

## VARIABEL ORANG SEBAGAI DETERMINAN KEMATIAN PADA KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM KEPOLISIAN RESORT MOJOKERTO

Asih Media Y<sup>1</sup>, Dwi H. Syurandhari<sup>2</sup>, Mukhammad H. Saputra<sup>3</sup>,  
Arief Fardiansyah<sup>4</sup>, Ainur Pujianti<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4</sup> Dosen Ilmu Kesehatan Masyarakat STIKes Majapahit Mojokerto

<sup>5</sup> Mahasiswa Ilmu Kesehatan Masyarakat STIKes Majapahit Mojokerto

[art.media79@gmail.com](mailto:art.media79@gmail.com)

### Abstrak

Kecelakaan lalu lintas (KLL) merupakan salah satu penyakit tidak menular yang mempengaruhi semua sektor kehidupan. Gangguan akibat kecelakaan cedera saat ini menjadi salah satu masalah kesehatan masyarakat di Indonesia karena tingginya angka kejadian kematian akibat kecelakaan. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui variabel orang sebagai determinan kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah Hukum Polres Mojokerto. Penelitian ini merupakan penelitian *case control*, besar sampel 76 korban kecelakaan lalu lintas yang terbagi menjadi kelompok kasus dan kelompok kontrol. Teknik sampling adalah *total sampling* untuk kelompok kasus. Penelitian dilakukan pada bulan Maret sampai April 2017 di wilayah hukum Polres Mojokerto. Hasil analisis penelitian ini menunjukkan bahwa kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas sebagian besar adalah kelompok usia 16-30 tahun (34,2%), jenis kelamin laki-laki (73,7%), bekerja sebagai swasta (78,9%), berstatus sebagai pengguna jalan yang menggunakan kendaraan (89,5%). Analisis perhitungan *Risk Estimate* dengan menggunakan uji statistik *chi square* didapatkan bahwa pengguna jalan (*p value*=0,024 dan OR=3,923; CI 95%=1,134-13,576) merupakan faktor risiko kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas. Status jalan dan jam kejadian bukan merupakan faktor risiko kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas. Variabel orang sebagai determinan kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas adalah pengguna jalan yang menggunakan kendaraan. Diharapkan masyarakat mengutamakan keselamatan jalan dengan cara melakukan upaya pencegahan risiko yaitu dengan meningkatkan kewaspadaan dan berperilaku sehat dalam berkendara seperti mentaati peraturan berkendara dengan baik, penggunaan alat pelindung diri terutama helm, dan tidak berkendara jika dalam keadaan tidak sehat.

**Kata kunci:** variabel orang, determinan, kematian, kecelakaan lalu lintas

## A. PENDAHULUAN

*World Health Organization* (WHO) telah mempublikasikan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan diperlakukan sebagai salah satu penyakit tidak menular dengan jumlah kematian tertinggi. Kejadian kecelakaan lalu lintas cenderung meningkat dalam jumlah maupun jenisnya dengan angka kesakitan, kecacatan dan kematian yang terus meningkat (Departemen Perhubungan, 2011). Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda (UU.No.22/2009). Gangguan akibat kecelakaan cedera saat ini menjadi salah satu masalah kesehatan masyarakat di Indonesia karena tingginya angka kejadian kematian akibat kecelakaan. Hasil Riskesdas menunjukkan ada peningkatan proporsi kecelakaan akibat transportasi darat sebanyak hampir dua kali lipat pada tahun 2014 (47,7%) dari tahun 2008 (25,9%) (Ditjen, PP & PL, 2015).

Pada tahun 2014 diketahui bahwa terdapat 550 kejadian yang menyebabkan 797 orang menjadi korban, 134 jiwa diantaranya meninggal dunia dan 660 korban selamat, 4 orang diantaranya mengalami luka berat dan 656 diantaranya mengalami luka ringan. Sedangkan pada tahun 2015 diketahui bahwa jumlah kejadian kecelakaan sebesar 739 kejadian kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan 1069 orang menjadi korban, 137 jiwa diantaranya meninggal dunia dan 932 korban selamat, 26 diantaranya mengalami luka berat dan 906 diantaranya mengalami luka ringan, (Polres Mojokerto, 2016).

