur 60 tahun atau di atasnya (WHO, 2004b:46).

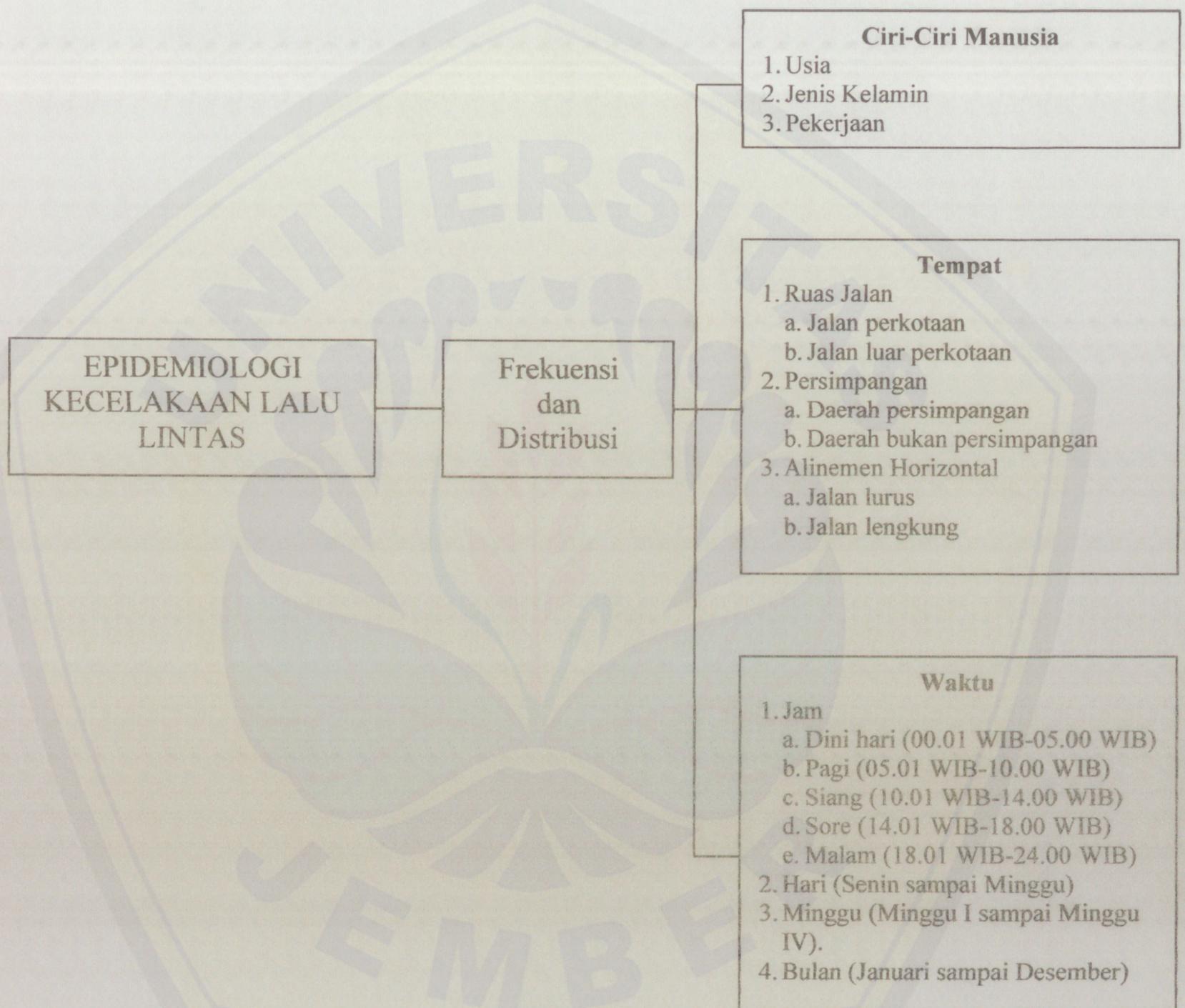
Sebuah survey tentang epidemiologi KLL yang dilakukan di Jakarta pada tahun 1981 menyatakan bahwa berdasarkan laporan Kepolisian Daerah Metro Jaya telah terjadi sekitar 6.000 KLL dan 971 diantaranya telah diteliti lebih lanjut. Hasil dari survey tersebut mengungkapkan bahwa frekuensi kecelakaan tertinggi terjadi pada hari Senin sampai Selasa, kemudian menurun lalu meningkat lagi pada hari Jum'at dan Sabtu. Pukul 11.00-15.00 merupakan waktu dengan frekuensi kecelakaan paling tinggi. Frekuensi KLL terendah terjadi pada rentang waktu antara pukul 23.00-1.00. Kebanyakan kecelakaan terjadi di jalan lurus atau protokol yang dilewati ranmor. Jumlah kejadian tabrakan antara ranmor dengan pejalan kaki mencapai 15% dari keseluruhan kejadian kecelakaan. Sebanyak 16,1% dari kecelakaan merupakan jenis tabrak lari. Pengemudi yang mengalami kecelakaan 50% berumur antara 20-30 tahun dan 93,2% adalah pria. Sejumlah 48,6% dari pengemudi yang mengalami kecelakaan mempunyai Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang masih berlaku. Hanya dua pengemudi ditemukan dalam keadaan mabuk dan tiga lainnya dalam keadaan sakit, kemungkinan hal tersebut yang menjadi penyebab kecelakaan. Sebagian besar kecelakaan yaitu lebih dari 90% disebabkan faktor perilaku manusia. Jumlah korban yang meninggal di tempat kecelakaan sejumlah 44 orang yang terdiri dari pengemudi

sepeda motor delapan orang; pengemudi kendaraan roda empat satu orang; dan 35 pejalan kaki atau penumpang ranmor (Suparnadi, 2002).

Pada penelitian dari 1.398 korban KLL yang berobat di poliklinik Rumah Sakit Sumber Waras dalam tahun 1981 didapat hal-hal sebagai berikut: 60% dari korban (yang terbanyak) berumur antara 16-30 tahun, sebanyak 5% adalah anak di bawah lima tahun, dan 78% dari korban adalah pria. Sebagian besar korban (95%) menderita memar jaringan lunak dan luka-luka superfisial, sebanyak 2,5% menderita fraktur, sejumlah 1% dari penderita membutuhkan konsultasi lebih lanjut dari dokter ahli. Pada penelitian dari 694 korban KLL yang dirawat di Rumah Sakit Sumber Waras didapatkan hal-hal sebagai berikut: 60% dari korban berumur antara 16-30 tahun, 76% dari korban adalah pria, 22% wanita dan 2% tidak jelas jenis kelaminnya. Mengenai status perkawinan korban dapat dikemukakan bahwa 13% belum kawin, 57% kawin, 28% duda atau janda dan 2% cerai. Jenis kecelakaan yang dialami ialah pejalan kaki yang ditabrak ranmor (32,5%), tabrakan antara ranmor (30%), ranmor yang tak terkendalikan (11,5%), kecelakaan tanpa tabrakan (9,6%) dan lain-lain (8,8%) (Suparnadi, 2002).

2.5 Kerangka Konseptual

Berdasarkan tinjauan pustaka yang telah diuraikan sebelumnya maka peneliti mencoba membuat suatu kerangka konseptual sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual



BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Desain Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif karena mempelajari frekuensi dan penyebaran suatu masalah kesehatan (Azwar, 99:12). Berdasarkan waktu, penelitian ini termasuk dalam penelitian *cross sectional* karena informasi yang dicurigai sebagai faktor pemaparan dan faktor *outcome* dikumpulkan pada saat yang bersamaan (Subaris, Heru K. dkk., 2004:54).

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

Tempat penelitian adalah Kantor Satlantas Polres Jember, dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Jember. Waktu penelitian adalah bulan Agustus sampai September 2007.

3.3 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah keseluruhan objek penelitian atau objek yang diteliti. Sampel adalah sebagian yang diambil dari keseluruhan objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi (Notoatmodjo, 2002:79). Dalam penelitian ini sampel adalah total populasi, yaitu semua laporan KLL kendaraan bermotor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.

3.4 Variabel dan Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel atau konstruk dengan cara memberikan arti atau menspesifikasikan kegiatan, ataupun memberikan suatu operasional yang diperlukan untuk mengukur konstruk atau variabel tersebut (Nazir, 2003:126). Adapun definisi operasional dari variabel di atas adalah:

Tabel 3.1 Variabel dan Definisi Operasional

No.	Variabel	Definisi Operasional
1	2	3
1.	Kasus KLL	Suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Bab XI Pasal 93).
2.	Frekuensi KLL	Jumlah KLL kendaraan bermotor (ranmor) yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.
3.	Distribusi KLL	Jumlah KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 yang dikelompokkan menurut keadaan-keadaan tertentu (Azwar, 1999:88).
	a. Distribusi KLL berdasarkan ciri-ciri manusia	Jumlah KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 yang dikelompokkan menurut ciri-ciri manusia yang terdiri dari usia, jenis kelamin, dan pekerjaan.
	1)Usia	Usia tersangka KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.
	2)Jenis kelamin	Jenis kelamin tersangka KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.
	3)Pekerjaan	Pekerjaan tersangka KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.
	b. Distribusi KLL berdasarkan tempat	Jumlah KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 yang dikelompokkan menurut tempat terjadinya.
	1)Ruas jalan	Tempat terjadinya KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.
	a) Jalan perkotaan	KLL ranmor terjadi di ruas jalan perkotaan berdasarkan data K1 (Data Ruas Jalan Kabupaten dan Kota) pada Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Jember.
	b)Jalan luar perkotaan	KLL ranmor terjadi di ruas jalan luar perkotaan berdasarkan data K1 (Data Ruas Jalan Kabupaten dan Kota) pada Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Jember.
	2)Persimpangan	Daerah pertemuan atau perpotongan jalan dan terjadi gerakan membelok atau memotong arus lalu lintas (Oglesby dan Hicks, 1999:359).
	a) Daerah persimpangan	KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi di daerah pertemuan atau perpotongan jalan dan terjadi gerakan membelok atau memotong pertemuan arus lalu lintas.
	b)Daerah bukan persimpangan	KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi di daerah bukan pertemuan atau perpotongan jalan dan tidak terjadi gerakan membelok atau memotong pertemuan arus lalu lintas.

1	2	3
3) Alinemen horizontal	Proyeksi dari sumbu jalan pada bidang yang horisontal (denah) dari tempat terjadinya KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 yang terdiri dari dua bagian, yaitu bagian lurus dan bagian lengkung (Setijowarno dan Frazilla, 2003).	
a) Di jalan lurus	KLL ranmor terjadi di jalan dengan jari-jari tak hingga (R tak hingga).	
b) Di jalan lengkung	KLL ranmor terjadi di jalan yang memiliki derajat kelengkungan (sudut yang dibentuk oleh busur lingkaran terhadap pusat lingkarannya).	
c. Distribusi KLL berdasarkan waktu	Jumlah KLL ranmor yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 yang dikelompokkan menurut waktu terjadinya	
1) Jam	Jam terjadinya KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.	
a) Dini hari	KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi pada jam 00.01 WIB sampai 05.00 WIB.	
b) Pagi	KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi pada jam 05.01 WIB sampai 10.00 WIB.	
c) Siang	KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi pada jam 10.01 WIB sampai 14.00 WIB.	
d) Sore	KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi pada jam 14.01 WIB sampai 18.00 WIB.	
e) Malam	KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi pada jam 18.01 WIB sampai 24.00 WIB.	
2) Hari	Hari terjadinya KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.	
3) Minggu	Minggu terjadinya KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.	
a) Minggu I	KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi pada tanggal 1 sampai tanggal 7.	
b) Minggu II	KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi pada tanggal 8 sampai tanggal 14.	
c) Minggu III	KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi pada tanggal 15 sampai tanggal 21.	
d) Minggu IV	KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 terjadi pada tanggal 22 sampai tanggal 31.	

1	2	3
4)Bulan		Bulan terjadinya KLL ranmor di Kabupaten Jember yang tercatat dalam laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006.

3.5 Data dan Sumber Data

Data adalah suatu fakta yang digambarkan lewat angka, simbol, kode dan lain-lain (Umar, 1997:43). Sumber data adalah subjek dari mana data dapat diperoleh (Arikunto, 2002:107).

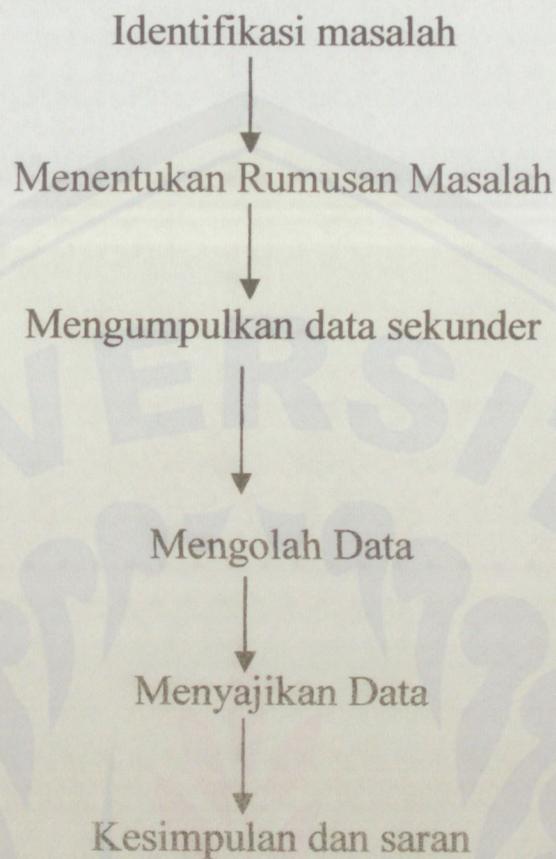
Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data primer yang diperoleh dari pihak lain atau data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan baik oleh pengumpul data primer atau oleh pihak lain yang pada umumnya disajikan dalam bentuk tabel-tabel atau diagram-diagram (Umar, 1997:43). Dalam penelitian ini, data sekunder yang dibutuhkan adalah laporan Satlantas Polres Jember tahun 2006 dan data tentang jalan yang didapatkan dari Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Jember.

3.6 Teknik dan Alat Perolehan Data

Teknik perolehan data dalam penelitian ini dengan metode dokumentasi. Metode dokumentasi adalah mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, lengger, agenda, dan sebagainya (Arikunto, 1998:236). Metode dokumentasi digunakan untuk memperoleh data tentang ciri-ciri manusia, tempat kejadian KLL, dan waktu terjadinya kecelakaan.

3.7 Alur Penelitian

Alur dari penelitian ini dapat dilihat sebagai berikut:



Gambar 3.1 Alur penelitian

3.8 Teknik Penyajian Data

Data dalam penelitian ini akan disajikan dalam bentuk tabel, grafik, diagram maupun dalam bentuk kalimat. Penyajian datanya disusun dalam bentuk kalimat-kalimat untuk mengungkapkan data secara tertulis (Subaris, dkk., 2004:56).

