

**MODUL EPIDEMIOLOGI PENYAKIT
TIDAK MENULAR
(KMS351)**

MODUL PERTEMUAN KE-14
Epidemiologi Kecelakaan Lalu Lintas

DISUSUN OLEH

Rini Handayani, S.K.M.,M.Epid

UNIVERSITAS ESA UNGGUL
2020

LATAR BELAKANG, DEFENISI DAN KLASIFIKASI KECELAKAAN LALU LINTAS

A. Kemampuan Akhir yang Diharapkan

Setelah mempelajari modul ini, diharapkan mahasiswa mampu menguraikan tentang latar belakang, defenisi dan klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas

B. Uraian dan Contoh

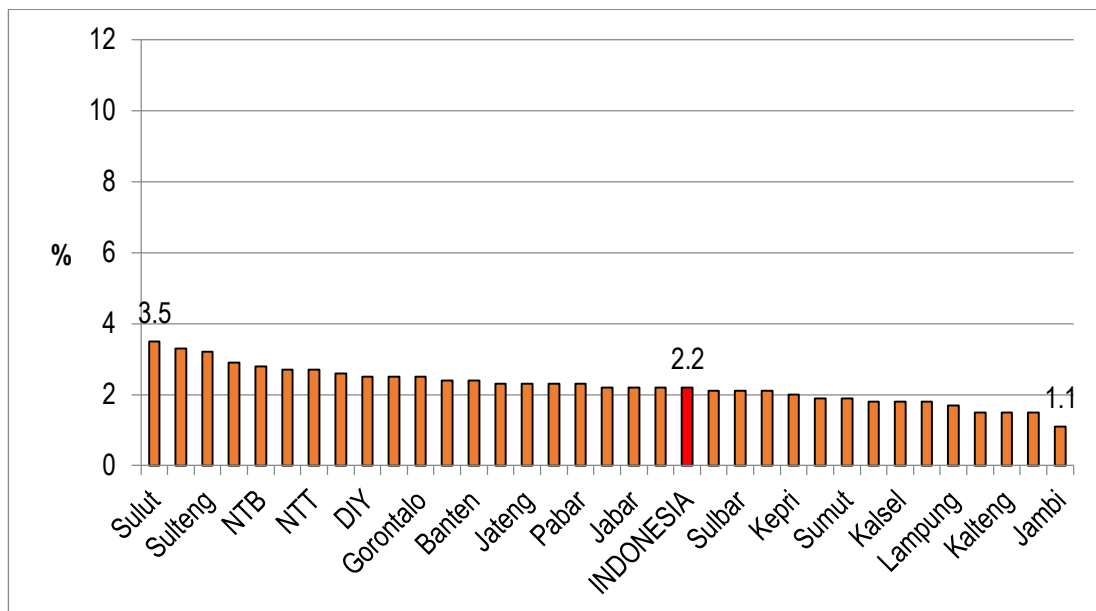
I. Latar Belakang

Lebih dari 1,25 juta orang meninggal setiap tahunnya yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas darat (KLLD). Kecelakaan lalu lintas darat merupakan penyebab kematian diantara orang-orang berusia 15-29 tahun. 90% kematian dunia karena KLLD terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah, meskipun negara-negara ini memiliki sekitar 54% kendaraan di dunia. Hampir 50% yang meninggal dunia ini adalah pengguna jalan yang rentan seperti “ pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara sepeda motor.

Prevalensi cedera secara nasional adalah 8,2 persen, dengan prevalensi tertinggi ditemukan di Sulawesi Selatan (12,8%) dan terendah di Jambi (4,5%). Perbandingan hasil Riskesdas 2007 dengan Riskesdas 2013 menunjukkan kecenderungan peningkatan prevalensi cedera dari 7,5 persen menjadi 8,2 persen. Penyebab cedera terbanyak, yaitu jatuh (40,9%) dan kecelakaan sepeda motor (40,6%) Cedera transportasi sepeda motor tertinggi ditemukan di Bengkulu (56,4%) dan terendah di Papua (19,4%).

