FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE (GOJEK) DI KOTA KENDARI TAHUN 2020

FACTORS RELATED TO TRAFFIC ACCIDENT ON ONLINE MOTORCYCLE TAXI DRIVERS (GOJEK) IN THE CITY OF KENDARI IN 2020

Aris¹, *Nani Yuniar², Arum Dian Pratiwi³

^{1,3}Peminatan Kesehatan dan Keselamatan Kerja Prodi Kesmas FKM ; Universitas Halu Oleo Kendari, Indonesia

²Peminatan Administrasi kebijakan Kesehatan Prodi Kesmas FKM ; Universitas Halu Oleo Kendari, Indonesia

¹ariskesmas016@gmail.com, ²naniyuniar0509@gmail.com, ³arum.dian28@gmail.com

*Correspondence Author

Nani Yuniar

Peminatan Administrasi kebijakan Kesehatan Prodi Kesmas FKM ; Universitas Halu Oleo

naniyuniar0509@gmail.com

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas merupakan indikator utama tingkat keselamatan jalan raya. Kota Kendari yang merupakan Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tenggara adalah salah satu kota yang ada di Indonesia dengan tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Hal ini menjadikan indikator terhadap pentingnya memahami penyebab kecelakaan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor apa yang berhubungan dengan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian analitik dengan pendekatan cross sectional study. Jumlah sampel dalam penelitian ini yaitu 133 sampel dengan teknik pengambilan sampel menggunakan metode *accidental sampling*. Analisis data meliputi univariat dan bivariat dengan menggunakan uji *Chi square*. Hasil penelitian menunjukkan terdapat hubungan antara faktor manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020 ($p\text{-value} = 0.000$). Faktor kendaraan tidak terdapat hubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020 ($p\text{-value} = 0.996$). Faktor lingkungan fisik jalan menunjukkan ada hubungan antara faktor lingkungan fisik jalan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020 ($p\text{-value} = 0.000$). Adapun kesimpulan dari penelitian ini adalah terdapat hubungan antara faktor manusia dan faktor lingkungan fisik jalan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari Tahun 2020. Serta tidak terdapat hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020.

Kata kunci: Faktor Kendaraan, Faktor Lingkungan Fisik Jalan, Faktor Manusia, Kecelakaan Lalu Lintas, Pengemudi Ojek Online

Abstract

Traffic accidents are a major indicator of road safety. The city of Kendari which is the capital of Southeast Sulawesi Province is one of the cities with a high level of traffic accidents in Indonesia. This makes it an indicator of the importance of understanding the causes of accidents. This research determines factors related to the causes of a traffic accident in the online motorcycle taxi driver (Gojek) in Kendari City. The type of research used is analytical research with a cross-sectional study approach. The number of samples in this study was 133 samples with sampling techniques using accidental sampling methods. Data analysis including univariate and bivariate using the Chi-square test. The results showed that there was a relationship between the human factor and the incidence of traffic accidents in the online motorcycle taxi Driver (Gojek) in Kendari City in 2020 ($P\text{-value} = 0.000$). The vehicle factor does not have a significant relationship with the incidence of traffic accidents in the online motorcycle taxi driver (Gojek) in Kendari City in 2020 ($P\text{-value} = 0.996$). The physical environmental factor of the road indicates there is a relationship between the road physical environmental factor with the incidence of traffic accidents in the online motorcycle taxi driver (Gojek) in Kendari City in 2020 ($P\text{-value} = 0.000$). This study concludes that there is a relationship between human factors and physical road environmental factors with traffic accidents on online motorcycle taxi drivers (Gojek) in Kendari City in 2020. And there is no relationship between vehicle factors with traffic accidents on online motorcycle taxi drivers (Gojek) in Kendari City in 2020.