Dengan meningkatnya angka kesakitan dan kematian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Mojokerto. Maka perlu dilakukan penanganan dan pencegahan segera dengan mendata korban lebih cepat. Dalam upaya pengendalian dan pencegahan kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Mojokerto khususnya wilayah hukum Kepolisian Resort Mojokerto, maka harus dilakukan riset epidemiologi untuk mendapatkann informasi terkait dengan distribusi dan determinan kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas. Dengan didapatnya informasi ini maka dapat digunakan sebagai dasar ilmiah pembuatan kebijakan dan pengambilan keputusan terkait dengan cara pencegahan kejadian kecelakaan lalu lintas, agar angka kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas tidak semakin meningkat, sehingga dapat memperbaiki dan meningkatkan status kesehatan masyarakat di Kabupaten

Mojokerto khususnya di wilayah hukum Kepolisian Resort Mojokerto. Mengingat pentingnya masalah ini, maka peneliti ini melakukan penelitian terkait dengan Variabel Orang sebagai determinan kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Kepolisian Resort Mojokerto.

## B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian analitik dengan rancang bangun *case control* yang dilaksanakan di Polres Mojokerto pada bulan Maret sampai April 2017. Tujuan penelitian ini adalah Variabel Orang sebagai determinan kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Kepolisian Resort Mojokerto. Populasi dalam penelitian ini adalah korban kecelakaan lalu lintas yang telah tercatat oleh Unit Laka Lintas Polres Mojokerto bulan Oktober-Desember 2016 sebanyak 40 jiwa (populasi kasus) dan 246 korban (populasi kontrol).

Besar sampel dalam penelitian ini adalah 76 korban kecelakaan lalu lintas, 38 korban meninggal dunia (kelompok kasus) dan 38 korban hidup (kelompok kontrol), sampel sesuai dengan kriteria inklusi yaitu data kecelakaan lalu lintas yang tercatat oleh Unit Laka Lintas Polres Mojokerto, dan data kecelakaan lalu lintas periode bulan Oktober-Desember 2016.

Teknik sampling yang digunakan adalah *saturation sampling* untuk kelompok kasus. Instrumen dan teknik pengumpulan data menggunakan lembar *chek-list* (daftar centang) data sekunder (anatomi, kronologis, dan register kecelakaan lalu lintas oleh Unit Laka Lintas Polres Mojokerto).

Pengolahan data yang dilakukan yaitu *editing, coding, processing, cleaning, tabulating*. Analisis data meliputi analisis *univariat* dan *bivariat* menggunakan uji *Chi Square* dengan CI = 95% dan  $\alpha=5%$  (0,05). Variabel bebas (independen) dalam penelitian ini adalah pengguna jalan, status jalan, hari kejadian, dan jam kejadian.

## C. HASIL PENELITIAN

Bab ini disajikan hasil dan pembahasan dari pengumpulan data pada penelitian ini yang dikelompokkan menjadi 2 yaitu data umum dan data khusus. Data umum menyajikan data demografi yang terdiri dari usia, jenis dan jenis pekerjaan, sedangkan data khusus menyajikan data kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Mojokerto Oktober-Desember 2016 berdasarkan variabel orang.

## 1. Data Umum

Distribusi frekuensi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan variabel orang.

**Tabel 1. Distribusi Frekuensi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Variabel Orang**

Variabel Orang	Meninggal		Hidup		Total	
	n	%	n	%	n	%
1. Usia						
00-09 Tahun	1	1,3	2	2,6	76	100
10-15 Tahun	2	2,6	2	2,6		
16-30 Tahun	13	17,1	15	19,7		
31-40 Tahun	3	4	5	6,6		
41-50 Tahun	9	11,8	8	10,5		
51 Tahun keatas	10	13,2	6	8		
2. Jenis Kelamin						
Laki-laki	28	36,8	26	34,2	76	100
Perempuan	10	13,2	12	15,8		
3. Jenis Pekerjaan						
PNS	3	4	2	2,6	76	100
Swasta	30	39,5	26	34,2		
Pelajar	5	6,6	10	66,7		

Sumber: Polres Mojokerto 2017

Tabel 1 memperlihatkan bahwa kecelakaan paling banyak pada usia 16 – 30 tahun (17,1% meninggal), sebagian besar ber jenis kelamin laki-laki (36,8% meninggal), dengan jenis pekerjaan swasta (39,5% meninggal).

## 2. Data Khusus

- a. Distribusi Frekuensi kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Mojokerto Oktober - Desember 2016 berdasarkan faktor orang.