BAB 4. HASIL PENELITIAN



4.1 Gambaran Umum KLL Tahun 2006

Berdasarkan data KLL yang bersumber dari Satlantas Polres Jember dapat diketahui bahwa sepanjang tahun 2006 telah terjadi 191 kasus kecelakaan. Dari jumlah tersebut, 188 kasus merupakan KLL jalan raya, sedangkan 3 kasus sisanya merupakan kecelakaan yang terjadi bukan di jalan raya tetapi di daerah persawahan, sehingga tidak termasuk dalam penelitian. Selengkapnya dapat dilihat dalam Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Jumlah Kasus dan Korban KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Jenis Kendaraan yang Terlibat

No.	Kendaraan yang terlibat	Jumlah Kasus	Jumlah Korban		
			Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan
1.	Bus	1	0	0	4
2.	Kereta api dan pejalan kaki	1	1	1	0
3.	Mobil barang	2	1	0	3
4.	Mobil barang dan kereta api	1	1	0	0
5.	Mobil barang dan mobil barang	1	1	0	0
6.	Mobil barang dan pejalan kaki	1	0	0	1
7.	Mobil barang dan sepeda	3	2	0	1
8.	Mobil penumpang	2	0	2	0
9.	Mobil penumpang dan bus	1	1	1	10
10.	Mobil penumpang dan mobil barang	1	1	0	2
11.	Mobil penumpang dan pejalan kaki	5	4	0	0
12.	Sepeda motor	16	11	4	9
13.	Sepeda motor dan becak	4	0	0	5
14.	Sepeda motor dan bus	4	5	1	2
15.	Sepeda motor dan kereta api	1	3	0	0
16.	Sepeda motor dan mobil barang	30	19	14	8
17.	Sepeda motor dan mobil penumpang	18	8	6	9
18.	Sepeda motor dan pejalan kaki	35	14	4	29
19.	Sepeda motor dan sepeda	12	5	3	6
20.	Sepeda motor dan sepeda motor	49	18	15	69
TOTAL		188	95	51	165

Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

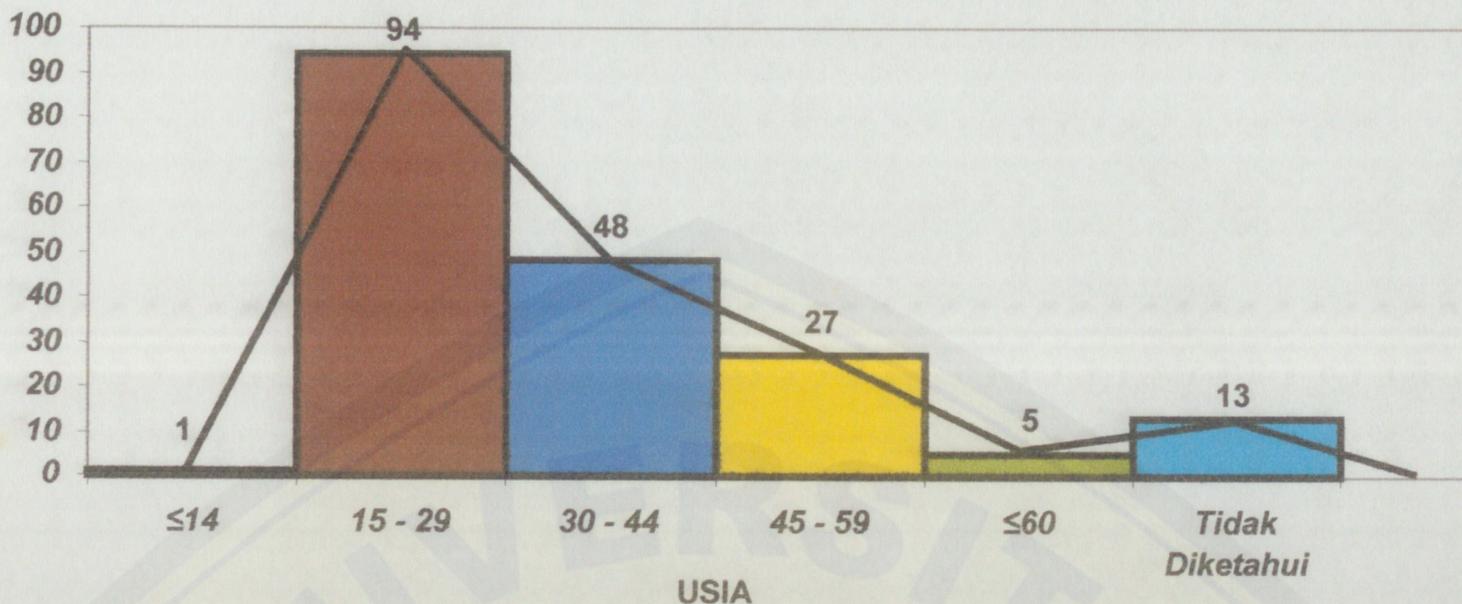
Dari Tabel 4.1 dapat diketahui bahwa jenis kendaraan yang terlibat dalam KLL pada tahun 2006 adalah kereta api; bus; mobil barang (truk, pick up, dan kendaraan box); mobil penumpang; sepeda motor; becak dan pejalan kaki. Akibat KLL dapat berupa korban meninggal dunia, luka-luka maupun kerugian material. Dari data Satlantas Polres Jember, 188 kasus KLL tahun 2006 mengakibatkan 95 orang meninggal dunia, 51 orang menderita luka berat, dan 158 orang menderita luka ringan. Selain korban jiwa dan luka-luka, KLL juga menyebabkan kerugian material sebanyak Rp 78.788.000,00. Kecelakaan antara sepeda motor dengan sepeda motor merupakan KLL yang paling sering terjadi (49 kasus) dan paling banyak mengakibatkan korban, baik korban jiwa (18 orang) maupun korban luka-luka (15 luka berat dan 69 luka ringan).

4.2 Distribusi KLL Berdasarkan Ciri-Ciri Manusia

Distribusi yang dimaksud disini adalah banyaknya masalah kesehatan yang ditemui dalam suatu kelompok manusia berdasarkan ciri-ciri tertentu. Berdasarkan data KLL yang bersumber dari Satlantas Polres Jember, ciri-ciri tertentu tersebut dapat dibedakan menjadi tiga macam, yaitu usia, jenis kelamin, dan pekerjaan.

4.2.1 Distribusi KLL Berdasarkan Usia

KLL di Kabupaten Jember pada tahun 2006 paling banyak dialami oleh golongan usia produktif, yaitu 15 sampai 44 tahun. 94 tersangka kasus KLL berusia 15 sampai 29 tahun; 48 tersangka berusia 30 sampai 44 tahun; dan 27 tersangka berusia 45 sampai 59 tahun. Kelompok usia yang paling sedikit menjadi tersangka KLL adalah kelompok usia kurang dari atau sama dengan 14 tahun (1 kasus) dan lebih dari atau sama dengan 60 tahun (5 kasus). Sedangkan 13 kasus sisanya merupakan kasus tabrak lari sehingga tidak dapat diketahui usia tersangka KLL. Selengkapnya dapat dilihat dalam Gambar 4.1.

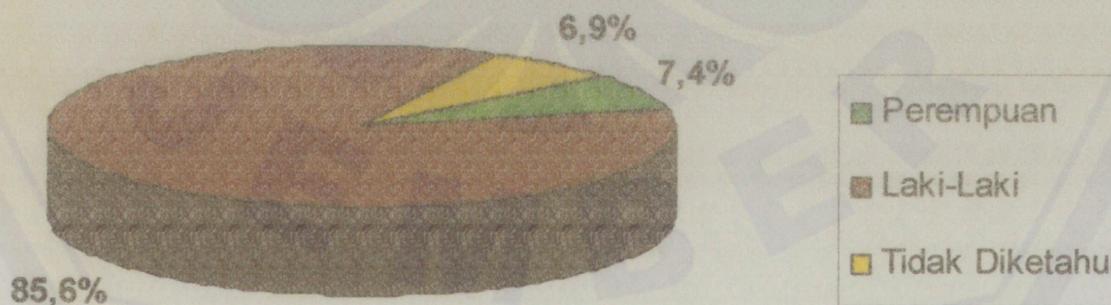


Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.1 Grafik Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Usia Tersangka

4.2.2 Distribusi KLL Berdasarkan Jenis Kelamin

Sebanyak 85,6% tersangka kasus KLL di Kabupaten Jember pada tahun 2006 adalah laki-laki (161 orang) dan 7,4% adalah perempuan (14 orang). Sedangkan 6,9% sisanya (13 orang) merupakan tabrak lari sehingga tidak dapat diketahui jenis kelamin tersangka. Selengkapnya dapat dilihat dalam Gambar 4.2.

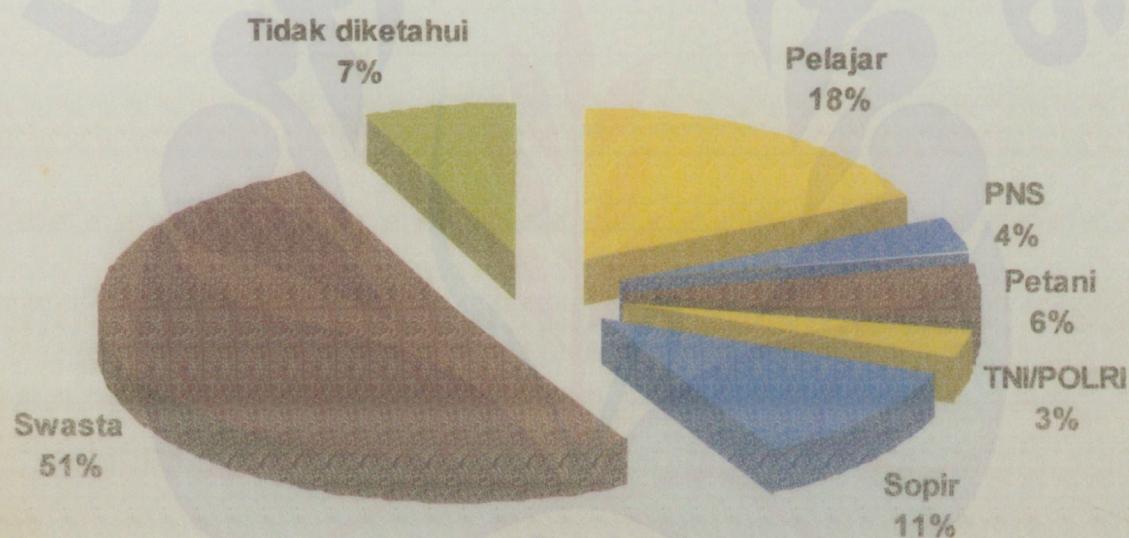


Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.2 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Jenis Kelamin Tersangka

4.2.3 Distribusi KLL Berdasarkan Pekerjaan

Sebanyak 51% tersangka KLL di Kabupaten Jember pada tahun 2006 bekerja di sektor swasta (96 orang). Peringkat kedua adalah mereka yang berstatus sebagai pelajar, yakni sebanyak 18% (34 orang), diikuti oleh kelompok yang bekerja sebagai sopir, yakni sebanyak 11% (21 orang). Sedangkan kelompok yang paling sedikit menjadi tersangka KLL berstatus sebagai pegawai negeri sipil (4%) dan TNI/POLRI (3%). Sebanyak 7% tersangka (13 orang) tidak diketahui jenis pekerjaannya karena merupakan kasus tabrak lari. Selengkapnya dapat dilihat dalam Gambar 4.3. Penggolongan jenis pekerjaan ini didasarkan pada hasil wawancara petugas pencatat KLL atau penyidik kepada tersangka mengenai pekerjaannya.



Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.3 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Pekerjaan

4.3 Distribusi KLL Berdasarkan Tempat

Distribusi KLL menurut tempat yang dimaksud disini adalah kejadian KLL yang banyak ditemui di tempat-tempat tertentu saja. Berdasarkan data KLL yang

bersumber dari Satlantas Polres Jember, tempat kejadian KLL dapat dibagi menjadi 3 macam, yaitu berdasarkan ruas jalan, daerah persimpangan, dan alinemen horizontal.

4.3.1 Distribusi KLL Berdasarkan Ruas Jalan

Pada tahun 2006, sebanyak 70% kasus KLL di Kabupaten Jember banyak terjadi di ruas jalan luar perkotaan (132 kasus) dan 30% kasus KLL terjadi di ruas jalan perkotaan dan selengkapnya dapat dilihat dalam Gambar 4.4.

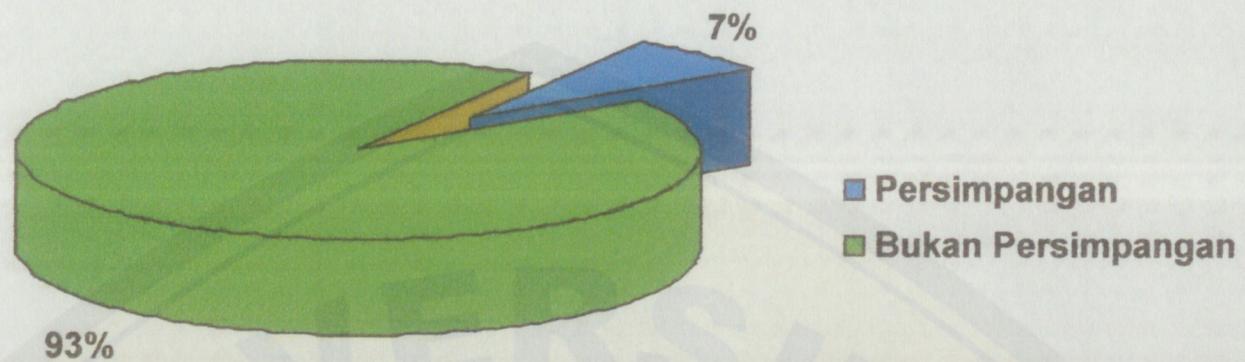


Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.4 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Ruas Jalan

4.3.2 Distribusi KLL Berdasarkan Daerah Persimpangan

Berdasarkan data KLL Satlantas Polres Jember, 93% kecelakaan terjadi di daerah bukan persimpangan (175 kasus), dalam arti kecelakaan tersebut terjadi di daerah jalan lurus atau jalan menikung yang tidak ada pertemuan atau percabangan jalan sedangkan 7% terjadi di daerah persimpangan (13 kasus). Selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 4.5.