Keywords: Human Factors, Online Motorcycle Taxi Driver, Road Physical Environmental Factors, Traffic Accidents, Vehicle Factors

Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas merupakan fenomena global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular(1). Kecelakaan lalu lintas adalah suatu hal yang tentunya ingin selalu dihindari oleh setiap penggunaan jalan, namun terkadang kecelakaan lalu lintas ini terjadi secara tiba-tiba karena prasarana jalan yang buruk ataupun karena kelalaian dari pengguna jalan itu sendiri. Kecelakaan akibat dari kesalahan suatu aktifitas manusia di jalan raya, yang mana mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan. Sedangkan korban kecelakaan lalu lintas adalah manusia yang menjadi korban akibat terjadinya kecelakaan lalulintas. Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi tiga faktor utama yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan fisikjalan. Ada juga faktor lain seperti faktor lingkungan dan faktor cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan(2).

Menurut *World Health Organization (WHO)* yang dimuat di *Global Report on Road Safety*, menjelaskan sebanyak 1,25 juta orang menjadi korban dari kecelakaan lalu lintas dan setiap tahunnya sebanyak 20 – 50 juta orang mengalami luka akibat kecelakaan lalulintas. WHO juga menyebutkan bahwa kematian anak di dunia dapat disebabkan karena terjadinya kecelakaan lalulintas. Rata-rata setiap harinya terjadi 1000 kematian pada rentan usia 10 – 24 tahun. Selain itu 54% menyumbang kematian karena kecelakaan lalu lintas di dunia berasal dari negara berpenghasilan menengah dan rendah(3).

Berdasarkan data dari Kepolisian Republik Indonesia tahun 2015 angka kecelakaan lalu lintas sebanyak 98.970 kejadian dengan total kematian sebesar 26.495 jiwa(4). Pada tahun 2016 angka tersebut meningkat menjadi 105.374 kasus. Dari total 105.374 kasus di tahun 2016 korban meninggal dunia terdapat sebanyak 25.869 orang, luka berat sebanyak 22.939 orang dan luka ringan sebanyak 120.913 orang(5). Pada tahun 2017 banyaknya kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis kendaraannya, sepeda motor merupakan kendaraan yang menduduki peringkat utama menyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas terbanyak yaitu sebesar 108.883 kasus, sedangkan peringkat kedua ditempati oleh mobil penumpang sebanyak 18.147 kasus, mobil beban sebanyak 19.242 kasus, bus 4.808 kasus, dan kendaraan khusus sebanyak 1.050 kasus. Hal tersebut dapat disebabkan karena kurangnya kesadaran pada pengendara sepeda motor tentang bagaimana berkendara yang aman yang dapat mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas(3).

Menurut data Kepolisian Daerah Sulawesi Tenggara, pada tahun 2016 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.287 kasus. Berdasarkan jenis kendaraannya, sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas dengan jumlah sebanyak 1.651. Pada tahun 2017 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan sebanyak 1.170 kasus. Dari kasus tersebut kecelakaan sepeda motor mengalami penurunan sebanyak 1.482. Pada tahun 2018, dari data Kepolisian Daerah Sulawesi Tenggara angka kecelakaan lalu lintas

kembali menurun sebanyak 1.026 kasus. Dari 1.026 kasus, jumlah kendaraan sepeda motor yang terlibat kecelakaan lalu lintas yaitu sebanyak 1.383 dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 286 orang, luka berat 131 orang, dan luka ringan 1.287 orang. Sedangkan tahun 2019 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas telah mencapai 978 kasus dengan melibatkan 1.292 sepeda motor. Jumlah korban kecelakaan lalu lintas di tahun 2019 yaitu meninggal dunia sebanyak 257 orang, luka berat sebanyak 76 orang, dan luka ringan sebanyak 1173 orang.