**Tabel 2. Distribusi Frekuensi Kematian pada Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Mojokerto Oktober - Desember 2016 Berdasarkan Variabel Orang**

No.	Variabel Orang	Kematian		Total (%)
		n	%	
Usia (Tahun)				
1.	0 - 09	1	2,6	38 (100)
2.	10-15	2	5,3	
3.	16-30	13	34,2	
4.	31-40	3	7,9	
5.	41-50	9	23,7	
6.	≥ 51 Tahun	10	26,3	
Jenis Kelamin				
1.	Laki-laki	28	73,7	38 (100)
2.	Perempuan	10	26,3	
Jenis Pekerjaan				
1.	PNS	3	7,9	38 (100)
2.	Swasta	30	78,9	
3.	Pelajar	5	13,2	
Pengguna Jalan				
1.	Menggunakan kendaraan	34	89,5	38 (100)
2.	Tidak menggunakan kendaraan	4	10,5	

*Sumber: Polres Mojokerto 2017*

Tabel 2 memperlihatkan bahwa korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal paling banyak berusia 16-30 tahun (34,2%), berjenis kelamin Laki-laki (73,7%), jenis pekerjaannya swasta (78,9%) dan status pengguna jalannya sebagai pengguna kendaraan (89,5%).

**Tabel 3. Distribusi Frekuensi Kematian pada Kejadian Kecelakaan di Wilayah Hukum Polres Mojokerto Oktober - Desember 2016 Berdasarkan Variabel Tempat**

No.	Variabel Tempat	Kematian		Total (%)
		n	%	
Status Jalan				
1.	Nasional	3	7,9	38 (100)
2.	Provinsi	20	52,6	
3.	Kabupaten	13	34,2	
4.	Desa	2	5,2	
Jam Kejadian				
1.	Ngoro	5	13,2	38 (100)
2.	Trawas	5	13,2	
3.	Pungging	5	13,2	
4.	Mojosari	4	10,5	
5.	Pacet	2	5,3	
6.	Kutorejo	1	2,6	
7.	Gondang	1	2,6	
8.	Dlanggu	3	7,9	
9.	Bangsals	2	5,3	
10.	Puri	1	2,6	
11.	Mojoanyar	3	7,9	
12.	Sooko	1	2,6	
13.	Jatirejo	0	0	
14.	Trowulan	5	13,2	

*Sumber: Polres Mojokerto 2017*

Tabel 3 menunjukkan bahwa kematian pada korban kecelakaan lalu lintas di Wilayah Hukum Polres Mojokerto berdasarkan variabel tempat sebagian besar tempat kejadiannya pada jalan provinsi (52,6%), di wilayah kerja kecamatan Ngoro, Trawas, Pungging dan Trowulan.

**Tabel 4. Distribusi Frekuensi Kematian pada Kejadian Kecelakaan di Wilayah Hukum Polres Mojokerto Oktober - Desember 2016 Berdasarkan Variabel Waktu.**

No.	Variabel Tempat	Kematian		Total (%)
		n	%	
Hari Kejadian				
1.	Hari Kerja	35	92,1	38 (100)
2.	Hari Libur	3	7,9	
Jam Kejadian				
1.	00.00-06.00	5	13,2	38 (100)
2.	06.00-12.00	20	52,6	
3.	12.00-18.00	7	18,4	
4.	18.00.-24.00	6	15,8	

Sumber: Polres Mojokerto 2017

Tabel 4 menunjukkan bahwa menunjukkan bahwa jumlah kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas berdasarkan variabel waktu relatif lebih banyak terjadi pada hari kerja (92,1 %) pada pukul 06.00-12.00 (52,6%).

**b. Faktor risiko kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas**

**Tabel 5. Faktor Risiko Pengguna Jalan terhadap Kematian pada Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas**

No.	Pengguna jalan	Meninggal		Hidup		P value	OR	CI 95%
		f	%	f	%			
1.	Menggunakan kendaraan	34	56,7	26	43,3	0,024	3,923	1,134-13,576
2.	Tidak menggunakan kendaraan	4	25	12	75	<i>Reference</i>		

Tabel 5 menunjukkan bahwa *p value* sebesar 0,024 artinya ada hubungan antara pengguna jalan dengan kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas, sedangkan hasil analisis perhitungan *Risk Estimate* menunjukkan (OR=3,923 ; CI 95% = 1,134-13,576) artinya korban kecelakaan lalu lintas yang berstatus sebagai pengguna jalan

yang menggunakan kendaraan memiliki *odds* 3-4 kali untuk mengalami kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas dibanding korban kecelakaan lalu lintas yang tidak menggunakan kendaraan

#### D. PEMBAHASAN

##### 1. Distribusi Frekuensi kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Mojokerto Oktober - Desember 2016 berdasarkan variabel Orang