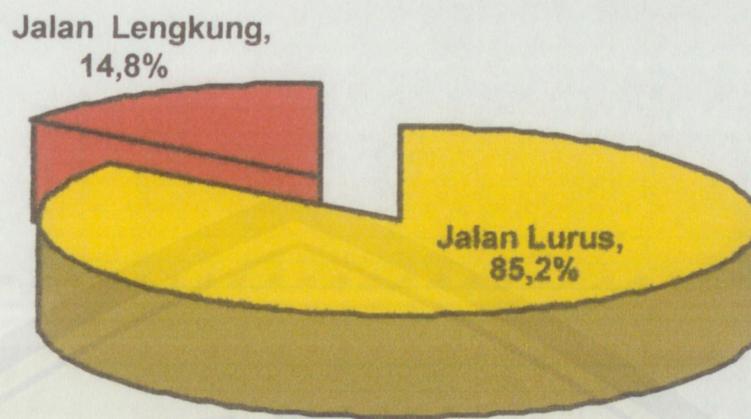


Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.5 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Daerah Persimpangan

4.3.3 Distribusi KLL Berdasarkan Alinemen Horizontal

Seperti yang terlihat pada Gambar 4.6 berdasarkan data yang diambil dari Satlantas Polres Jember menunjukkan bahwa dari 175 kasus KLL yang terjadi di daerah bukan persimpangan, lebih banyak kasus KLL terjadi di jalan yang lurus, mencapai 85,2% (149 kasus) daripada di jalan lengkung atau jalan yang menikung yang hanya mencapai 14,8% (26 kasus).



Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

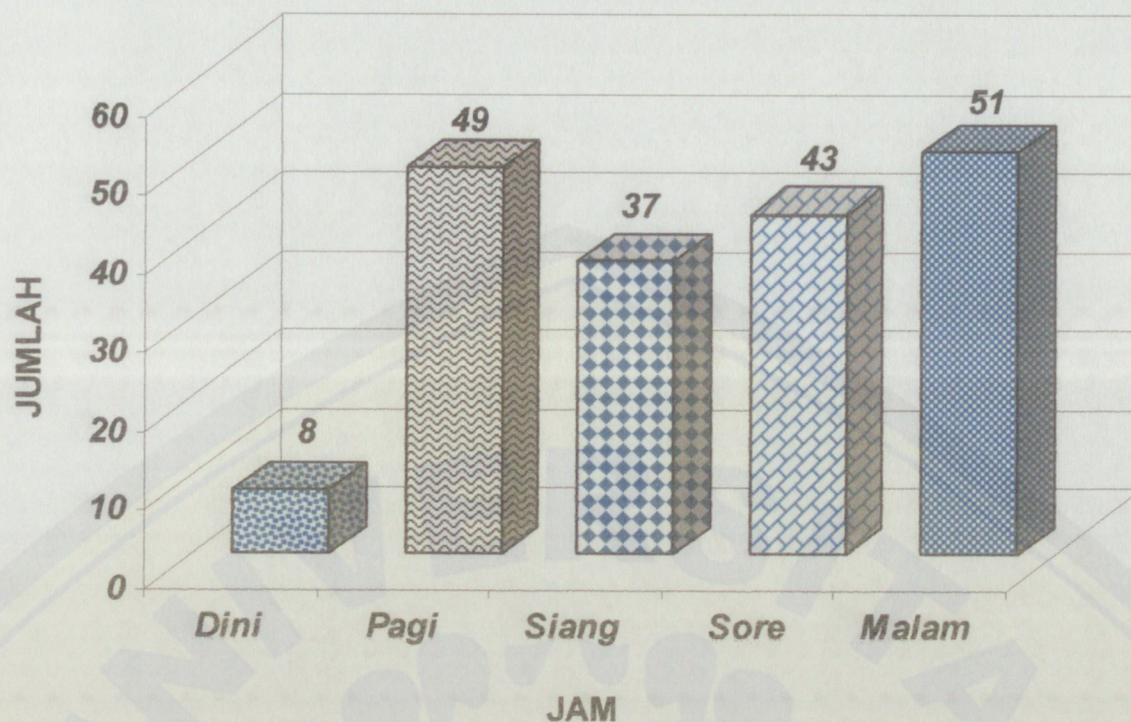
Gambar 4.6 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Alinemen Horizontal

4.4 Distribusi KLL Berdasarkan Waktu

Dalam epidemiologi deskriptif, KLL dapat diamati berdasarkan saat terjadinya. Dari data KLL yang telah diperoleh, waktu kejadian KLL dapat dikelompokkan menurut jam, hari, minggu, dan bulan.

4.4.1 Distribusi KLL Berdasarkan Jam

Berdasarkan data tahun 2006, KLL di Kabupaten Jember paling sering terjadi pada malam hari jam 18.01 WIB sampai 24.00 WIB (51 kasus), kemudian pada pagi hari jam 05.01 WIB sampai 10.00 WIB (49 kasus). KLL jarang terjadi pada dini hari jam 24.01 WIB sampai 05.00 WIB (8 kasus). Selengkapnya dapat dilihat dalam gambar berikut.

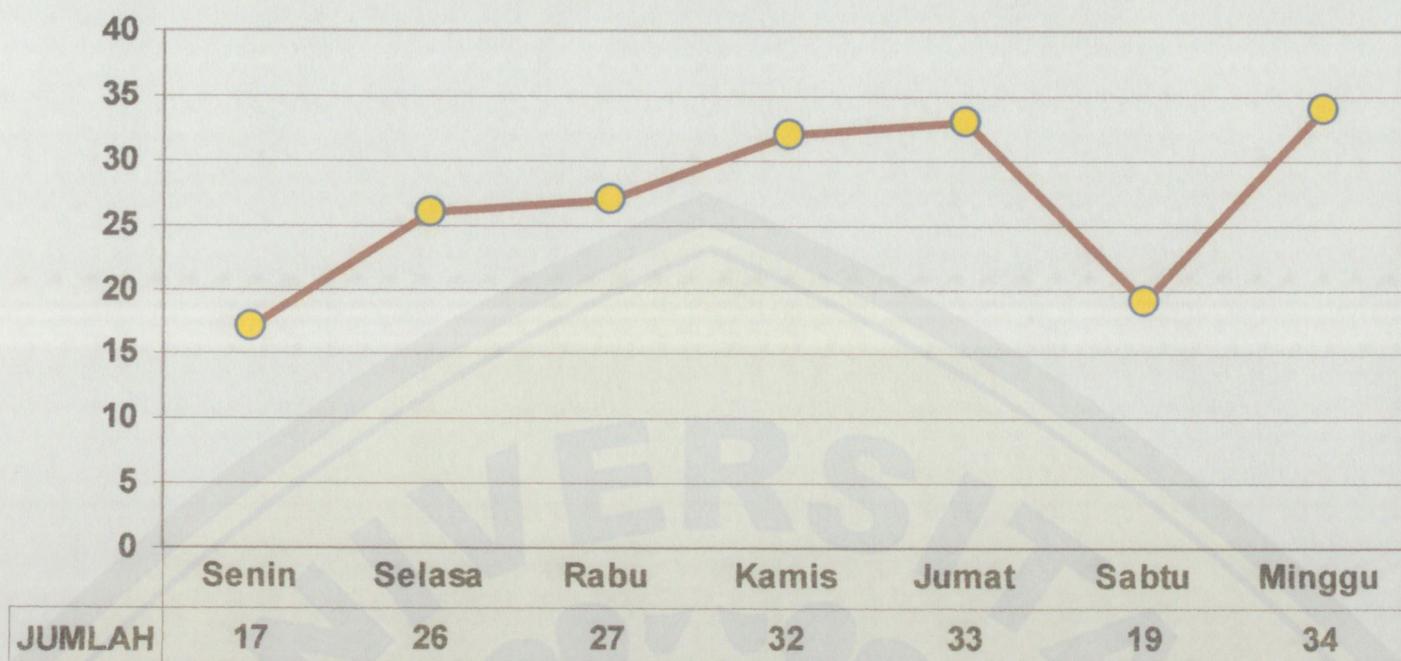


Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.7 Grafik Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Jam

4.4.2 Distribusi KLL Berdasarkan Hari

Sepanjang tahun 2006, frekuensi tertinggi terjadinya KLL di Kabupaten Jember bertepatan pada hari Minggu (34 kasus) diikuti pada hari Jumat (33 kasus). Sedangkan frekuensi terendah terjadinya KLL bertepatan pada hari Senin (17 kasus). Grafik yang menggambarkan distribusi kasus KLL berdasarkan hari disajikan dalam Gambar 4.8.

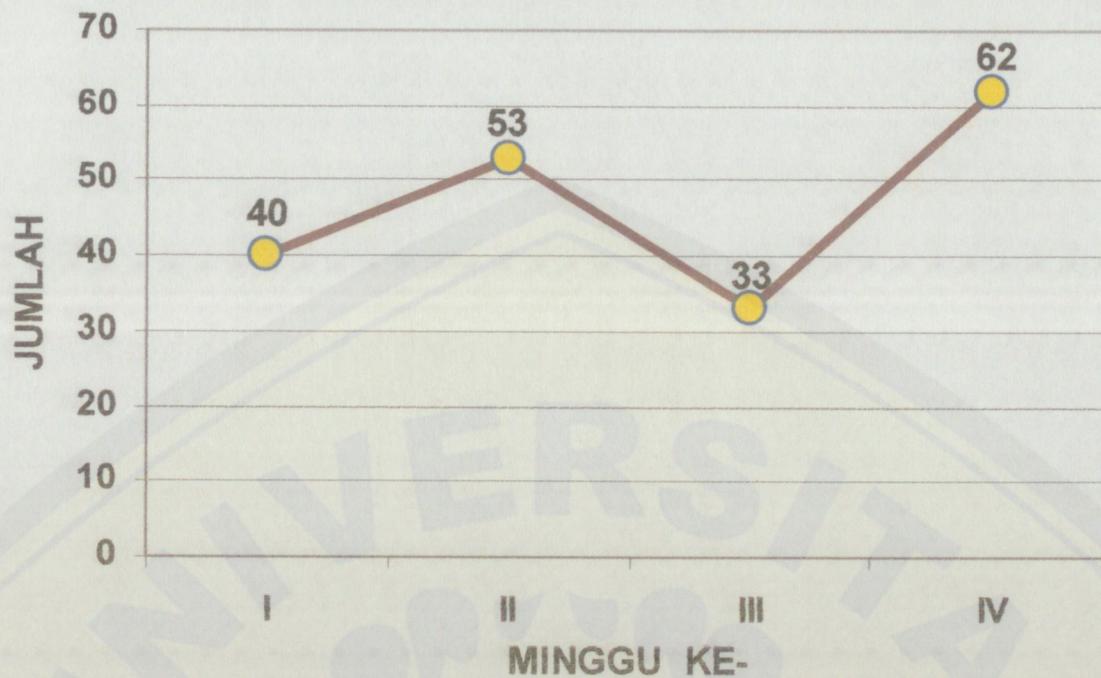


Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.8 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Hari

4.4.3 Distribusi KLL Berdasarkan Minggu

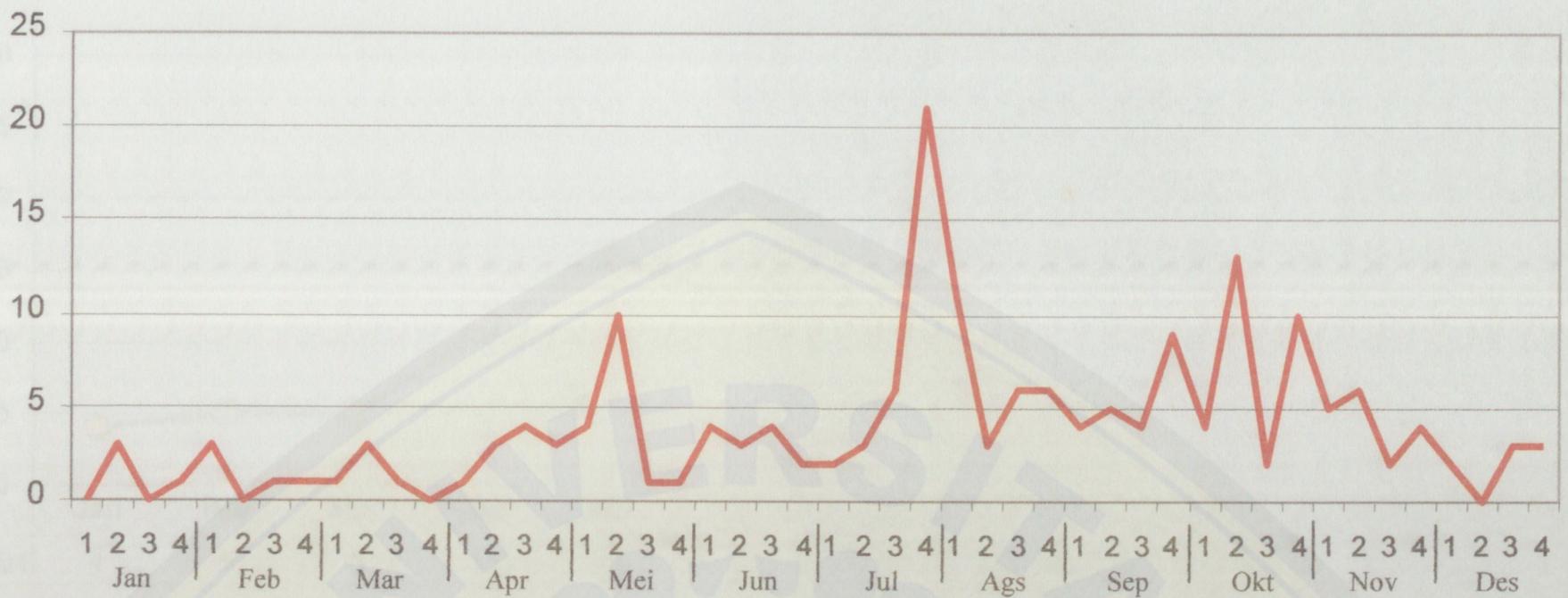
Data KLL dari Satlantas Polres Jember menunjukkan bahwa pada tahun 2006 di Kabupaten Jember KLL paling sering terjadi pada minggu IV atau pada saat akhir bulan (62 kasus) dan jarang terjadi pada minggu III (33 kasus). Grafik yang menggambarkan perubahan kasus KLL berdasarkan minggu dapat disajikan dalam Gambar 4.9.



Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.9 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Minggu

Gambar 4.10 menyajikan data tentang jumlah kasus KLL yang terjadi setiap minggunya per bulan. Diagram garis yang naik turun yang tampak menunjukkan jumlah kejadian KLL yang tidak konstan setiap minggunya.