Kota Kendari yang merupakan Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tenggara adalah salah satu kota yang ada di Indonesia dengan tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Menurut data dari Polres Kendari, diketahui pada tahun 2016 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 441 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 48 orang, luka berat sebanyak 122 orang, dan luka ringan sebanyak 400 orang. Kendaraan yang terlibat dalam kasus ini adalah sepeda motor sebanyak 533, ran penumpang sebanyak 127, ran barang sebanyak 58, dan bus sebanyak 26. Pada tahun 2017 di Kota Kendari, kasus kecelakaan lalu lintas menurun sebanyak 323 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 58 orang, luka berat sebanyak 46 orang, dan luka ringan sebanyak 302 orang. Dari 323 kasus di tahun 2017 melibatkan kendaraan sepeda motor sebanyak 398, ran penumpang sebanyak 44, ran barang sebanyak 52, bus sebanyak 93, dan ran khusus sebanyak 2. Dan pada tahun 2018 kasus kecelakaan lalu lintas kembali menurun sebanyak 260 kasus dengan jumlah korban meninggal sebanyak 42 orang, luka berat sebanyak 8 orang, dan luka ringan sebanyak 275 orang. Sedangkan pada tahun

2019 di Kota Kendari jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat menjadi 266 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 38 orang, luka berat sebanyak 2 orang, dan luka ringan sebanyak 278 orang. Di tahun 2019 kecelakaan lalu lintas di Kota Kendari telah melibatkan kendaraan sepeda motor sebanyak 361, ran penumpang sebanyak 81, ran barang sebanyak 51, bus sebanyak 3, dan ran khusus sebanyak 1.

Angka kecelakaan tersebut adalah angka kecelakaan yang tercatat saja (*reported accidents*), kenyataannya bisa melebihi dari angka kecelakaan tersebut, karena pada kenyataannya masyarakat kadang enggan melaporkan kejadian kecelakaan tersebut pada pihak yang berwenang.

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Devi Eka Meirinda, dkk (2017) menyatakan bahwa ada dua hubungan signifikan yang dikaitkan dengan kecelakaan lalu lintas. Itu adalah kecepatan drive ($p = 0,031$) dan kelelahan ($p = 0,044$). Faktor-faktor lain seperti usia ($p = 0,707$), waktu kerja ($p = 0,928$), faktor kendaraan ($p = 0,695$), dan faktor lingkungan ($p = 0,533$) memiliki hubungan yang signifikan dengan kecelakaan lalu lintas pada Koperasi Simpan Pinjam (KSP) karyawan Sumber Rejeki Blora.

Alasan penulis memilih pengemudi ojek online (Gojek) sebagai objek penelitian karena di Kota Kendari terdapat banyak pengguna transportasi online dan *driver* transportasi online, dimana dari data sekunder yang diperoleh dari Kantor Gojek Kota Kendari menyatakan bahwa jumlah pengemudi Ojek Online (Gojek) yang terdaftar ada 350 pengemudi Ojek Online tetapi, dari 350 pengemudi Ojek Online, hanya 200 pengemudi Ojek Online yang bekerja aktif, dan

perusahaan ojek online (Gojek) adalah perusahaan karya anak bangsa Indonesia yang menduduki peringkat pertama di *Play Store* dan *App Store*. Berdasarkan uraian tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan tujuan untuk mengetahui faktor apa sajakah yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pengendara ojek online (Gojek) di Kota Kendari.

Metode

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian analitik dengan pendekatan cross-sectional study. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari tahun 2020 dan bertempat di Kota Kendari. Jumlah sampel pada penelitian ini sebanyak 133 orang. Penarikan sampel dilakukan dengan menggunakan metode *accidental sampling*. Analisis data meliputi univariat dan bivariat dengan menggunakan uji *Chi-square*. Variabel dalam penelitian ini yaitu variabel terikat (*variabel dependent*) adalah kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) dan variabel bebas (*variabel independent*) adalah

faktor manusia, faktor kendaraan, dan lingkungan fisik jalan.