Distribusi frekuensi kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Mojokerto pada Bulan Oktober-Desember 2016 pada tabel 2 menunjukkan bahwa jumlah kematian tertinggi terjadi pada kelompok usia 16-30 tahun dengan jumlah sebanyak 13 jiwa, jenis kelamin laki-laki 28 jiwa, jenis pekerjaan dibidang swasta 30 jiwa, dan sebagai pengguna jalan yang menggunakan kendaran sebanyak 34 jiwa. Menurut konsep segitiga epidemiologi yang dikutip dari Noor (2008), karakteristik usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, dan pengguna jalan merupakan bagian dari unsur pejamu (*host*), pejamu merupakan keadaan manusia yang sedemikian rupa sehingga menjadi faktor risiko untuk terjadinya penyakit yang biasanya disebut sebagai faktor intrinsik. Keempat karakteristik tersebut dapat mempengaruhi keseimbangan keadaan pejamu, jika keadaan pejamu mengalami gangguan maka keseimbangan interaksi antara *host*, *agent* dan *environment* juga akan mengalami gangguan. Hal tersebut dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan lalu lintas yang dapat menyebabkan korban meninggal dunia.

Hasil penelitian ini tidak jauh berbeda dengan data WHO (2015) yang diketahui bahwa kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas terbesar terjadi pada kelompok usia 15-29 tahun. Sebagaimana dengan adanya konsep Haddon matrix yang dikutip dari WHO (2006) yang menyatakan bahwa remaja secara signifikan lebih mungkin terlibat dalam kecelakaan fatal dibandingkan pengemudi yang lebih tua. Serta risiko kecelakaan kematian menurun dengan bertambahnya usia dan pengalaman pengemudi kendaraan. Sehingga kelompok usia yang mempunyai risiko tinggi mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas adalah orang muda yang berusia 16-29 tahun. Haddon juga menyebutkan jenis kelamin termasuk dalam tahap pra-kecelakaan di mana terdapat perbedaan kerentanan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas antara laki-laki dengan perempuan. Disebabkan adanya perbedaan frekuensi penggunaan kendaraan. Selain itu Haddon juga menyatakan bahwa kelompok yang mempunyai risiko tinggi



untuk mengalami kejadian kecelakaan adalah orang muda, terutama yang berjenis kelamin laki-laki.

Hasil penelitian ini juga didukung dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Rompis (2016) didapatkan bahwa korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di kota Tomohon tahun 2012 – 2014 terbanyak berada direntang usia 15 – 24 tahun, jenis kelamin laki-laki, Begitu juga dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Riandini (2015) yang menyatakan bahwa korban meninggal terbanyak pada kejadian kecelakaan lalu lintas yakni terdapat pada kelompok umur dewasa awal yaitu usia 19 – 35 tahun, jenis kelamin laki-laki. Djaja, dkk (2016) menyebutkan bahwa angka kejadian kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2010-2014 memiliki proporsi kematian tertinggi terjadi pada korban yang memiliki jenis pekerjaan sebagai karyawan swasta.

Kelompok usia 16-30 jika ditinjau dari pengkategorian usia menurut WHO dalam Notoadmodjo (2011) merupakan orang muda dan dewasa, namun jika ditinjau dari pengkategorian usia menurut Depkes RI (2009) kelompok usia tersebut termasuk pada kategori masa remaja awal dan dewasa awal. Sehingga usia 16-30 tahun termasuk dalam kategori orang muda (remaja awal) sampai dewasa awal sehingga kelompok usia tersebut termasuk pada kelompok usia produktif. Haris (2012) menyebutkan bahwa kelompok usia produktif memiliki tingkat emosional yang masih tinggi serta memiliki mobilitas yang tinggi, sehingga mereka sering tergesa – gesa dan cenderung kurang berhati-hati dalam berkendara tanpa memperhatikan keselamatan berlalu lintas. Seperti yang dijelaskan oleh Bustan (2015) bahwa kecelakaan lalu lintas lebih sering terjadi pada keadaan manusia yang bergerak dan berlalu lintas. Oleh karena itu pada rentang usia ini, mereka cenderung memiliki tingkat emosi yang kurang stabil dibandingkan kelompok usia lebih dari 30 tahun yang lebih hati – hati, sadar bahaya dan lebih disiplin dalam berkendara.