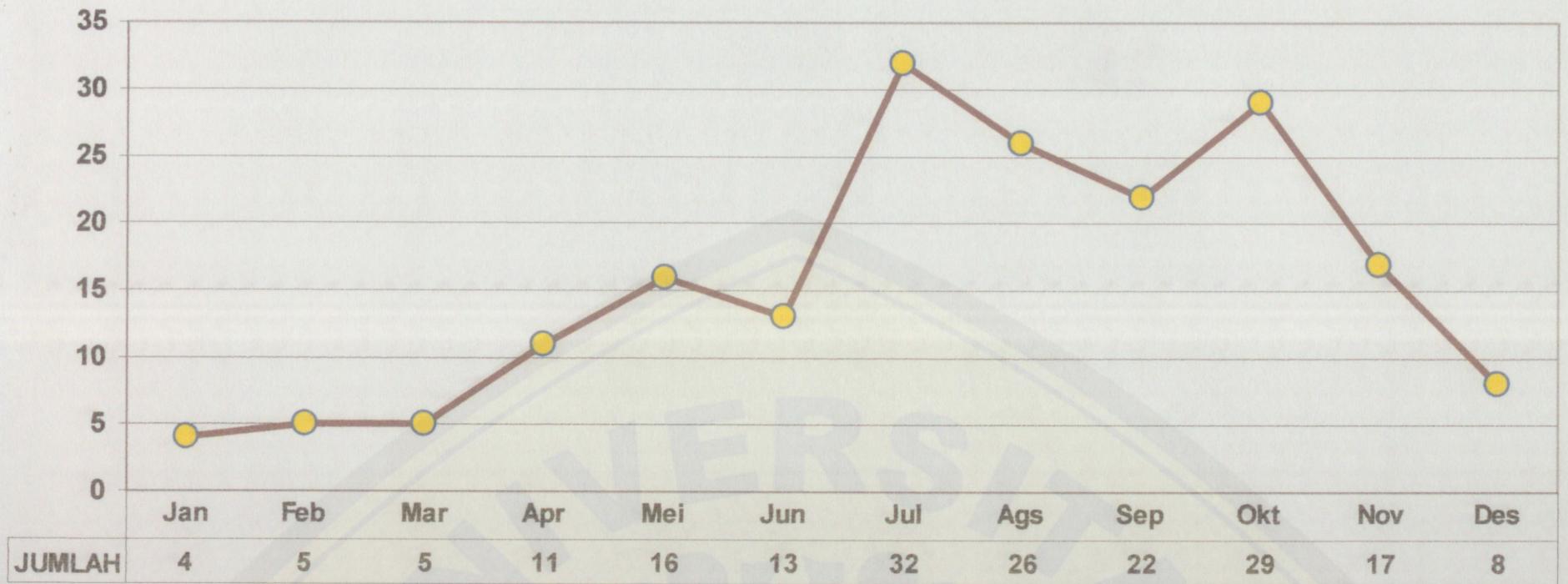


Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.10 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 per Minggu per Bulan

4.4.4 Distribusi KLL Berdasarkan Bulan

Pada tahun 2006, frekuensi tertinggi terjadinya KLL di Kabupaten Jember bertepatan pada bulan Juli (32 kasus) diikuti pada bulan Oktober (29 kasus). Sedangkan frekuensi terendah terjadinya KLL bertepatan pada bulan Januari (4 kasus). Grafik yang menggambarkan distribusi KLL berdasarkan bulan disajikan dalam Gambar 4.11.



Sumber: Satlantas Polres Jember, data terolah, 2007

Gambar 4.11 Diagram Distribusi KLL di Kabupaten Jember Tahun 2006 Berdasarkan Bulan



5.1 Frekuensi KLL

Sepanjang tahun 2006 telah terjadi 188 kasus KLL di jalan raya yang melibatkan berbagai macam kendaraan. Dari peristiwa tersebut menimbulkan akibat, seperti korban meninggal dunia, korban luka-luka, baik berat maupun ringan, serta kerugian material. Untuk mengetahui seberapa besar masalah kesehatan yang dialami oleh sekelompok manusia sebagai akibat adanya KLL tersebut dapat dinyatakan dalam rate. Rate adalah perbandingan suatu peristiwa (*event*) dibagi dengan jumlah penduduk yang mungkin terkena peristiwa yang dimaksud (*population at risk*) dalam waktu yang sama yang dinyatakan dalam persen atau permil (Azwar, 1999:71). Jumlah penduduk Kabupaten Jember pada tahun 2006 menurut BPS Jawa Timur adalah sebesar 2.278.718 jiwa (BPS Provinsi Jawa Timur, tanpa tahun), sehingga *Incidence Rate* KLL tahun 2006 adalah sebesar 0,0825 per 1000 penduduk. Ini berarti bahwa setiap 1000 penduduk Kabupaten Jember yang pernah mengalami KLL adalah sebanyak 0,0825 orang atau setiap 100.000 penduduk Kabupaten Jember yang pernah mengalami KLL adalah sebanyak 8 sampai 9 orang.

Selain rate KLL, dapat pula diketahui *Cause Specific Mortality Rate* (CSMR) atau angka kematian oleh suatu penyebab tertentu, yaitu jumlah kematian karena suatu penyebab tertentu pada satu jangka waktu tertentu dibandingkan dengan jumlah penduduk yang mungkin terkena penyebab tersebut pada pertengahan waktu dalam persen atau permil (Azwar, 1999:85). Jumlah korban meninggal dunia akibat KLL pada tahun 2006 adalah sebanyak 95 orang, sehingga CSMR KLL adalah sebesar 0,04 per 1000 penduduk. Ini berarti bahwa setiap 1000 penduduk Kabupaten Jember terdapat 0,04 orang yang meninggal karena KLL, atau setiap 100.000 penduduk terdapat 4 orang yang meninggal karena KLL. Sedangkan untuk tingkat Indonesia, jumlah korban meninggal dunia akibat KLL mencapai 15.762 jiwa (Iis, 2007) sehingga dapat diketahui CSMR sebesar 7,1 per 100.000 penduduk. Ini berarti CSMR

di Kabupaten Jember pada tahun yang sama masih lebih rendah daripada CSMR di tingkat Indonesia.

Proporsi tersangka KLL yang berjenis kelamin laki-laki pada tahun 2006 adalah sebesar 0,856. Sedangkan proporsi tersangka KLL yang berjenis kelamin perempuan adalah sebesar 0,074. Proporsi dapat diartikan sebagai perbandingan anatar suatu sifat atau ciri tertentu dengan seluruh populasi dimana sifat atau ciri tersebut didapatkan (Subaris, dkk, 2004: 40). Proporsi tersangka laki-laki sebesar 0,856 artinya banyaknya tersangka KLL yang berjenis kelamin laki-laki adalah sebesar 85,6%. Proporsi tersangka perempuan sebesar 0,074 artinya banyaknya tersangka KLL yang berjenis kelamin perempuan adalah sebesar 7,4% (dari 100 orang tersangka terdapat kurang lebih 86 laki-laki dan 7 perempuan).

Menurut Setijowarno dan Frazilla, (2003:297) satuan kecelakaan dapat dihitung per satuan waktu (per tahun). Dari data yang diperoleh dapat diketahui bahwa telah terjadi 188 kasus KLL pada tahun 2006. Ini berarti kira-kira setiap 2 hari sekali di Kabupaten Jember terjadi 1 kasus KLL. Rata-rata setiap bulan sebanyak 8 nyawa melayang di jalan raya, 5 sampai 6 orang mengalami luka berat dan 13 orang mengalami luka ringan. Kerugian material dalam satu tahun mencapai Rp 78.788.000,00, ini berarti bahwa rata-rata setiap bulan sebanyak Rp 6.566.000,00 harus terbuang sia-sia sebagai akibat dari kejadian KLL.

Sebenarnya belum ada parameter khusus untuk menentukan apakah KLL yang terjadi di suatu wilayah tertentu merupakan masalah kesehatan yang serius atau tidak, namun yang perlu mendapatkan perhatian adalah semakin lama angka kejadian KLL dan akibatnya semakin mengalami peningkatan. Pada tahun 2006 telah terjadi 188 kasus KLL di jalan raya, angka ini meningkat hampir tiga kali lipat bila dibandingkan dengan tahun 2005, yaitu sebanyak 59 kasus. Sedangkan pada tahun 2007 periode Januari sampai Agustus sudah terjadi 499 kasus KLL, 107 korban meninggal dunia, 98 korban luka berat, dan 624 korban luka ringan, serta kerugian yang diderita ditaksir sebesar Rp 215.795.000,00 (Satlantas Polres Jember, 2007). Fakta tersebut menunjukkan bahwa KLL merupakan masalah kesehatan yang perlu mendapatkan

perhatian, karena dari peristiwa tersebut dapat memunculkan kecacatan, baik yang bersifat sementara maupun yang permanen atau menetap. Sebagaimana diketahui bahwa sehat menurut WHO adalah keadaan lengkap dari sehat jasmani, rohani dan sosial, serta tidak hanya terbebas dari kecacatan tetapi juga dapat bekerja secara produktif.

Salah satu faktor yang mempengaruhi peningkatan kejadian KLL adalah pertumbuhan jumlah ranmor (WHO, 2004c:72). Masalah-masalah yang akan timbul sebagai akibat dari pertumbuhan jumlah kendaraan diantaranya kecelakaan lalu lintas, baik dari tingkat yang ringan sampai yang paling fatal akan bertambah sebagai konsekuensi dari pertumbuhan kendaraan, disamping masalah pencemaran lingkungan, peningkatan pemakaian bahan bakar dan kemacetan (Alamsyah, 2005:5). Walaupun penjualan kendaraan bermotor (ranmor) yang baru di Kabupaten Jember pada tahun 2006 mengalami penurunan, yaitu pada tahun 2005 mencapai 45.685 unit (semua jenis ranmor) dan pada tahun 2006 turun menjadi 30.035 unit (BPS Kabupaten Jember dan BAPPEKAB Kabupaten Jember, 2007:324), namun dapat dikatakan bahwa setiap tahun selalu ada penambahan jumlah ranmor.

Dari Tabel 4.1 dapat diketahui bahwa jenis kendaraan yang paling sering terlibat dalam KLL pada tahun 2006 adalah sepeda motor, yaitu antara sepeda motor dan sepeda motor sebanyak 49 kasus; sepeda motor dan pejalan kaki sebanyak 35 kasus; sepeda motor dengan mobil barang (truk, pick up, dan kendaraan box) sebanyak 30 kasus; sepeda motor dan mobil penumpang sebanyak 18 kasus; dan sepeda motor yang mengalami kecelakaan tunggal (selip/hilang kendali) sebanyak 16 kasus. Sedangkan jenis kendaraan yang jarang mengalami KLL adalah bus (selip); kereta api dan pejalan kaki; mobil barang dan kereta api; antar mobil barang; mobil barang dan pejalan kaki; mobil penumpang dan bus; mobil penumpang dan mobil barang; serta sepeda motor dan kereta api masing-masing sebanyak 1 kasus.

Data tersebut menunjukkan bahwa kendaraan yang paling sering terlibat dalam KLL adalah sepeda motor. Hal ini sesuai dengan laporan WHO yang menyatakan bahwa pada umumnya KLL di negara-negara yang berpendapatan rendah lebih

banyak dialami oleh sepeda motor dan pejalan kaki daripada mobil. Hal ini disebabkan oleh karena banyaknya macam dan tingginya intensitas dari *traffic mix* (perbedaan bentuk dan struktur moda transportasi, bermotor atau tidak bermotor yang terdapat dalam satu jaringan jalan yang sama) dan kurangnya pemisahan dari masing-masing pengguna jalan. Selain itu, tingginya angka KLL yang dialami oleh pengguna sepeda motor juga dapat diartikan sebagai refleksi dari besarnya penggunaan sepeda motor sehingga mereka lebih berisiko untuk mengalami KLL dibanding dengan pengguna jalan yang lain (WHO, 2004b:41). Di Kabupaten Jember, sepeda motor merupakan jenis kendaraan dengan komposisi yang terbesar, yaitu mencapai 93,3% dari semua jenis kendaraan yang ada di Kabupaten Jember (28.032 unit dari total jenis kendaraan 30.035 unit) (BPS Kabupaten Jember dan BAPPEKAB Kabupaten Jember, 2007:324). Dengan komposisi kendaraan yang begitu besar memungkinkan sepeda motor untuk menjadi kendaraan yang paling sering terlibat KLL.

5.2 Distribusi KLL

Distribusi yang dimaksud disini adalah banyaknya masalah kesehatan yang ditemui dalam suatu kelompok manusia berdasarkan ciri-ciri manusia, tempat dan waktu kejadian KLL.

5.2.1 Distribusi KLL Berdasarkan Ciri-Ciri Manusia

Berdasarkan data KLL yang bersumber dari Satlantas Polres Jember, ciri-ciri tertentu tersebut dapat dibedakan menjadi tiga macam, yaitu usia, jenis kelamin, dan pekerjaan.

1. Usia

KLL di Kabupaten Jember pada tahun 2006 paling banyak dialami oleh golongan usia produktif, yaitu 15 sampai 44 tahun. 94 tersangka kasus KLL berusia 15 sampai 29 tahun; 48 tersangka berusia 30 sampai 44 tahun; dan 27 tersangka berusia 45 sampai 59 tahun. Kelompok usia yang paling sedikit menjadi tersangka

KLL adalah kelompok usia kurang dari atau sama dengan 14 tahun (1 kasus) dan lebih dari atau sama dengan 60 tahun (5 kasus). Penelitian Suparnadi, 2002 tentang epidemiologi KLL di DKI Jakarta menyatakan hal yang serupa, bahwa sebanyak 50% tersangka KLL adalah dari kelompok umur muda, yaitu 20 sampai 30 tahun.

Setiap tahun hampir 400.000 orang yang berusia dibawah 25 tahun meninggal di jalan atau rata-rata 1049 jiwa setiap hari (WHO, 2007). Menurut laporan WHO, cedera akibat KLL merupakan penyebab utama kematian bagi pengemudi dan pengendara yang masih muda. Usia muda dan tidak berpengalaman dalam mengemudikan kendaraan memberikan kontribusi terhadap tingginya risiko KLL bagi pengemudi tersebut. Faktor-faktor yang mungkin berpengaruh pada pengemudi berusia muda diantaranya karakter psikologis. Di usia muda, mereka cenderung memiliki sifat suka mengambil risiko (*thrillseeking*) tanpa memikirkan akibatnya dan adanya tekanan teman sebaya (*peer pressure*) (WHO, 2004c:79).