Kecelakaan lalu lintas diukur dengan menggunakan kuesioner dimana kecelakaan yang dimaksud adalah kecelakaan yang terjadi 3 bulan terakhir. Pada variabel bebas yaitu faktor manusia diukur dengan menggunakan kuesioner yang berisi 15 pertanyaan tentang perilaku saat berkendara yaitu lengah, mengantuk, lelah, tidak tertib, dan berkendara dengan kecepatan tinggi. Faktor kendaraan diukur dengan menggunakan kuesioner yang berisi 8 pertanyaan tentang lampu kendaraan yang sering dianggap sepele yaitu lampu utama, lampu sein, dan lampu rem. Dan faktor lingkungan fisik jalan diukur dengan menggunakan kuesioner yang berisi 12 pertanyaan tentang kondisi jalan yang masih menjadi masalah di Kota Kendari yaitu jalan berlubang, jalan menikung, jalan lincin, dan tidak terdapatnya lampu jalan (jalan gelap). Dari 3 (tiga) variabel bebas di atas, masing-masing variabel dapat dikatakan aman apabila hasil jawaban responden memperoleh skor $\geq 66,7\%$ dari total skor maksimal dan tidak aman apabila hasil jawaban responden memperoleh skor $< 66,7\%$ dari total skor maksimal.

Hasil Penelitian

Tabel 1. Distribusi Responden Berdasarkan Kecelakaan Lalu Lintas, Faktor Manusia, Faktor Kendaraan, dan Faktor Lingkungan Fisik Jalan pada Pengemudi Ojek Online (Gojek) di Kota Kendari Tahun 2020

Variabel	Jumlah (n)	Presentase (%)
Kecelakaan lalu lintas		
Ya	92	69,2
Tidak	41	30,8
Total	133	100
Faktor Manusia		
Tidak Aman	97	72,9
Aman	36	27,1
Total	133	100
Faktor Kendaraan		
Tidak Aman	47	35,3
Aman	86	64,7
Total	133	100

Faktor Lingkungan Fisik Jalan		
Tidak Aman	91	68,4
Aman	42	31,6
Total	133	100

Tabel 1 menunjukkan bahwa proporsi responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dalam 3 bulan terakhir sebanyak 92 responden (69,2%) dan responden yang tidak mengalami kecelakaan dalam 3 bulan terakhir sebanyak 41 responden (30,8%). Proporsi responden berdasarkan faktor manusia menunjukkan bahwa responden yang mengemudi dalam keadaan aman sebanyak 36 responden (26,3%), dan yang mengemudi dalam keadaan tidak aman sebanyak 97 responden (72,9%). Proporsi responden berdasarkan faktor kendaraan menunjukkan bahwa responden yang mengemudi dalam keadaan kendaraan aman sebanyak 86 responden (64,7%), dan yang mengemudi dalam keadaan kendaraan tidak aman sebanyak 47 responden (35,3%), dan proporsi responden berdasarkan faktor lingkungan fisik jalan menunjukkan bahwa responden yang mengemudi dalam keadaan lingkungan fisik jalan yang aman sebanyak 42 responden (31,6%), dan yang mengemudi dalam keadaan lingkungan fisik tidak aman sebanyak 91 responden (68,4%).

Tabel 2. Tabulasi Silang antara Faktor Manusia, Faktor Kendaraan, dan Faktor Lingkungan Fisik Jalan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Ojek Online (Gojek) di Kota Kendari Tahun 2020

Variabel	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		P value
	Ya		Tidak		n	%	
	n	%	n	%			
Faktor Manusia							0,000
Tidak Aman	91	68,4	6	4,5	97	72,9	
Aman	1	8	35	26,3	36	27,1	
Total	92	69,2	41	30 ,8	133	100	
Faktor kendaraan							0,495
Tidak aman	32	24,1	15	11,3	47	35,3	
Aman	60	45,1	26	19,5	86	64,7	
Total	92	69,2	41	30,8	133	100	
Faktor lingkungan fisik jalan							0,000
Tidak Aman	91	68,4	0	0	91	68,4	
Aman	1	8	41	30,8	42	31,6	
Total	92	69,2	41	30,8	133	100	