Hasil penelitian ini yang menunjukkan bahwa korban meninggal sebagian besar adalah laki-laki, hal tersebut dikarenakan aktifitas laki-laki sebagai tulang punggung keluarga sehingga banyak menghabiskan waktu di jalan untuk berangkat, dan pulang bekerja (Haris, 2012). Hal ini mengakibatkan kaum laki – laki menjadi populasi dominan di jalan raya. Sehingga laki-laki paling banyak melakukan mobilitas, seperti yang diungkapkan Bustan (2015) yang menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas lebih sering terjadi pada keadaan manusia yang bergerak atau berlalu

lintas. Sekitar (90%) kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia (*human faktor*).

Tingginya frekuensi kematian pada korban yang bekerja dibidang swasta, hal ini dikarenakan lalu lintas jalan raya banyak dipenuhi oleh masyarakat yang keluar rumah untuk bekerja mencari nafkah. Penduduk di wilayah hukum Polres Mojokerto banyak yang bekerja di bidang swasta, dikarenakan wilayah hukum Polres Mojokerto yang masuk dalam Kabupaten Mojokerto. Dimana Kabupaten Mojokerto merupakan kawasan industri, terutama di Kecamatan Ngoro. Hal tersebut dikarenakan karakteristik Wilayah tersebut adalah sebagai kawasan industri Haris (2012).

Tingginya frekuensi kematian pada korban yang bekerja dibidang swasta, hal tersebut dikarenakan jumlah pengguna jalan terbanyak di wilayah hukum Polres Mojokerto yakni pengguna kendaraan baik itu kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Hal tersebut sesuai dengan data jumlah kendaraan bermotor yang dikutip dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Mojokerto. (2016) yang diketahui bahwa jumlah kendaraan terbanyak di Mojokerto pada tahun 2015 yaitu sebanyak 82.395 unit kendaraan bermotor, sedangkan untuk kendaraan tidak bermotor seperti sepeda pancal, becak, delman, dll untuk saat ini belum diketahui jumlahnya. Selain itu berdasarkan data yang diperoleh dari Polres Mojokerto bahwa jumlah kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan selama bulan Oktober-Desember 2016 yaitu sebanyak 386 untuk kendaraan bermotor, sedangkan untuk kendaraan tidak bermotor saat ini belum diketahui. Sehingga hal tersebut yang menjadi salah satu faktor penyebab tingginya angka kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas yang menimpa pengguna jalan yang menggunakan kendaraan.

## **2. Faktor Risiko Kematian pada Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan faktor Pengguna Jalan.**

Berdasarkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan analisis bivariat dengan menggunakan uji statistik *chi square* pada tabel 5, diketahui bahwa korban kecelakaan lalu lintas yang berstatus sebagai pengguna jalan yang menggunakan kendaraan lebih berisiko 3-4 kali mengalami kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas dibanding dengan korban yang berstatus sebagai pengguna jalan yang tidak menggunakan kendaraan. Hasil penelitian ini, sejalan dengan konsep faktor risiko kecelakaan lalu lintas yang dikutip dari WHO (2015) yang menjelaskan bahwa sebagian besar pengguna kendaraan roda dua

mengalami cedera atau tewas di jalan. Pesepeda motor dan pesepeda berada mempunyai risiko yang tinggi untuk terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Ditjen PP & PL (2015) yang menyebutkan bahwa salah satu faktor utama yang menentukan kecelakaan lalu lintas darat yaitu faktor individu seperti pengemudi, yang ditemukan memberikan kontribusi 75-80% terhadap kecelakaan lalu lintas.

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Zulhendra (2015) didapatkan bahwa pengguna kendaraan yang paling dominan mengalami kecelakaan dibandingkan dengan pengguna jalan yang tidak menggunakan kendaraan. Fatmawati (2014) diketahui bahwa faktor pengemudi berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas. Selain itu dari hasil penelitian yang dilakukan Pomuri (2014) yang menyebutkan bahwa kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM) oleh pengemudi merupakan faktor risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Begitu juga menurut Zainuddin (2016) yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara kecepatan dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas. Pengguna jalan yang menggunakan kendaraan merupakan faktor risiko kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas, hal tersebut dikarenakan beberapa faktor seperti faktor individu dan kendaraan. Seperti yang diungkapkan oleh Rompis (2016) menyebutkan bahwa perilaku pengendara/pengemudi seperti kedisiplinan penggunaan atribut berkendara (sabuk pengaman, helm, kelengkapan surat, dll), kondisi fisik dan psikis (lelah, mengantuk, lengah, mabuk) berisiko mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas. Namun jika dilihat dari faktor kendaraan, kendaraan yang kondisi fisiknya kurang baik yang meliputi rem, spion, lampu, kelengkapan dan penggunaan alat pelindung diri dll dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