Usia tersebut merupakan masa transisi yang harus dilalui sehingga tercapai identitas yang mantap. Transisi dalam emosi tampak dengan meningkatnya emosi. Mereka sering menunjukkan emosi yang berlebihan dengan ekspresi yang kurang wajar. Seperti pada saat mengemudikan ranmor, mereka cenderung mengemudikan dengan cara yang sekehendak hati mereka tanpa memperhatikan peraturan lalu lintas dan mereka memiliki rasa percaya diri yang berlebihan sehingga tidak memikirkan akibat yang akan mereka tanggung bila terjadi KLL. Adanya tekanan sebaya membuat sosialisasi remaja cenderung membina hubungan pertemanan dengan cara mengelompok. Untuk membuktikan kehebatan dan kelebihan diantara mereka, tidak jarang mereka melakukan tindakan berisiko tinggi seperti mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan yang sangat tinggi (ini adalah faktor yang paling banyak terjadi) dan tidak mau kalah cepat dari pengendara yang lain (Dhamayanti dalam Soetjiningsih, 2004:272). Mereka juga cenderung tidak mau menggunakan helm saat berkendara dan minum alkohol sebelum mengemudi. Faktor lainnya yang berpengaruh adalah karakteristik kendaraan, misalnya modifikasi kendaraan yang

tidak memperhitungkan keamanan dan keselamatan penggunaanya juga turut meningkatkan risiko terjadinya KLL (WHO, 2004c:79).

2. Jenis Kelamin

Sebanyak 85,6% tersangka kasus KLL di Kabupaten Jember pada tahun 2006 adalah laki-laki (161 orang) dan 7,4% adalah perempuan (14 orang). Ditemukan 11 kali lebih banyak laki-laki daripada perempuan yang menjadi tersangka dalam kasus KLL. Survei data yang mempelajari tentang epidemiologi KLL di Jakarta pada tahun 1997 menyatakan bahwa 93,2% tersangka adalah laki-laki (Suparnadi, 2002). WHO menyatakan bahwa tingkat kematian akibat KLL lebih tinggi pada laki-laki dibanding perempuan di semua negara dan pada semua kelompok umur. Pada tahun 2002, sebanyak 73% kematian di jalan raya adalah kelompok laki-laki dengan rate hampir tiga kali lipat dari kelompok perempuan, 27,6 per 100.000 penduduk dibanding dengan 10,4 per 100.000 penduduk (WHO, 2004b: 44).

Lebih banyaknya KLL yang dialami oleh laki-laki daripada perempuan banyak dihubungkan dengan perilaku laki-laki yang lebih aktif dan perbedaan gender. Perempuan dilarang menjadi pengemudi karena dianggap kurang mampu dalam mengemudikan ranmor dibanding laki-laki (WHO, 2004b:45). Frekuensi penggunaan ranmor yang lebih sering oleh laki-laki juga dianggap sebagai penyebab tingginya risiko KLL bagi laki-laki bila dibandingkan dengan perempuan (Dhamayanti dalam Soetjningsih, 2004:271).

3. Pekerjaan

Tersangka KLL di Kabupaten Jember tahun 2006 lebih banyak berstatus sebagai pekerja di sektor swasta (51%) daripada pelajar (18%), dan sopir (11%). Menurut laporan WHO, rata-rata di Amerika Serikat sebanyak 2100 pekerja meninggal karena KLL selama kurun waktu 8 tahun (antara 1992 sampai 2001). Di negara-negara Eropa, KLL menuju ke tempat kerja terhitung lebih besar dari jumlah fatalitas di tempat kerja itu sendiri (41%). Serupa di Australia, hampir setengah dari

seluruh fatalitas di tempat kerja pada tahun 1989 sampai 1992 terjadi pada saat mereka mengemudi dari rumah menuju ke tempat kerja atau sebaliknya, dan juga terjadi pada saat mereka sedang bekerja (WHO, 2004b:44). Hal yang demikian menurut Sedharmayanti (1996:116) dapat pula digolongkan sebagai kecelakaan kerja di perjalanan (kecelakaan yang terjadi ketika seseorang berangkat dari rumah ke tempat kerja dan sebaliknya, melalui jalan yang wajar).

Pekerjaan swasta atau wirausaha merupakan jenis pekerjaan yang bisa bermacam-macam. Umumnya mereka adalah kelompok pedagang. Pedagang memiliki aktifitas penggunaan ranmor yang sangat tinggi. Dalam melakukan pekerjaannya mereka membutuhkan ranmor sebagai sarana pengembangan usaha. Mulai dari pembelian barang untuk dijual hingga ke proses penjualan barang. Sama halnya dengan pelajar dan sopir, setiap hari mereka beraktifitas dengan menggunakan ranmor. Tingginya frekuensi penggunaan ranmor memungkinkan mereka memiliki risiko yang lebih besar untuk mengalami KLL daripada kelompok pekerja lainnya (Dhamayanti dalam Soetjningsih, 2004:271).

5.2.2 Distribusi KLL Berdasarkan Tempat

Berdasarkan data KLL yang bersumber dari Satlantas Polres Jember, tempat kejadian KLL dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu berdasarkan ruas jalan, daerah persimpangan, dan alinemen horizontal.

1. Ruas Jalan

Yang termasuk ruas jalan perkotaan adalah semua ruas jalan yang ada di wilayah kota dan ruas jalan yang termasuk ruas jalan luar perkotaan adalah semua ruas jalan yang ada di wilayah luar kota sesuai dengan Data K1 (Data Ruas Jalan Kabupaten dan Kota) pada Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Jember. Pada tahun 2006, sebanyak 70% kasus KLL di Kabupaten Jember banyak terjadi di ruas jalan luar perkotaan (132 kasus) dan 30% kasus KLL terjadi di ruas jalan perkotaan.

Banyaknya kasus KLL yang terjadi di ruas jalan luar perkotaan mungkin berhubungan dengan desain jalan dan kemacetan yang sering terjadi di wilayah perkotaan. Desain jalan raya perkotaan pada umumnya dirancang untuk lalu lintas dengan kecepatan rendah (*slowing traffic*). Kemacetan yang sering terjadi di jalan raya menyebabkan kecil sekali kemungkinan untuk terjadi KLL. Sebaliknya, di ruas jalan luar perkotaan memungkinkan pengemudi untuk menjalankan kendaraannya dengan kecepatan tinggi (WHO, 2004b:47). Berdasarkan kronologis terjadinya KLL, banyak kasus KLL terjadi karena faktor manusia, khususnya pengemudi ranmor yang mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi dan kurang berhati-hati sehingga terjadi KLL.

2. Daerah Persimpangan

Berdasarkan data KLL Satlantas Polres Jember, kecelakaan sering terjadi di daerah yang bukan merupakan pertemuan atau perpotongan jalan (175 kasus), dalam arti kecelakaan tersebut terjadi di daerah jalan lurus atau jalan menikung daripada di daerah persimpangan (13 kasus).

Daerah persimpangan merupakan pertemuan dua atau lebih jaringan jalan. Beberapa gerakan ranmor di daerah persimpangan misalnya memencar, menyatu, menyilang, dan jalinan (Alamsyah, 2005:99). Pergerakan-pergerakan seperti itu akan dapat membingungkan pengemudi sehingga dapat menyebabkan KLL. Untuk itulah, di setiap persimpangan diperlukan suatu pengaturan lalu lintas untuk menjaga keselamatan arus lalu lintas dengan cara memberikan petunjuk-petunjuk yang jelas dan terarah, serta tidak menimbulkan keraguan. Pengaturan lalu lintas di persimpangan dapat dilakukan dengan cara pemberian lampu lalu lintas, marka, dan rambu-rambu yang mengatur, mengarahkan, dan memperingati serta pulau-pulau lalu lintas (Alamsyah, 2005:102).

Di Kabupaten Jember, di setiap persimpangan jalan relatif sudah terdapat lampu lalu lintas, marka, dan rambu-rambu yang berfungsi untuk mengatur, mengarahkan, dan memperingatkan kendaraan yang melintas. Bahkan tak jarang pula

ditambahkan pulau-pulau lalu lintas. Dengan demikian, KLL di daerah persimpangan relatif lebih sedikit daripada KLL di daerah bukan persimpangan. Selanjutnya pembahasan mengenai banyaknya KLL di daerah bukan persimpangan akan dibahas lebih detail pada pokok bahasan tentang alinemen horizontal berikut ini.

3. Alinemen Horizontal

Alinemen horizontal merupakan garis proyeksi sumbu jalan tegak lurus pada bidang datar peta (*trace*). Bagian dari alinemen horizontal terdiri dari bagian jalan yang lurus dan bagian jalan yang melengkung. Karena KLL merupakan kejadian yang acak atau tidak menentu sehingga bisa terjadi di mana saja, bisa terjadi di bagian jalan yang lurus maupun di jalan yang melengkung atau menikung. Berdasarkan data yang diambil dari Satlantas Polres Jember menunjukkan bahwa dari 175 kasus KLL tahun 2006 yang terjadi di daerah bukan persimpangan, lebih banyak kasus KLL terjadi di jalan yang lurus (149 kasus) daripada di jalan lengkung atau jalan yang menikung (26 kasus). Sebuah survei untuk mempelajari epidemiologi kecelakaan di DKI Jakarta juga menyatakan bahwa KLL lebih sering terjadi di jalan lurus atau jalan protokol yang dilewati ranmor (Suparnadi, 2002).

Banyaknya kejadian KLL di jalan lurus mungkin disebabkan karena persepsi awal pengemudi terhadap jalan lurus yang memungkinkan pengemudi untuk melakukan gerakan mendahului. Berdasarkan ringkasan kejadian perkara KLL, di jalan yang lurus banyak pengemudi ranmor yang melakukan gerakan mendahului kendaraan yang di depannya (melewati) tanpa memperhatikan kondisi lalu lintas di sekitarnya. Berdasarkan Penjelasan PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Pasal 51 menyebutkan bahwa pengemudi yang bermaksud melewati kendaraan yang berada di depannya harus menjaga jarak yang cukup bebas agar tidak mengakibatkan benturan dengan kendaraan yang akan dilewati. Setelah melewati, pengemudi tersebut harus segera mengambil lajur semula dengan cara yang tidak menimbulkan bahaya bagi kendaraan yang dilewatinya. Namun banyak pengemudi yang tidak memperhatikan sehingga terjadi KLL.

Selain itu, banyak pula gerakan membelok yang dilakukan oleh pengemudi yang berada di jalan yang lurus. Gerakan membelok adalah gerakan kendaraan yang bermaksud untuk keluar dari atau memasuki deretan kendaraan yang sedang diparkir, beralih ke kanan atau ke kiri jalan, atau memasuki jalan lain atau pekarangan yang berbatasan dengan jalan. Bagi pengemudi yang hendak melakukan gerakan membelok harus terlebih dahulu mengamati kondisi jalan dengan cara menoleh atau menggunakan kaca spion yang ada di kendaraannya, serta memberikan isyarat lampu penunjuk arah agar dapat menjamin keselamatan dan ketertiban lalu lintas jalan (Penjelasan PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Pasal 59). Namun banyak kasus KLL yang terjadi adalah akibat dari kesalahan pengemudi yang tidak memberikan isyarat lampu penunjuk arah sehingga terjadilah KLL.

Banyaknya KLL yang terjadi di ruas jalan yang beralinemen lurus juga bisa dihubungkan dengan sifat jalan lurus itu sendiri. Sifat-sifat pada bagian jalan yang lurus tidak menimbulkan hambatan bagi pengendara tetapi akan sangat berbahaya bila jalan lurus tersebut terlalu panjang karena akan menimbulkan efek negatif bagi pengendara, yaitu efek monoton atau mengantuk sehingga akan mengganggu konsentrasi pengemudi yang bisa berakibat pada terjadinya KLL (Alamsyah, 2006:44).

5.2.3 Distribusi KLL Berdasarkan Waktu

Berdasarkan data KLL yang bersumber dari Satlantas Polres Jember, waktu kejadian KLL dapat dikategorikan ke dalam tiga macam, yaitu berdasarkan jam, hari, minggu dan bulan.

1. Jam

Berdasarkan data tahun 2006, KLL di Kabupaten Jember paling sering terjadi pada malam hari jam 18.01 WIB sampai 24.00 WIB (51 kasus). KLL juga relatif sering terjadi pada pagi hari, yaitu pada pukul 05.01 WIB sampai 10.00 WIB (49 kasus). KLL jarang terjadi pada dini hari jam 24.01 WIB sampai 05.00 WIB (8

kasus). Hal ini berbeda dengan hasil penelitian serupa yang dikemukakan oleh Suparnadi, 2002 yang menyatakan bahwa KLL di DKI Jakarta lebih sering terjadi pada pukul 11.00 sampai 15.00 WIB.

KLL pada umumnya terjadi pada waktu malam hari dari pada siang hari (Setijowarno dan Frazilla, 2003:319). Pada lalu lintas ranmor di waktu malam hari, salah satu aspek yang perlu mendapat perhatian khusus adalah penerangan. Banyak KLL yang terjadi pada malam hari yang melibatkan antar sepeda motor serta sepeda motor dengan pejalan kaki. Pada saat terjadi KLL, baik sepeda motor maupun pejalan kaki kurang memperhatikan kondisi jalan. Hal ini bisa diakibatkan karena kurangnya penerangan di jalan maupun penerangan yang ada pada kendaraannya. Padahal penerangan jalan tersebut sangat bermanfaat agar permukaan jalan dapat dilihat secara keseluruhan sehingga kendaraan, pejalan kaki dan penghalang-penghalang lainnya dapat dilihat. Penggunaan lampu pada ranmor sudah diatur dalam PP Nomor 43 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Bab VIII Pasal 73 Ayat 2. Dalam PP disebutkan bahwa apabila pada waktu malam atau waktu lain yang gelap, pengemudi ranmor tersebut wajib menyalakan lampu yang terdiri dari lampu utama dekat; lampu posisi depan dan posisi belakang; dan lampu tanda nomor kendaraan. Bila lampu tersebut tidak dinyalakan, maka pengguna jalan yang lain akan sulit mengetahui ada ranmor yang akan melintas sehingga risiko terjadi KLL akan semakin besar.

Seringnya KLL terjadi pada pagi hari berhubungan dengan aktifitas manusia sehari-hari. Pada umumnya mereka memulai aktifitasnya pada pagi hari, seperti pergi bekerja dan sekolah. Pada saat inilah akan terjadi jam sibuk pagi, dimana jalan raya akan dipenuhi oleh kendaraan pada saat yang bersamaan sehingga volume lalu lintas akan meningkat. Meningkatnya volume lalu lintas menyebabkan meningkatnya kemungkinan untuk terjadi KLL (Setijowarno dan Frazilla, 2003:308).