Tabel 2 menunjukkan bahwa proporsi responden berdasarkan faktor manusia yang mengemudi dengan keadaan aman terdapat 35 responden (26,3%) dengan tidak mengalami kecelakaan lalu lintas dan 1 responden (8%) dengan mengalami kecelakaan lalu lintas. Sedangkan yang mengemudi dalam keadaan tidak aman sebanyak 6 responden (4,5%) dengan tidak mengalami kecelakaan lalu lintas dan 91 responden (68,4%) dengan mengalami kecelakaan lalu lintas. Hasil uji *chi square*

didapatkan nilai *value* (0,000) < (0,05) sehingga terdapat hubungan faktor manusia dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020. Proporsi responden berdasarkan faktor kendaraan yang mengemudi dengan jenis kendaraan aman terdapat 26 responden (19,5%) dengan tidak mengalami kecelakaan lalu lintas dan 60 responden (45,1%) dengan mengalami kecelakaan lalu lintas. Sedangkan yang mengemudi dalam kendaraan tidak aman

sebanyak 15 responden (11,3%) dengan tidak mengalami kecelakaan lalu lintas dan 32 responden (24,1%) dengan mengalami kecelakaan lalu lintas. Hasil uji *chi square* didapatkan nilai $_{value} (0,495) < (0,05)$ sehingga tidak terdapat hubungan faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020. Dan proporsi responden berdasarkan faktor lingkungan fisik jalan yang mengemudi dengan keadaan lingkungan fisik jalan yang aman terdapat 41 responden (30,8%) dengan tidak mengalami kecelakaan lalu lintas dan 1 responden (8%) dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan yang mengemudi dalam keadaan tidak aman sebanyak 91 responden (68,4%) dengan mengalami kecelakaan lalu lintas. Hasil uji *chi square* didapatkan nilai $_{value} (0,000) < (0,05)$ sehingga terdapat hubungan faktor lingkungan fisik jalan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020.

Yuto Kitamura, dkk (2018) dalam penelitiannya menyatakan bahwa kasus kecelakaan sepeda motor di Kamboja disebabkan oleh pengemudi yang berusia di antaranya 15 dan 34 tahun. Mayoritas mereka yang tewas dalam kecelakaan sepeda motor adalah laki-laki, dan penyebab utama kematian adalah kecepatan tinggi, diikuti oleh mengemudi dalam keadaan mabuk dan tidak menaati rambu jalan(6).

Faktor manusia masuk ke dalam kategori penyebab kecelakaan lalu lintas. Menurut Warpani (2002) dalam Marsaid, dkk (2013) faktor manusia memiliki kontribusi terbesar pada kecelakaan lalu lintas terutama pada pengendara sepeda motor, dimana persentase terbesar dari masing-masing faktor

penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia(7). Berdasarkan penjelasan tersebut dapat dikatakan bahwa faktor manusia merupakan salah satu faktor utama penyebab mengemudi dalam keadaan tidak aman, sehingga faktor ini menjadi pemicu terbanyak kecelakaan lalu lintas.

Menurut Katerina Bucsuhazy, dkk (2020) dalam penelitiannya juga menyatakan bahwa kesalahan manusia adalah penyebab utama kecelakaan. Penyebab kecelakaan lalu lintas ini diantaranya adalah kurang memperhatikan, kelelahan atau kurang tidur, salah menilai situasi, kecepatan tinggi atau pengemudi tidak dapat menyesuaikan kecepatan, mengabaikan peraturan lalu lintas jalan, kurang pengalaman, pengurangan fungsi kognitif atau kecepatan psikomotor dalam hal ini berkaitan dengan usia lanjut, pengaruh alkohol atau zat psikoaktif, menyalip yang berisiko, panik, pandangan terbatas, ketidak mampuan kesehatan, silau, dan bunuh diri yang disengaja(8).