Berdasarkan hasil Riskesdas tahun 2018, proporsi cedera pada kepala secara nasional adalah 11,9%, dengan proporsi tertinggi berada di Gorontalo (17,9%) dan terendah di Kalimantan Selatan (8,6%). Berdasarkan tempat terjadinya cedera, cedera yang terjadi di jalan raya memiliki prevalensi cukup tinggi, yaitu 31,4% diantara tempat yang lainnya. Proporsi cedera yang disebabkan kecelakaan lalu lintas secara nasional mengalami penurunan dari tahun 2013, dimana prevalensi 2018 yaitu 2,2%, dengan proporsi tertinggi ditemukan di Sulawesi Utara (3,5%) dan terendah di Jambi (1,1%).

Tabel 14.1 Proporsi Cedera Disebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Provinsi tahun 2018



Proporsi terbanyak terjadi pada umur 15-24 tahun, laki-laki, tamat SMA, status pegawai, dan sosio ekonomi kuintil teratas. Dibandingkan dengan hasil Riskesdas 2007, Riskesdas 2013 menunjukkan kecenderungan peningkatan proporsi cedera transportasi darat (sepeda motor dan darat lain) dari 25,9 persen menjadi 47,7 persen. Tiga urutan terbanyak jenis cedera yang dialami penduduk adalah luka lecet/memar (70,9%), terkilir (27,5%) dan luka robek (23,2%). Adapun urutan proporsi terbanyak untuk tempat terjadinya cedera, yaitu di jalan raya (42,8%), rumah (36,5%), area pertanian (6,9%) dan sekolah (5,4%).

II. Defenisi dan Klasifikasi

Kecelakaan Lalu Lintas dapat terjadi di darat (KLL Darat), di Laut (KLL Laut) dan di Udara (KLL Udara). Secara khusus kecelakaan lalu lintas dimaksud disini adalah KLL darat atau kecelakaan terkait kegiatan manusia bertransportasi atau berkendara dan berlalu lintas di jalan raya.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Penggolongan dan Penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan UU No 22 Tahun 2009 pasal 229 :

Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan → merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang → merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- c. Kecelakaan Lalu Lintas berat → merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

EPIDEMIOLOGI BERDASARKAN ORANG, TEMPAT DAN WAKTU

A. Kemampuan Akhir yang Diharapkan

Setelah mempelajari modul ini, diharapkan mahasiswa mampu : menguraikan epidemiologi berdasarkan orang, tempat dan waktu

B. Uraian dan Contoh

- a. Status sosio ekonomi
Lebih dari 90% kematian KLLD terjadi di negara-negara berpendapatan rendah dan menengah.
- b. Usia
Penduduk yang berusia 15-44 tahun menyumbang 48% kematian KLLD secara global
- c. Jenis kelamin
Pada usia muda, laki-laki lebih banyak mengalami KLLD dibandingkan perempuan. Sekitar 73% kematian KLLD terjadi diantara laki-laki berusia <25 tahun yang berisiko 3 kali dibandingkan perempuan muda

Sebagai suatu masalah kesehatan masyarakat, beberapa masalah penting KLL adalah :

- a) KLL adalah suatu masalah yang luas dan cukup rancu (kompleks)
- b) Sekitar 90% disebabkan oleh faktor manusia (*human factor*)
- c) Dapat terjadi di semua tempat di mana manusia bergerak di darat, tidak hanya di jalan raya
- d) Angka kejadian dan kematian yang tinggi. Setiap hari ada 30 orang mati di jalanan di Indonesia. angka kematian yang tinggi, terutama dengan cedera kepala. Kejadian yang ditemukan sekitar 40.000 KLL setahun atau 100-150 KLL per hari dengan 30 korban jiwa, 54 luka berat, 76 luka ringan