2. Hari

Dari hasil penelitian didapatkan bahwa sepanjang tahun 2006, frekuensi tertinggi terjadinya KLL di Kabupaten Jember bertepatan pada hari Minggu yakni

sebanyak 34 kasus, sedangkan frekuensi terendah terjadinya KLL bertepatan pada hari Senin (17 kasus). Tingginya angka KLL pada haru tersebut mungkin disebabkan karena hari Minggu merupakan hari libur sehingga banyak sekali orang memanfaatkan hari itu untuk berlibur baik menuju obyek wisata untuk sekedar *refreshing* atau bersilaturahmi, baik di dalam kota maupun ke luar kota. Aktifitas tersebut tidak lepas dari mobilitas dari satu tempat ke tempat lain yang menggunakan kendaraan sebagai sarana transportasi dan jalan raya sebagai prasarana transportasi. Meningkatnya aktifitas tersebut secara otomatis akan meningkatkan volume lalu lintas sehingga kemungkinan untuk terjadi KLL akan semakin besar (Setijowarno dan Frazilla, 2003:308). Selain itu, bila dihubungkan dengan banyaknya pengemudi yang mengalami KLL adalah mereka yang berstatus sebagai pekerja di sektor swasta, pada hari Minggu mereka tidak

3. Minggu

Data KLL dari Satlantas Polres Jember menunjukkan bahwa pada tahun 2006 di Kabupaten Jember KLL paling sering terjadi pada minggu IV atau pada saat akhir bulan (62 kasus). Tidak ada penelitian sebelumnya yang meneliti tentang minggu ke berapa KLL itu lebih sering terjadi, sehingga tidak dapat dilakukan perbandingan tentang variabel minggu tersebut.

Peristiwa KLL merupakan kejadian yang jarang dan acak (tidak menentu) (Setijowarno dan Frazilla, 2003:294). Dan dalam PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Bab XI Pasal 93 juga menyatakan hal yang serupa bahwa KLL adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja. Maka peristiwa KLL tidak terikat oleh waktu (minggu). Bila kita telusuri lagi data KLL yang ada, maka kejadian KLL di setiap minggu pada setiap bulannya menunjukkan nilai yang tidak stabil. Setiap bulan, bisa saja KLL lebih banyak terjadi pada minggu I, contohnya pada bulan Agustus (11 kasus); atau minggu II, contohnya pada bulan Mei (10 kasus) dan minggu IV, contohnya pada bulan Juli (21 kasus) dan bulan September (9 kasus). Karena data yang disajikan merupakan hasil rekapitulasi

data satu tahun dan KLL yang terjadi pada minggu IV bulan Juli merupakan frekuensi yang paling tinggi, maka hasil ini akan dapat mempengaruhi data tentang frekuensi kejadian KLL berdasarkan variabel minggu, sehingga data yang muncul akan menunjukkan bahwa minggu IV adalah minggu dengan frekuensi yang paling tinggi untuk kejadian KLL.

4. Bulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada tahun 2006, frekuensi tertinggi terjadinya KLL di Kabupaten Jember bertepatan pada bulan Juli (32 kasus) diikuti pada bulan Oktober (29 kasus). Banyaknya KLL pada bulan Juli tahun 2006 dapat dikaitkan dengan adanya musim panen. Pada bulan ini, di Kabupaten Jember terjadi musim panen padi dan palawija (jagung, kedelai, kacang). Dari hasil panen tersebut, mereka lebih suka membeli ranmor, terutama sepeda motor. Meningkatnya pembelian sepeda motor tersebut dapat menyebabkan kenaikan kasus KLL. Terlebih lagi pada umumnya masyarakat desa kurang memperhatikan aspek-aspek keselamatan dan keamanan dalam berkendara karena pengetahuan mereka yang kurang terhadap pentingnya hal tersebut.

Selain pemaparan di atas, tingginya kasus KLL pada bulan Juli dapat dikaitkan dengan jam pada saat terjadinya KLL, karena 40% dari total kejadian di bulan Juli terjadi pada malam hari. Seperti telah diuraikan sebelumnya bahwa KLL di malam hari lebih banyak disebabkan oleh kurangnya penerangan, baik penerangan jalan maupun penerangan dari ranmor itu sendiri.

Sedangkan banyaknya KLL pada bulan Oktober tahun 2006 dikaitkan dengan datangnya Bulan Ramadhan dan Hari Raya Idul Fitri. Menjelang kedua peristiwa tersebut, pada umumnya banyak orang ingin sekali melewatkannya bersama keluarga di rumah. Untuk itu, mereka pasti “mudik” atau pulang kampung. Hal ini tentu saja menyebabkan lalu lintas jalan raya semakin padat. Meningkatnya volume lalu lintas menyebabkan meningkatnya kemungkinan untuk terjadi KLL (Setijowarno dan Frazilla, 2003:308).



BAB 6. KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat disimpulkan bahwa KLL kendaraan bermotor di Kabupaten Jember pada tahun 2006

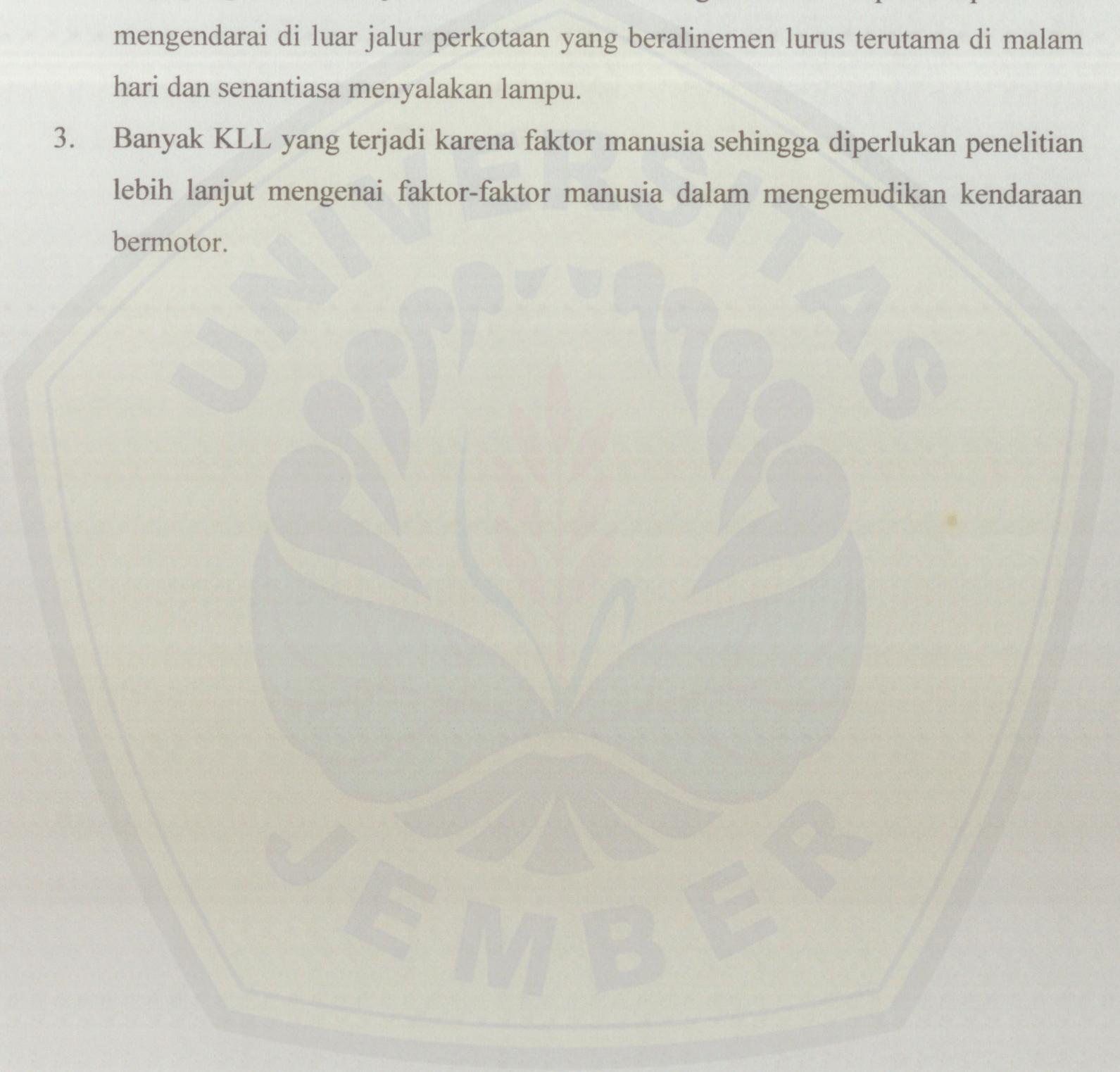
1. Frekuensi KLL mencapai 188 kasus. *Incidence Rate* KLL mencapai 8,25 per 100.000 penduduk dan *Cause Specific Mortality Rate* mencapai 4 per 100.000 penduduk. Proporsi tersangka KLL berjenis kelamin laki-laki lebih besar daripada proporsi yang berjenis kelamin perempuan.
2. Distribusi KLL dapat diketahui sebagai berikut:
 - a. Berdasarkan ciri-ciri manusia, lebih banyak tersangka laki-laki yang berumur 15 sampai 29 tahun dan bekerja di sektor swasta.
 - b. Berdasarkan tempatnya, KLL lebih banyak terjadi di ruas jalan luar perkotaan, bukan di daerah persimpangan dan paling sering di jalan dengan alinemen lurus.
 - c. Berdasarkan waktu, KLL lebih sering terjadi pada malam hari (antara jam 18.01 WIB sampai 24.00 WIB) pada hari Minggu, terutama minggu IV bulan Juli.

6.2 Saran

1. Bagi Satlantas Polres Jember, perlu dilakukan upaya serius untuk mengendalikan KLL dengan lebih mengutamakan kelompok yang paling berisiko, yaitu laki-laki berumur 15 sampai 29 tahun yang bekerja di sektor swasta. Daerah yang patut diwaspadai adalah daerah di luar perkotaan yang beralinemen lurus. Sistem pencatatan kejadian KLL hendaknya lebih disempurnakan dan dikembangkan, mengingat data tahun 2006 yang kurang dapat menyajikan informasi yang jelas, terutama tentang kondisi jalan, cuaca, penerangan, lingkungan sekitar tempat kejadian, profil pengemudi (identitas,

kondisi fisik, kepemilikan SIM, penggunaan helm), karena tanpa data yang lengkap maka akan sulit untuk menemukan alternatif pemecahan masalah yang tepat.

2. Bagi pengemudi, dianjurkan untuk lebih meningkatkan kewaspadaan pada saat mengendarai di luar jalur perkotaan yang beralinemen lurus terutama di malam hari dan senantiasa menyalakan lampu.
3. Banyak KLL yang terjadi karena faktor manusia sehingga diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai faktor-faktor manusia dalam mengemudikan kendaraan bermotor.



DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2007a. *Jam Berapa? What Time Is It?* [on line]. <http://en.wikibooks.org/wiki/Indonesian/Lessons/Time> (14 Juni 2007).
- Anonim. 2007b. *Menurut Data Resmi, Di Indonesia Sekitar 11 Ribu Orang Meninggal Setiap Tahun Akibat Kecelakaan Lalu Lintas* [on line]. http://istana.ri.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=3560&Itemid=690 (14 Mei 2007).
- Alamsyah, Alik Ansyori. 2005. *Rekayasa Lalu Lintas*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press.
- Arikunto, Suharsimi. 1998. *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Azwar, Azrul. 1999. *Pengantar Epidemiologi Edisi Revisi*. Jakarta: Binarupa Aksara.
- BPS Kabupaten Jember dan BAPPEKAB Kabupaten Jember. 2007. *Kabupaten Jember Dalam Angka Tahun 2007*. Jember: BPS Kabupaten Jember dan BAPPEKAB Kabupaten Jember.
- BPS Provinsi Jawa Timur. Tanpa Tahun. *Jumlah Penduduk Pertengahan Tahun Per Kabupaten/Kota di Jawa Timur Tahun 2002-2006* [on line]. <http://www.disnak-jatim.go.id/data/populasi.htm> (28 Agustus 2007).
- Bustan. 2000. *Epidemiologi Penyakit Tidak Menular*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ditlantas Babinkam POLRI. 2002. *Jumlah Kejadian Lalu Lintas dan Ratio Korban Luka dan Meninggal Terhadap Jumlah Penduduk Menurut Provinsi Tahun 2002* [on line]. <http://bankdata.depkes.go.id/Profil/web%20profil%202002/lamp%20125.htm> (April 2007).
- Ishak, Sulistyono. 2005. *Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Masyarakat Mewujudkan Patuh Hukum*. Majalah Marka Edisi 2 (Juli 2005): 14.
- Iis. 2007. *Awas! Kecelakaan Penyebab Kematian Utama Kaum Remaja* [on line]. <http://www.pdpersi.co.id/?show=detailnews&kode=4248&tbl=cakrawala> (Mei 2007).

- Kepolisian Resor Jember. 2006. *Data Kecelakaan Lalu Lintas dalam Jajaran Kepolisian Resor Jember Dalam Tahun 2006*. Jember: Kepolisian Resor Jember.
- Maryoto, Andreas. 2004. *Laporan WHO dan Bank Dunia: Kecelakaan Lalu Lintas Bisa Memunculkan Kemiskinan* [on line] <http://www.kompas.com/kompas-cetak/0404/21/sorotan/976936.htm> (6 Nov 2006).
- Menteri Negara Sekretaris Negara Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta: Menteri Negara Sekretaris Negara Republik Indonesia.
- Menteri Hukum dan Hak Azasi Manusia Republik Indonesia. 2006. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*. Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Azasi Manusia Republik Indonesia
- Nazir. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Notoatmodjo, Soekidjo. 2002. *Metodologi Penelitian Kesehatan Edisi Revisi*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Oglesby, Clarkson dan Hicks, Gary. 1999. *Teknik Jalan Raya Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Sastroasmoro, Sudigdo dan Ismael, Sofyan. 1995. *Dasar-Dasar Metodologi Penelitian Klinis*. Jakarta: Binarupa Aksara.
- Satrya, Dewa Gde. 2007. *Kisah Busway di Surabaya*. [on line]. http://www.surya.co.id/web/index.php?option=com_content&task=view&id=864Itemid=40 (Mei 2007).
- Sedarmayanti. 1996. *Tata Kerja dan Produktivitas Kerja, Suatu Tinjauan dari Aspek Ergonomi atau Kaitan antara Manusia dengan Lingkungan Kerjanya*. Bandung: CV. Mandar Maju.
- Setijowarno, Djoko dan Frazilla, Russ Bona. 2003. *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*. Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapranata.

Soetjiningsih, Prof. Dr. 2004. *Buku Ajar Tumbuh Kembang Remaja dan Permasalahannya*. Jakarta: Sagung Seto.

Subaris, Heru K., dkk. 2004. *Manajemen Epidemiologi*. Yogyakarta: Media Presindo.

Suparnadi. 2002. *Survei Pengumpulan Data Kecelakaan Lalu Lintas di DKI Jakarta*. [on line] <http://digilib.litbang.depkes.go.id/go.php?id=jkpkbppk-gdl-res-1985-suparnadi-705-injuries> (6 November 2006)

Umar. 1997. *Metode Penelitian Aplikasi Dalam Pemasaran*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

WHO. 2004a. *Chapter 1: The Fundamental* [on line]. http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/chapter1.pdf (6 November 2006).

WHO. 2004b. *Chapter 2: Global Impact* [on line]. http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/chapter2.pdf (6 November 2006).