Berdasarkan analisis bivariat didapatkan hasil bahwa ada hubungan antara faktor manusia dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020 dengan nilai $P_{value} = 0,000$ ($P_{value} 0,05$). Dalam penelitian ini faktor manusia merupakan faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas. Dari hasil kuesioner diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena tidak mematuhi tata tertib lalu lintas (66,9%) atau sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan, membawa kendaraan dalam keadaan lengah seperti menggunakan Hp saat mengemudi (54,9%), lelah atau mengemudi lebih dari 8 jam perharinya (83,5%), mengantuk (70,7%), dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah

untuk balapan terutama ketika tidak ada penumpang (61,7%)

Pengemudi yang mengemudi dengan aman belum tentu tidak mengalami kecelakaan lalu lintas, begitupun sebaliknya. Para pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari mayoritas mengemudi dalam keadaan tidak aman, hal ini dikarenakan kurangnya kesadaran yang dimiliki oleh pengemudi tentang akibat yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Abadi Dwi Saputra (2017) yang menyebutkan faktor manusia adalah merupakan faktor utama yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas jalan, karena manusia sebagai pengguna jalan adalah unsur utama terjadinya pergerakan lalu lintas. Faktor manusia atau sumber daya manusia yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya ini dapat di definisikan dikarenakan dari hal-hal, yaitu kurangnya kompetensi petugas lapangan, rendahnya disiplin pengemudi dalam berlalu lintas, kurangnya pelatihan bagi pengemudi oleh pemilik kendaraan, kurangnya ketegasan petugas di lapangan terhadap pengemudi yang melakukan pelanggaran, dan kurangnya perhatian terhadap jam kerja bagi para pengemudi(9). Hal ini didukung oleh hasil penelitian Muhammad Fakhuriza Pradana, dkk (2019) yang menyebutkan bahwa faktor manusia adalah faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab 10 kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan. Hampir semua kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran lalu lintas(10).

Faktor kendaraan masuk dalam salah satu kategori penyebab kecelakaan lalu lintas. Menurut Hobs (1979) dalam Azizirrahman

(2015), mengemukakan bahwa faktor kendaraan adalah salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas yang dapat dilihat dari kendaraan, misalnya kondisi ban, kaca spion, dan lampu kendaraan (lampu utama, lampu indikator/sein dan lampu rem). Dalam hal ini merupakan sesuatu yang penting untuk diperhatikan oleh pengendara sebelum berkendara(11)

Berdasarkan analisis bivariat didapatkan hasil bahwa tidak ada hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020 dengan nilai $P_{value} = 0,996$ ($P_{value} > 0,05$). Faktor kendaraan merupakan faktor yang paling rendah menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini hanya menilai lampu kendaraan (lampu utama, lampu sein, dan lampu rem) sebagai faktor kendaraan karena banyak pengemudi yang masih menyampingkan kerusakan pada lampu kendaraan. Selain itu, banyak pengemudi yang memodifikasi lampu pada kendaraan misalnya, lampu yang terlalu terang, terlalu redup, atau memancarkan sinar dengan warna yang berbeda dari standar, yang berpotensi mengganggu atau membingungkan pengendara lain sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan.

Pengemudi yang mengemudi dengan kendaraan yang aman belum tentu tidak mengalami kecelakaan lalu lintas, begitupun sebaliknya. Hal ini disebabkan karena ada keterkaitan dengan faktor manusia. Para pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari mayoritas mengemudi dalam keadaan kendaraan aman tapi tidak dengan sikap yang aman. Pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari selalu memeriksa kondisi kendaraan sebelum memulai berkendara (68,4%), selalu

menggunakan lampu sein ketika berbelok (91,7%), dan juga selalu memperbaiki dengan segera jika terjadi kerusakan pada lampu kendaraan (75,6%), tetapi tidak sedikit juga pengendara yang kurang memperhatikan kondisi kendaraannya terutama pada lampu kendaraan (lampu utama, lampu sein, dan lampu rem) yang ternyata dapat berakibat membahayakan. Beberapa kecelakaan yang terjadi akibat faktor kendaraan disebabkan oleh tidak difungsikannya lampu sein saat menyalip kendaraan lain (59,4%)

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Deni Setiawan & Mayani Asima (2019) yang menyatakan bahwa Kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan lebih sedikit dibandingkan dengan faktor manusia. Akan tetapi faktor kendaraan memiliki aturan perundang-undangan yang membatasi kendaraan dari segi, berat kendaraan, ukuran kendaraan, penerang kendaraan, persyaratan rem dan lain-lain. Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan adalah rem blong, ban pecah, kerusakan mesin dan lain sebagainya. Akan tetapi kecelakaan dapat dihindari apa bila kendaraan yang digunakan dilakukan pengecekan terlebih dahulu(12). Namun hal ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Azizirrahman, dkk (2015) yang menyatakan faktor penyebab utama yang memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas pada 21 ruas jalan daerah rawan kecelakaan adalah faktor kendaraan terutama saat hari libur(11).