FAKTOR RISIKO DAN PENCEGAHAN KECELAKAAN LALU LINTAS

A. Kemampuan Akhir yang Diharapkan

Setelah mempelajari modul ini, diharapkan mahasiswa mampu menguraikan tentang faktor risiko dan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas

B. Uraian dan Contoh

FAKTOR RISIKO

a. **Faktor Manusia** : pejalan kaki, penumpang sampai pengemudi. Faktor manusia ini menyangkut masalah disiplin berlalu lintas

1. Faktor pengemudi

Faktor pengemudi dianggap sebagai salah satu faktor utama yang menentukan KLL. Memberikan kontribusi 75-80% terhadap KLL.

Karakteristik pengemudi berkaitan dengan :

- a. Perilaku pengemudi, seperti ngebut, tidak disiplin dan melanggar rambu
- b. Kecakapan mengemudi : pengemudi baru atau belum berpengalaman
- c. Mengantuk pada waktu mengemudi
- d. Mabuk pada waktu mengemudi
- e. Umur < 20 tahun dan >55 tahun

2. Faktor penumpang

Faktor penumpang dapat dilihat dari:

- a. Jumlah muatan baik manusia maupun barangnya yang berlebih
- b. Penumpang mengganggu pengemudi

3. Faktor pemakai jalan, seperti pejalan kaki, atau pengendara sepeda. Jalan juga dipakai sebagai tempat PKL, peminta-minta, dipakai sebagai tempat parkir

b. **Faktor kendaraan**

Kendaraan yang digunakan saat berkendara mempengaruhi risiko kecelakaan lalu lintas. Kendaraan yang jarang di service ataupun sudah lama biasanya akan memiliki kondisi mesin yang kurang baik. Jika mesin kendaraan tidak baik, maka risiko mengalami kecelakaan lalu lintas akan meningkat.

c. Faktor jalanan

Faktor jalanan dapat dilihat dari:

1. Kelayakan jalan, seperti ketersediaan rambu-rambu lalu lintas di jalanan
2. Sarana jalanan
 - a. Panjang jalan yang tersedia dengan jumlah kendaraan. Jalan macet dan jalan sepi bisa menyebabkan kecelakaan
 - b. Keadaan fisik jalanan, seperti pengerjaan jalanan atau jalan yang fisiknya kurang memadai, misalnya berlobang-lobang
 - c. Struktur jalanan apakah datar/ mendaki/ menurun; lurus/ berkelok-kelok
 - d. Kondisi jalanan : baik/ berlobang-lobang
 - e. Luas jalanan: lorong, jalan tol
 - f. Status jalanan : jalan desa, jalan provinsi/ negara

d. Faktor lingkungan

Cuaca dan geografik, dapat diduga bahwa dengan adanya kabut, hujan, jalan licin akan membawa risiko KLL.

PENCEGAHAN DAN PENGENDALIAN

Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui:

- a. Partisipasi para pemangku kepentingan;
- b. Pemberdayaan masyarakat;
- c. Penegakan hukum; dan
- d. Kemitraan global.

Pengendalian kecelakaan lalu lintas darat dapat dilakukan dengan berbagai cara:

- a. Pengadaan dan penggunaan fasilitas pengaman berkendaraan (*safety facilities*), *seat belt*, *sidewalk* (koridor), *over head brudge* (jembatan penyebrangan), dan *traffic signal* (rambu jalanan)

1. Safety facilities

Pengadaan fasilitas pengaman berkendaraan di beberapa daerah masih perlu dilakukan. Begitu pula dengan penggunaan fasilitas. Masih banyak masyarakat yang belum menggunakan fasilitas pengaman berkendaraan.

2. *Seat belt*

Khususnya untuk pengendara kendaraan bermotor roda empat, seat belt dapat melindungi pengendara dari kecelakaan lalu lintas ataupun mengurangi risiko cedera berat jika terjadi kecelakaan lalu lintas.