WHO. 2004c. *Chapter 3: Risk Factors* [on line]. http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/chapter3.pdf (6 November 2006).

Tgl	Jam	Hari	MG	BLN	Usia	Sex	Pek	MD	LB	LR	TKP	Ruas	Jenis Kendaraan	Lokasi
1	13	siang	2	1	30 s/d 44	L	Swasta	1	0	0	Perintasan KA Blimbing Jember	Dalam	mobil barang dan KA	lurus
2	14	siang	2	1	30 s/d 44	L	Swasta	0	1	1	Depan Kantor Pondok Dalem Semboro	Luar	SPM dan SPM	lurus
3	14	Sore	2	1	30 s/d 44	L	Sopir	1	0	0	Umum Curah Rejo Jenggawah	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
4	23	Sore	4	1	30 s/d 44	L	Swasta	1	1	0	Jl Kenanga Gebang Kaliwates	Dalam	KA dan pejalan kaki	lurus
5	2	Dini	1	2	15 s/d 29	L	Swasta	2	0	0	Jl Dsn Gedangan Puger	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
6	3	siang	1	2	45 s/d 59	L	Swasta	0	1	0	Jl Depan Kantor Kec. Bangsalsari	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
7	5	Dini	1	2	30 s/d 44	L	TNI	0	1	0	Jl Gajah Mada Kaliwates	Dalam	mobil penumpang	lurus
8	20	pagi	3	2	15 s/d 29	L	Swasta	1	1	0	Jl Sultan Agung depan Toko Centrum	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus
9	26	pagi	4	2	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	2	Jl Matengan Mangli Kaliwates	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus
10	5	siang	1	3	30 s/d 44	L	Swasta	0	0	4	Jl Patimura Ds Kalisat	Luar	SPM dan SPM	lurus
11	8	malam	2	3	15 s/d 29	L	Pelajar	3	1	0	Jl Tikungan Panti Jember	Luar	SPM dan SPM	Lengkung
12	9	siang	2	3	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	2	Jl umum Polsek Ambulu	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
13	11	pagi	2	3	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	Jl umum Ds Balung Kasiyan Simpang 3 Balung	Luar	SPM dan sepeda	Persimpangan
14	18	pagi	3	3	30 s/d 44	P	swasta	1	0	0	Jl Umum Pasar Hewan Rambipuji	Luar	SPM dan mobil penumpang	lurus
15	7	sore	1	4	30 s/d 44	L	Sopir	0	0	1	Jl Kraton Kencong	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
16	8	malam	2	4	15 s/d 29	L	Swasta	1	1	0	Jl Kalimantan depan toko Pak Oles	Dalam	SPM dan pejalan kaki	lurus
17	12	siang	2	4	30 s/d 44	L	swasta	0	0	2	Jl Umum SMP 2 Tanggul	Luar	SPM dan SPM	lurus
18	13	malam	2	4	30 s/d 44	L	Swasta	0	0	3	Jl Cendrawasih Slawu Patrang	Dalam	SPM dan SPM	lurus
19	16	siang	3	4	15 s/d 29	L	Swasta	1	1	0	Jl Ds Sumber Dandang Pakusari	Luar	SPM	lurus
20	18	pagi	3	4	15 s/d 29	L	Poiri	0	0	2	Jl Jawa Sumbersari	Dalam	SPM dan SPM	lurus
21	19	sore	3	4	≥60	L	Swasta	0	0	3	Jl Slamet Riyadi Patrang	Dalam	SPM dan SPM	lurus
22	19	Sore	3	4	30 s/d 44	L	swasta	1	0	0	Jl Gumuk Rejo Karang Seno Bangsalsari	Luar	Mobil barang dan sepeda	lurus
23	22	siang	4	4	Tabrak lari			0	0	2	Jl PB Sudirman Tanggul	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
24	24	pagi	4	4	45 s/d 59	L	PNS	1	0	0	Jl Letjen Suprpto	Dalam	SPM dan Mobil Barang	lurus
25	24	malam	4	4	45 s/d 59	L	Sopir	0	2	0	Jl Tikungan Dsn Baratan Ds Candijati Arjasa	Luar	SPM dan Mobil Barang	Lengkung
26	2	siang	1	5	15 s/d 29	L	swasta	0	0	0	Jl Bengawan Solo Sebelah Barat DPR	Dalam	SPM dan mobil penumpang	lurus
27	5	pagi	1	5	15 s/d 29	L	Pelajar	1	0	0	Jl MT Haryono Wirolegi	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus
28	5	malam	1	5	45 s/d 59	L	Sopir	0	0	1	Jl Hayam Wuruk	Dalam	SPM dan SPM	lurus
29	7	pagi	1	5	45 s/d 59	L	swasta	0	0	1	Jl Gajah Mada Kaliwates	Dalam	SPM dan mobil penumpang	lurus
30	8	sore	2	5	15 s/d 29	L	TNI AD	0	0	2	Jl Sultan Agung	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus
31	9	pagi	2	5	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	1	Jl Umum Tegal Rejo Mayang	Luar	SPM dan SPM	lurus
32	9	Sore	2	5	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	1	Jl Raya Jurusan Tanggul Sumber Baru	Luar	SPM dan Pejalan kaki	Lengkung

33	11	siang	kamis	2	5	30 s/d 44	P	swasta	0	0	1	Jl umum selatan kantor Samsat	Dalam	SPM	lurus
34	12	pagi	Jumat	2	5	30 s/d 44	L	Sopir	0	0	2	Jl umum depan Polsek Bangsalsari	Luar	SPM dan SPM	lurus
35	12	pagi	Jumat	2	5	15 s/d 29	L	Pelajar	1	0	0	Jl Krajan Mloko Rejo Puger	Luar	SPM	Lengkung
36	12	malam	Jumat	2	5		Tabrak lari		1	0	2	Jl Candijati Arjasa	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
37	12	malam	Jumat	2	5	30 s/d 44	L	sopir	1	0	0	Jl Dsn Paguan Bangsalsari	Luar	mobil penumpang dan pejalan	lurus
38	12	siang	Jumat	2	5	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	1	Jl Depan Toko Merah Sukowono	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
39	14	sore	minggu	2	5	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	2	Jl Hayam Wuruk	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus
40	19	pagi	Jumat	3	5	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	Jl Jaya Negara Rambipuji	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
41	31	sore	rabu	4	5	30 s/d 44	P	Swasta	0	1	0	Jl Kartini Jelbuk	Luar	SPM	lurus
42	2	malam	Jumat	1	6	30 s/d 44	P	Swasta	0	0	1	Jl Umum Ds Langsatan Sk.Makmur Ajung	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
43	6	malam	selasa	1	6	15 s/d 29	L	Sopir	1	0	1	Jl PB Sudirman Kantor Pos Jember	Dalam	SPM dan mobil penumpang	lurus
44	6	malam	selasa	1	6	30 s/d 44	L	Sopir	1	0	0	Jl umum Langsatan Sk.Makmur Ajung	Luar	Mobil dan Pejalan kaki	lurus
45	7	malam	rabu	1	6	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	1	Jl Umum Jurusan wonorejo Umbulsari	Luar	SPM dan SPM	lurus
46	9	pagi	Jumat	2	6	30 s/d 44	P	Swasta	0	0	1	Jl Trunojoyo	Dalam	SPM dan mobil penumpang	lurus
47	9	pagi	Jumat	2	6	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	2	Jl PB Sudirman Patrang Jember	Dalam	SPM dan mobil penumpang	lurus
48	9	Sore	Jumat	2	6	≥60	L	PNS	0	0	1	Jl Lumba-Lumba Kaliwates	Dalam	SPM dan SPM	persimpangan
49	15	pagi	Kamis	3	6	30 s/d 44	L	Petani	0	0	1	Jl Raya Tanggul depan Polsek Tanggul	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
50	19	siang	Senin	3	6	15 s/d 29	L	Swasta	2	0	1	Jl umum Ds. Karang Templek Andongsari	Luar	SPM dan SPM	lurus
51	20	sore	selasa	3	6	45 s/d 59	L	Swasta	2	0	0	Jl umum Gambirono Bangsalsari	Luar	SPM dan mobil penumpang	lurus
52	15	malam	kamis	3	6	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	1	Jl Umum Arjasa	Luar	Mobil Barang dan Pejalan kaki	lurus
53	25	pagi	minggu	4	6	45 s/d 59	L	Swasta	3	0	0	Jl Umum Pringgowirawan Sumberbaru	Luar	SPM dan KA	persimpangan
54	28	pagi	rabu	4	6	15 s/d 29	L	Pelajar	0	1	0	Jl depan TMP Ambulu	Luar	SPM dan sepeda	lurus
55	1	sore	Sabtu	1	7	45 s/d 59	L	PNS	0	0	0	Jalan Umum Kaliwates	Dalam	SPM dan SPM	lurus
56	3	sore	Senin	1	7		Tabrak lari		1	0	0	Jl Ds Sumber Ambulu	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
57	9	sore	minggu	2	7	15 s/d 29	P	Pelajar	0	0	1	Jl Hayam Wuruk	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus
58	14	Sore	jumat	2	7		Tabrak lari		0	1	1	Jl umum Pakusari Jember	Luar	SPM dan bus	lurus
59	14	sore	Jumat	2	7	30 s/d 44	L	Swasta	0	1	1	Klatakan Tanggul	Luar	SPM dan mobil penumpang	lurus
60	16	pagi	minggu	3	7	15 s/d 29	L	Petani	1	0	0	Jl Umum Sukowono Jember	Luar	SPM dan sepeda	Lengkung
61	17	sore	Senin	3	7	15 s/d 29	L	Swasta	0	1	1	Jl umum Sempolan Silo Jember	Luar	SPM	Lengkung
62	17	Dini	Senin	3	7	45 s/d 59	L	Swasta	1	0	0	Jl Soekarno Hatta Gumukmas	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
63	18	pagi	selasa	3	7	15 s/d 29	L	Swasta	0	1	0	Jl umum desa Bangsalsari	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
64	21	pagi	Jumat	3	7	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	2	Jl umum Ds Besuk Wirowongso	Luar	SPM dan SPM	lurus
65	21	siang	Jumat	3	7	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	1	Jl umum Ds Bataan Candijati	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus

66	22	malam	Sabtu	4	7	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	1	Jl Depan Lapangan Balung	Luar	SPM dan Becak	lurus
67	23	Dini	minggu	4	7	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	1	Jl Hayam Wuruk Sempusari	Dalam	SPM dan Becak	lurus
68	23	pagi	minggu	4	7	30 s/d 44	L	Swasta	0	0	1	jl umum Sumber Anget Ledokombo	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
69	23	malam	minggu	4	7	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	1	jl umum menanger Gumukmas	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
70	24	malam	Senin	4	7	30 s/d 44	L	Swasta	0	0	2	Jl Umum depan SMP 2 Sukowono	Luar	SPM dan sepeda	lurus
71	24	malam	Senin	4	7	Tabrak lari			0	0	1	Jl Umum Panduman Jelbuk	Luar	SPM dan SPM	lurus
72	25	malam	selasa	4	7	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	2	Jl Letjen Suprpto	Dalam	SPM dan SPM	lurus
73	25	siang	selasa	4	7	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	1	Jl Gunung Batu 3 Blok A	Dalam	SPM dan mobil penumpang	lurus
74	25	Sore	selasa	4	7	30 s/d 44	L	Swasta	0	0	2	Jl Umum Depan Pondok Dalem Semboro	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
75	26	pagi	rabu	4	7	45 s/d 59	L	Swasta	0	0	1	Jl Hayam Wuruk depan Show Room Selamat Jaya	Dalam	SPM dan mobil penumpang	lurus
76	26	siang	rabu	4	7	30 s/d 44	L	Swasta	0	0	1	Jl MH thamrin Ajung	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
77	27	Dini	Kamis	4	7	30 s/d 44	L	Sopir	1	0	2	dsn Gadungan Klatakan Tanggul	Luar	Mobil Penumpang dan Mobil	lurus
78	27	malam	Kamis	4	7	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	2	Jl Umum Sukosari Sukowono	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
79	27	malam	kamis	4	7	15 s/d 29	L	Pelajar	1	1	1	Jl Jember Mayang Wirolegi (dekat POM)	Luar	SPM dan SPM	lurus
80	27	malam	Kamis	4	7	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	2	Jl Cendrawasih Patrang	Dalam	SPM dan SPM	lurus
81	28	siang	Jumat	4	7	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	4	Jl Umum Ds Candijati Arjasa	Luar	SPM dan SPM	lurus
82	28	malam	Jumat	4	7	45 s/d 59	L	Petani	1	1	0	Jl Umum Desa Sebanen Kalisat	Luar	SPM dan SPM	lurus
83	28	malam	Jumat	4	7	30 s/d 44	L	Petani	0	1	0	Jl umum Ds Balung	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
84	30	sore	minggu	4	7	30 s/d 44	L	Swasta	1	0	1	Jl Slamet Riyadi Patrang	Dalam	SPM	lurus
85	31	pagi	Senin	4	7	30 s/d 44	P	Swasta	0	0	2	Jl Gajah Mada Kaliwates	Dalam	SPM dan SPM	lurus
86	31	Sore	Senin	4	7	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	4	Jl Ds Ajung	Luar	SPM dan SPM	lurus
87	1	pagi	selasa	1	8	30 s/d 44	P	Swasta	0	0	1	Jl Ds Jelbuk	Luar	SPM dan SPM	lurus
88	1	pagi	selasa	1	8	≥60	L	Petani	1	1	0	Jl Ds Sukoreno Umbulsari	Luar	SPM dan sepeda	persimpangan
89	1	Sore	selasa	1	8	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	2	Jl Ds Kencong	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
90	2	Dini	rabu	1	8	15 s/d 29	L	Swasta	1	1	10	Jl Ds Tekoon Tanggul	Luar	mobil penumpang dan bus	lurus
91	2	siang	rabu	1	8	45 s/d 59	L	sopir	1	1	0	Jl Slamet Riyadi Patrang	Dalam	SPM dan Mobil Barang	lurus
92	2	malam	rabu	1	8	15 s/d 29	P	Pelajar	0	0	1	Jl PB Sudirman	Dalam	SPM dan Becak	Lengkung
93	3	malam	Kamis	1	8	30 s/d 44	L	Sopir	0	1	0	jl Umum depan Gedung Sutardjo	Dalam	SPM dan mobil penumpang	lurus
94	3	malam	Kamis	1	8	45 s/d 59	L	PNS	0	0	1	Jl MT Haryono Wirolegi	Dalam	SPM	lurus
95	4	Sore	Jumat	1	8	45 s/d 59	L	Sopir	0	0	4	Jl Ds Pringgowirawan Sumberbaru	Luar	Bus	Lengkung
96	6	sore	minggu	1	8	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	1	Jl Umum Ds Ajung Wetan Ajung	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
97	6	malam	minggu	1	8	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	Jl Gumukmas Jember	Luar	SPM dan SPM	lurus
98	18	malam	Jumat	3	8	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	1	Jl Basuki Rahmat Kaliwates	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus

99	19	siang	Sabtu	3	8	8	15 s/d 29	L	Sopir	0	0	1	Jl Perkampungan Belakang Rumah Suko	Luar	Mobil barang dan sepeda	lurus
100	16	pagi	rabu	3	8	8	45 s/d 59	L	Petani	1	0	0	Jl Umum Ds Krajan Suger Kidul Jelbuk	Luar	SPM	lurus
101	12	siang	Sabtu	2	8	8	30 s/d 44	L	PNS	2	0	0	Jl Umum Desa Kebonan Gumukmas	Luar	SPM	lurus
102	12	malam	Sabtu	2	8	8	30 s/d 44	L	Swasta	0	0	1	Jl Umum Kelurahan Jumerto Patrang	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus
103	13	malam	minggu	2	8	8	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	1	Jl Umum Ds Sumber Dandang	Dalam	SPM dan sepeda	Lengkung
104	16	Sore	rabu	3	8	8	Tabrak lari			1	0	0	Jl Umum Ds Gumukmas Jember	Luar	mobil penumpang dan pejalan	lurus
105	16	malam	rabu	3	8	8	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	1	Jl Hayam Wuruk kaliwates	Dalam	SPM dan SPM	lurus
106	19	pagi	Sabtu	3	8	8	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	1	Jl Ds Karanganyar Tempurejo	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
107	23	Sore	rabu	4	8	8	30 s/d 44	L	Petani	0	0	1	Jl Umum Ds Tamansari Wuluhan	Luar	SPM dan sepeda	lurus
108	27	malam	minggu	4	8	8	15 s/d 29	L	swasta	0	0	1	Jl Brawijaya Kaliwates	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus
109	27	malam	minggu	4	8	8	≥60	L	Swasta	0	0	2	Jl Umum Ds Kencong	Luar	SPM dan SPM	lurus
110	27	siang	minggu	4	8	8	15 s/d 29	L	swasta	1	0	0	Jl Umum Ds Mumbulsari	Luar	SPM dan sepeda	lurus
111	30	sore	rabu	4	8	8	15 s/d 29	L	Swasta	0	1	0	Jl Umum Jelbuk Jember	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
112	31	siang	Kamis	4	8	8	15 s/d 29	L	swasta	0	1	0	Jl Hayam Wuruk kaliwates	Dalam	SPM dan sepeda	persimpangan
113	1	siang	Jumat	1	9	9	30 s/d 44	L	swasta	0	0	4	Jl Ds Pecoro Rambipuji	Luar	SPM dan SPM	lurus
114	7	sore	kamis	1	9	9	≤14	L	Pelajar	0	0	2	Jl Krajan Ds Ampel Wuluhan	Luar	SPM dan SPM	lurus
115	2	malam	Sabtu	1	9	9	15 s/d 29	L	Pelajar	1	0	0	Jl MT Haryono Wirotegi	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	lurus
116	9	siang	Sabtu	2	9	9	15 s/d 29	L	swasta	0	0	2	Jl A. Yani Sukowono	Luar	SPM dan SPM	lurus
117	12	pagi	selasa	2	9	9	30 s/d 44	L	Sopir	0	0	1	Jl Gajah Mada depan Toko Ramai R.Puji	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
118	13	sore	rabu	2	9	9	15 s/d 29	L	swasta	0	0	1	Jl Gajah Mada Rambipuji	Luar	SPM dan sepeda	lurus
119	13	malam	rabu	2	9	9	15 s/d 29	L	swasta	0	0	2	Jl Umum Ds Biting Arjasa	Luar	SPM	Lengkung
120	14	pagi	kamis	2	9	9	15 s/d 29	L	swasta	1	0	0	Jl umum Bangsalsari	Luar	SPM dan sepeda	lurus
121	17	pagi	minggu	3	9	9	15 s/d 29	L	Pelajar	0	2	0	Jl Umum Dukuh Dempok Wuluhan	Luar	SPM dan Mobil Barang	Lengkung
122	20	sore	Rabu	3	9	9	30 s/d 44	L	TNI	0	1	1	Jl Moh Yamin Kaliwates	Dalam	SPM dan SPM	lurus
123	21	sore	kamis	3	9	9	30 s/d 44	P	swasta	0	0	1	Jl umum Ds Jenggawah	Luar	SPM dan SPM	lurus
124	21	sore	kamis	3	9	9	45 s/d 59	L	Petani	0	0	2	Jl Pahlawan Mayang	Luar	SPM dan SPM	lurus
125	24	siang	minggu	4	9	9	15 s/d 29	L	Pelajar	0	1	1	Jl sebelah timur Sumberbaru	Luar	SPM dan Mobil Barang	Lengkung
126	24	sore	minggu	4	9	9	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	2	Jl Gajah Mada depan masjid Al Huda	Dalam	SPM dan Pejalan kaki	persimpangan
127	24	malam	minggu	4	9	9	30 s/d 44	L	Petani	0	0	2	Jl Ds Kebonan Gumukmas Jember	Luar	SPM dan Becak	lurus
128	25	sore	senin	4	9	9	15 s/d 29	L	Pelajar	0	0	1	Jl umum Ds Kertonegoro Jenggawah	Luar	SPM dan mobil penumpang	lurus
129	7	malam	kamis	1	9	9	30 s/d 44	L	sopir	1	0	0	Jl Besar Tanggul	Luar	SPM dan bus	lurus
130	27	malam	rabu	4	9	9	45 s/d 59	L	Petani	0	1	1	Jl Dharmawangsa Rambigundam	Luar	SPM dan SPM	lurus
131	28	pagi	kamis	4	9	9	30 s/d 44	L	Swasta	0	1	0	Jl Umum Ds Krajan Sumberjati Silo	Luar	SPM	Lengkung

132	28	pagi	kamis	4	9	45 s/d 59	L	Swasta	0	0	4	Jl ds Klompangan Ajung	Luar	SPM dan SPM	persimpangan
133	28	malam	Kamis	4	9	15 s/d 29	L	Swasta	0	2	1	Jl Slamet Riyadi Patrang	Dalam	SPM dan SPM	lurus
134	29	siang	Jumat	4	9	15 s/d 29	P	Pelajar	0	1	1	Jl Karimata	Dalam	SPM dan Mobil Barang	persimpangan
135	1	malam	minggu	1	10	15 s/d 29	L	Swasta	0	1	1	Kalisat Jember	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
136	4	pagi	rabu	1	10	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	1	Jl umum Yosorati Sumberbaru	Luar	SPM	lengkung
137	4	Sore	rabu	1	10	15 s/d 29	L	Pelajar	3	0	0	Jl Umum Alas garahan Silo	Luar	SPM dan Bus	Lengkung
138	5	siang	kamis	1	10	15 s/d 29	P	Pelajar	0	1	0	Jl Sumber Ketempa Kalisat	Luar	SPM dan SPM	Lengkung
139	8	dini	minggu	2	10	15 s/d 29	P	Pelajar	1	0	1	Jl Mastrup	Dalam	SPM	Lengkung
140	8	pagi	minggu	2	10	45 s/d 59	L	Petani	1	1	0	Jl umum Puskesmas Sukowono	Luar	SPM dan SPM	lurus
141	10	pagi	selasa	2	10	45 s/d 59	L	TNI	1	0	0	Jl Umum Ds Jenggir Jelbuk	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
142	10	sore	selasa	2	10	15 s/d 29	L	Pelajar	1	0	0	Jl Slamet Riyadi Patrang	Dalam	SPM dan Mobil Barang	lurus
143	10	sore	selasa	2	10	30 s/d 44	L	Sopir	0	1	0	Jl Gajah Mada depan bengkel las Rambipuji	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
144	11	Dini	rabu	2	10		Tabrak lari		2	0	0	Jl umum Semboro	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
145	11	pagi	rabu	2	10		Tabrak lari		1	0	0	Jl umum depan kantor Patempuran Kalisat	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
146	11	sore	rabu	2	10	15 s/d 29	P	Pelajar	1	0	0	Jl Umum Ds Lengkong Mumbulsari	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
147	12	malam	Kamis	2	10		Tabrak lari		2	0	0	Jl otista Depan Warung Sate Kaliwates	Dalam	SPM dan Mobil Barang	lurus
148	13	siang	Jumat	2	10	30 s/d 44	L	Swasta	1	1	0	Jl Depan Lapangan Gumelar Balung	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
149	13	malam	Jumat	2	10		Tabrak lari		1	0	0	Jl Umum Ds Gambirone Bangsalsari	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
150	14	malam	sabtu	2	10	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	1	Jl Umum depan gudang Balung	Luar	SPM dan bus	lurus
151	14	malam	sabtu	2	10	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	3	Jl PB Sudirman Tanggul	Luar	SPM dan SPM	lurus
152	19	siang	Kamis	3	10		Tabrak lari		1	0	0	Jl Trunojoyo	Dalam	SPM dan Mobil Barang	lurus
153	21	siang	sabtu	3	10	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	Jl Dusun Sumber Uling Sumberbaru	Luar	SPM dan SPM	lurus
154	22	pagi	minggu	4	10	45 s/d 59	L	Swasta	0	1	0	Jl umum Tikungan Krajan Ds Suger Jelbuk	Luar	mobil penumpang	Lengkung
155	22	pagi	minggu	4	10	30 s/d 44	L	Swasta	1	0	0	Jl umum depan LDO Gajah mada	Dalam	mobil penumpang dan pejalan	persimpangan
156	22	malam	minggu	4	10	30 s/d 44	L	Swasta	1	0	0	Jl umum Cumedak Sumberjambe	Luar	SPM dan SPM	lurus
157	27	pagi	Jumat	4	10	15 s/d 29	L	Pelajar	1	0	0	Jl Umum Sidomulyo Silo	Luar	SPM dan SPM	lurus
158	27	malam	Jumat	4	10	15 s/d 29	L	Swasta	0	1	3	Jl umum curahbanban Tanggul	Luar	SPM dan SPM	lurus
159	29	pagi	minggu	4	10	15 s/d 29	L	Pelajar	1	0	0	Jl umum Pasar banyu urip sumberbaru	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
160	25	siang	rabu	4	10	15 s/d 29	L	sopir	1	1	0	Jl umum Gajah Mada Jember	Dalam	SPM dan mobil penumpang	lurus
161	30	malam	Senin	4	10	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	1	Jl Umum Ds Sukowono jember	Luar	SPM dan SPM	lurus
162	31	pagi	selasa	4	10	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	Jl umum Ds Pakusari	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
163	31	siang	selasa	4	10	45 s/d 59	L	TNI	1	0	0	Jl umum Ds Karang duren Balung	Luar	mobil penumpang dan pejalan	lurus
164	2	Dini	Kamis	1	11	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	Jl Raya Bagorejo Gumukmas	Luar	SPM	Lengkung

165	2	pagi	Kamis	1	11	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	JI Umum Ds tanjungrejo Wuluh	Luar	SPM dan Pejalan kaki	lurus
166	2	pagi	Kamis	1	11	30 s/d 44	L	Sopir	1	0	0	JI krajan Silo	Luar	Mobil barang dan sepeda	lurus
167	2	pagi	Kamis	1	11	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	JI Umum Ds Bulayam Mumbulsari	Luar	SPM dan Mobil Barang	Lengkung
168	4	siang	Sabtu	1	11	45 s/d 59	L	Swasta	0	1	2	JI Agus Salim Kaliwates	Dalam	SPM dan SPM	Lengkung
169	9	pagi	Kamis	2	11	30 s/d 44	L	Sopir	1	0	0	JI Umum Tegal Rejo Mayang	Luar	Mobil barang dan Mobil	lurus
170	9	malam	Kamis	2	11	15 s/d 29	L	Swasta	1	2	1	JI Krajan Silir wuluh	Luar	SPM dan SPM	lurus
171	10	siang	Jumat	2	11		Tabrak lari		1	0	0	JI Umum Ds Lemparan wirolegi	Dalam	SPM dan SPM	persimpangan
172	10	Sore	Jumat	2	11	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	1	JI Umum Mumbulsari	Luar	SPM	lurus
173	11	siang	Sabtu	2	11	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	JI Umum Ds Ps Senen Tanggul	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
174	14	siang	selasa	2	11	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	JI umum Depan Kantor arjasa	Luar	SPM dan mobil penumpang	lurus
175	17	malam	Jumat	3	11	45 s/d 59	L	Swasta	1	0	0	JI PB Sudirman Jember Glagah Wiros Panti	Luar	SPM dan Mobil Barang	persimpangan
176	20	malam	Senin	3	11		Tabrak lari		1	0	0	JI umum Ds Jubung Sukorambi	Luar	SPM dan mobil penumpang	persimpangan
177	25	pagi	Sabtu	4	11	15 s/d 29	L	Swasta	1	0	0	JI Umum ds Rowotantu Rambipuji	Luar	SPM	Lengkung
178	27	pagi	Senin	4	11	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	0	JI Umum Ds Alas Garahan Sempolan	Luar	SPM dan SPM	lurus
179	28	malam	selasa	4	11	30 s/d 44	L	Sopir	0	1	0	JI Miko rejo Puger	Luar	SPM dan Mobil Barang	Lengkung
180	30	sore	Kamis	4	11	15 s/d 29	L	PNS	1	0	0	JI Gajah mada Rambipuji	Luar	SPM dan Mobil Barang	lurus
181	6	siang	Kamis	1	12	30 s/d 44	L	Swasta	1	0	0	JL Umum ds Kaliputih Rambipuji	Luar	SPM dan mobil penumpang	lurus
182	6	sore	Kamis	1	12	45 s/d 59	L	Swasta	1	0	0	JI Umum Ds Gunungsari Umbulsari	Luar	Mobil barang	lurus
183	17	pagi	minggu	3	12	15 s/d 29	L	Swasta	0	0	1	JI umum ds Wringin telu pUger	Luar	SPM dan SPM	Lengkung
184	17	malam	minggu	3	12	45 s/d 59	L	sopir	0	0	3	JI Umum Mujahir KUA Kaliwates	Dalam	mobil barang	lurus
185	19	sore	selasa	3	12	15 s/d 29	1	Pelajar	1	0	1	JL Raya Sidomulyo Silo	Luar	SPM dan Pejalan kaki	Lengkung
186	26	pagi	selasa	4	12	45 s/d 59	L	PNS	0	0	1	JI umum Ds Ajung Kalisat	Luar	SPM dan sepeda	lurus
187	26	sore	selasa	4	12	≥60	L	Swasta	0	1	0	JI Moch Seruji Patrang	Dalam	SPM dan mobil penumpang	Lengkung
188	26	malam	selasa	4	12	15 s/d 29	L	Pelajar	0	2	0	JI Gajah mada	dalam	SPM dan mobil penumpang	persimpangan