Faktor lingkungan fisik jalan termasuk dalam kategori penyebab kecelakaan lalu lintas. Menurut Adinda Vashia Oktegianda, dkk (2019) faktor lingkungan yang dapat mempengaruhi kecelakaan adalah permukaan jalan yang berlubang, desain jalan yang banyak tikungan tajam/tanjakan/turunan, penerangan jalan yang

kurang, marka yang tidak ada ataupun tidak terlintas, cuaca, dan volume lalu lintas(13).

Li-Lu Sun, dkk (2019) dalam penelitiannya juga menyatakan bahwa lingkungan sangat berpengaruh dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di Tiongkok, terutama pada cuaca yang berubah-ubah. Jumlah kematian karena kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh cuaca yang berkabut adalah yang tertinggi, dan angin kencang juga memiliki dampak yang terus-menerus pada kecelakaan(14).

Berdasarkan analisis bivariat didapatkan hasil bahwa ada hubungan antara faktor lingkungan fisik jalan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020 dengan nilai $P_{value} = 0,000$ ($P_{value} < 0,05$). Faktor lingkungan fisik jalan merupakan faktor kedua penyebab terbanyak kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020 setelah faktor manusia. Hal ini disebabkan karena menurut pengemudi ojek online (Gojek) kondisi jalan di Kota Kendari masih kurang baik (56,4%), yang dapat mempengaruhi kestabilan pengemudi seperti jalan berlubang atau bergelombang (85,0%), jalan yang licin akibat cuaca atau hujan sehingga kendaraan yang dikendarai tergelincir (55,6%)

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Nugroho Utomo (2012) yang menyatakan bahwa kecelakaan terjadi karena kurangnya antisipasi atau tidak bisa memperkirakan bahaya yang mungkin terjadi sehubungan dengan kondisi lingkungan. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor lingkungan adalah faktor alam yaitu jalan licin dan berair oleh adanya hujan dan adanya kabut tebal di jalan yang mempengaruhi pandangan pengemudi, serta faktor lingkungan

yang disebabkan oleh faktor jalan yaitu permukaan jalan yang licin, bergelombang, dan permukaan jalan yang berlubang(15). Namun, penelitian ini berbanding terbalik dengan penelitian yang dilakukan oleh Devi Eka Meirinda, dkk (2017) yang menyatakan tidak ada hubungan antara faktor lingkungan dengan kecelakaan lalu lintas pada karyawan pengendara sepeda motor di Koperasi Simpan Pinjam (KSP) Sumber Rejeki Blora. Hal ini disebabkan karena faktor lingkungan yang seperti jalan berbatuan, jalan berkelok, jalan licin, jalan bergelombang, dan jalan berlumpur saat hujan merupakan kondisi jalan yang sering dilewati oleh karyawan koperasi sumber rejeki(4).

Penutup

Pada penelitian ini dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara faktor manusia dan faktor lingkungan fisik jalan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari Tahun 2020. Serta tidak terdapat hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online (Gojek) di Kota Kendari tahun 2020

Saran untuk penelitian ini yaitu untuk pengendara agar selalu mengutamakan keselamatan dan kesehatan pada saat mengemudi seperti tidak mengemudi dalam keadaan lelah atau mengantuk, tidak melakukan aktifitas lain saat berkendara, mematuhi tata tertib berlalu lintas, memeriksa kendaraan sebelum berkendara, selalu memperhatikan kondisi jalan dan pengendara lain pada saat berkendara. Untuk perusahaan disarankan agar meningkatkan kerjasama dengan pihak-pihak yang terkait dalam memberikan sosialisasi tentang pentingnya menjaga keselamatan berkendara dan pengarahan dalam berlalu

lintas bagi pengendara sepeda motor.