3. *Sidewalk*

Penggunaan sidewalk atau koridor terutama untuk pemakai jalan seperti pejalan kaki akan melindungi mereka dari kendaraan bermotor yang dikendarai dengan tidak baik sehingga menurunkan risiko mereka untuk mengalami kecelakaan lalu lintas.

4. *Over head brudge*

Ketika menyeberang jalanan, over head brudge atau jembatan penyeberangan merupakan pilihan yang dapat menurunkan risiko pemakai jalan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas. Terkadang, masih ditemukan masyarakat yang menyeberang tidak di jembatan penyeberangan meskipun di dekat lokasi menyebrang ada. Hal ini disebabkan karena pemakai jalan merasa malas, capek dan mengejar waktu.

5. *Trafic signal*

Pengadaan rambu lalu lintas di jalanan menjadi perhatian penting, terutama untuk di jalanan yang rawan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengawasan terhadap rambu lalu lintas yang ada juga perlu dilakukan seperti maintenance lampu lalu lintas agar tidak mati.

b. Penggunaan helm.

Helm adalah salah satu alat proteksi cidera kepala yang kemungkinan besar terjadi pada pengemudi kendaraan beroda dua, khususnya sepeda motor. Seperti yang sudah disampaikan pada latar belakang, Jumlah sepeda motor mendominasi di jalan raya. Karena itu, penggunaan helm pada saat berkendara menjadi hal yang penting untuk dilakukan. Penggunaan Helm saat berkendara akan memberikan proteksi 29% terhadap cidera kepala.

Tidak semua helm dapat dikatakan melindungi pengendara dari kecelakaan lalu lintas. Helm yang digunakan memiliki persyaratan khusus, seperti berstandar SNI dan dipakai dengan benar, terkancing. Untuk penjelasan mengenai penggunaan helm yang baik saat berkendara dapat merujuk ke Peraturan helm SK Menteri Perhubungan No. 188/ Aj. 403/ PHB/ 86.

Masalah pemakaian helm :

- 1) Tidak semua pengendara mau memakai helm.
Hal ini terutama terjadi pada anak dan remaja. Pada saat berkendara, anak cenderung tidak dipasangkan helm oleh orang tuanya dikarenakan orang tua merasa anak masih kecil dan tidak perlu. Para remaja cenderung tidak mau memakai helm dikarenakan merasa tidak keren.
- 2) Token compliance (*ketaatan* semu)
Pengendara biasanya hanya memakai helm dikarenakan takut ditilang polisi. Penggunaannya pun biasanya asal pakai (tidak diikat dan pasang tepat).
- 3) Pemilihan kualitas helm rendah atau tidak standar.
Helm berstandar biasanya harganya lebih mahal, lebih berat dan lebih besar daripada helm plastik.
- 4) Malas, tidak nyaman, terlalu berat, ketat, mengganggu kepala, mengganggu rambut, gatal.

Berdasarkan proporsi penggunaan helm pada umur 5 tahun ke atas saat mengendarai atau membonceng sepeda motor pada tahun 2018, yang tidak pernah menggunakan helm sebesar 23,9%, yang kadang-kadang menggunakan helm sebesar 42,4% dan yang selalu menggunakan helm sebesar 33,7%. Pada umur 5-14 tahun, 58,2% diantaranya tidak menggunakan helm pada saat mengendarai sepeda motor.

Berdasarkan proporsi yang menggunakan helm pada tahun 2018, 91,4% diantaranya menggunakan helm standar terkancing saat berkendara, 8,0% diantaranya menggunakan helm standar tidak terkancing, dan 0,6% diantaranya tidak memakai helm berstandar.

c. Law enforcement/peraturan

Dengan adanya peraturan yang bersifat mengikat pengendara, keadaan di jalanan akan lebih tertib.

Daftar Pustaka

- Bustan, MN, 2015. Manajemen Pengendalian Penyakit Tidak Menular. Jakarta: Rineka Cipta
- WHO. 2017. **Road traffic injuries**
<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>
- Presiden Republik Indonesia. 2009. UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.