Adapun untuk peneliti selanjutnya disarankan untuk memperluas variabel independen yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan penulis berharap peneliti selanjutnya dapat mengembangkan penelitian baru berdasarkan hasil ini agar lebih baik dan lebih bermanfaat lagi sehingga dapat dijadikan bahan perbandingan dan referensi untuk penelitian.

Daftar Pustaka

1. Salomon, G A, doda, D V, Pinontoan OR. (2019). Hubungan Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek di Kota Tomohon. *Community Health (Bristol)*, 4(1), 1–18.
2. Putri CE. (2014, Maret). Analisis Karakteristik Kecelakaan dan Faktor Penyebab Kecelakaan pada Lokasi Blackspot Di Kota Kayu Agung. *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan*, 2(1), 154–161.
3. Anwar DR. (2017, Desember). Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Tipe Kepribadian dan Pelanggaran pada Pengendara Sepeda Motor. *Indones J Public Health*, 12(2), 179–189.
4. Devi Eka Meirinda, Suroto E. (2017, Juli). Faktor – Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Karyawan Pengendara Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam (KSP) Sumber Rejeki Blora. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 5(3), 240 - 28.
5. Fernando F, Dinardinata A. (2018, Oktober). Pengaruh Pendekatan Pesan Injungtif Normatif Terhadap Kepatuhan Para Pengendara Sepeda Motor Tembalang dan Banyumanik. *Jurnal*

- Empati*, 7(4), 260-268.
6. Kitamura Y, Hayashi M, Yagi E. (2018). Traffic Problems in Southeast Asia Featuring the Case of Cambodia's Traffic Accidents Involving Motorcycles. *IATSS Research*, 42(2018), 163-170
 7. Hidayat M. (2013, November) Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang, *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 1(2), 98-112
 8. Bucsuházy K, Matuchová E, Z vala R, Moravcová P, kastikova, M, dan Mikuec, R.(2020). Human factors contributing to the road traffic accident occurrence Human factors a contributing to the road traffic accident occurrence. *Transportation Research Procedia*, 45(2020), 555-561.
 9. Saputra AD. (2017, Oktober). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 179-190.
 10. Muhammad Fakhuriza Pradana^{1*}, Dwi Esti Intari² DPD. (2019). Analisa Kecelakaan Lalu Lintas dan Faktor Penyebabnya Di Jalan Raya Cilegon. *Jurnal Kajian Teknik Sipil*, 4(2), 165–75.
 11. Azizirrahman M, Normelani E, Arisanty D. (2015, Mei). Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas pada Daerah Rawan Kecelakaan di Kecamatan Banjarmasin Tengah Kota Banjarmasin. *JPG (Jurnal Pendidikan Geografi)*, 2(3), 20-37.
 12. Setiawan D, Asima M. (2019, Oktober). Pemetaan risiko kecelakaan lalu lintas di ruas jalan tol cipularang. *Jurnal Teknik Sipil*, 15(2), 87-148.
 13. Adinda Vashia Oktegianda, Bina Kurniawan S. (2019, Oktober). Analisis Faktor Manusia dan Lingkungan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Pengemudi Travel Po.X Di Ruas Jalan Curup – Lubuk Linggau, Kabupaten Rejang Lebong, Bengkulu). *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-journal)*, 7(4), 74-82.
 14. Sun L, Liu D, Chen T, He M. (2019). Analysis on the accident casualties in influenced by several economic factors based on the traffic-related data in China from 2004 to 2016. *Chinese Journal Of Traumatology*, 22(2019), 75-79..
 15. Utomo N. (2012, November). Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Segmen Jalan By-Pass Krian – Balongbendo. *Jurnal Teknik Sipil KERN*, 2(2), 73-84.