## E. PENUTUP

Distribusi Frekuensi kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Mojokerto Oktober-Desember 2016 sebagian besar adalah kelompok usia 16-30 tahun, jenis kelamin laki-laki, dengan pekerjaan sebagai swasta, berstatus sebagai pengguna jalan yang menggunakan kendaraan, berlokasi di kecamatan Ngoro, Trawas, Pungging, dengan status jalan provinsi, pada hari kerja dan pukul 06.00-12.00. Pengguna jalan yang menggunakan kendaraan memiliki *odds* 3-4 kali untuk mengalami kematian pada kejadian kecelakaan lalu lintas

dibanding korban kecelakaan lalu lintas yang tidak menggunakan kendaraan

Diharapkan masyarakat lebih meningkatkan kewaspadaan dan berperilaku sehat dalam berkendara seperti mentaati peraturan berkendara yang bijak, penggunaan alat pelindung diri, serta melakukan pemeriksaan kesehatan, terutama bagi pengguna jalan yang menggunakan kendaraan, dan berlalu lintas di jalan raya pada hari kerja, serta melintas di daerah rawan terjadinya kecelakaan. Kerjasama lintas sektor antara Instansi Kepolisian, Kesehatan, dan Perhubungan dalam bidang pencatatan dan pemanfaatan bersama data kecelakaan melalui sistem *online* terintegrasi, mengembangkan jejaring sistem surveilans kecelakaan lalu lintas, deteksi dini faktor risiko kecelakaan lalu lintas pada pengemudi.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Mojokerto. (2016). *Kabupaten Mojokerto dalam Angka (Mojokerto Regency in Figures 2016)*. Mojokerto: Badan Pusat Statistik Kabupaten Mojokerto.
- Bustan, N. M. (2015). *Manajemen Pengendalian Penyakit Tidak Menular*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Departemen Perhubungan. (2011). *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Direktorat Jendral PP & PL. (2015). *Profil Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan*. Jakarta: Kementerian Kesehatan RI.
- Direktorat Jendral PP & PL. (2015). *Petunjuk Teknis Pemeriksaan Deteksi Dini Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas bagi Pengemudi*. Jakarta: Kementerian Kesehatan RI.
- Djaja, S., Widyastuti, R., Tobing, K., Lasut, D., Irianto, J. (2016). *Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia, Tahun 2010-2014*. *Jurnal Ekologi Kesehatan* Vol. 15 No 1, Juni 2016 : 30 - 42.
- Fatmawati, A. Ansar, J. Dian, Sidik. (2014). *Determinan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Darat Di Wilayah Kepolisian Kabupaten Wajo*. *Jurnal. Makasar: Universitas Hasanudin*.
- Haris, I. V. (2012). *Kajian Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Kolektor Primer Wilayah Gresik Bagian Selatan Tahun 2012*. *Jurnal. Surabaya: Universitas Negeri Surabaya*.
- Noor, Nur Nasry. (2008). *Epidemiologi*. Jakarta: Rineka Cipta
- Notoatmodjo, Soekidjo. (2011). *Kesehatan Masyarakat Ilmu dan Seni*. Jakarta: Rineka Cipta.

- Pomuri, M. E, Joseph, W. B, Kepel. B. J. (2014). *Faktor-Faktor Risiko Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor pada Pasien di BLU RSUP Prof. Dr. R. D. Kandou Kota Manado Tahun 2014*. Jurnal. Manado: Universitas Sam Ratulangi
- Riandini, I. L. (2015). *Gambaran Luka Korban Kecelakaan Lalu Lintas yang Dilakukan Pemeriksaan di RSUP Dr. M. Djamil Padang*. Jurnal Kesehatan Andalas. 2015; 4(2).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- WHO. (2006). *Road Traffic Injury Prevention Training Manual*. India: World Health Organization.(Online). (<http://www1.paho.org/hq/dmdocuments/2011/Fact%20sheets%20from%20the%20World%20report%20on%20road%20traffic%20injury%20prevention.pdf>, diakses pada tanggal 28 Oktober 2016).
- WHO. (2013). *Status Keselamatan Jalan di WHO Regional Asia Tenggara tahun 2013*. India: World Health Organization.
- WHO. (2011). *World Report on Road Traffic Injury Prevention – Main Messages*.
- WHO. (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*. Geneva: World Health Organization.
- WHO. (2015). *Keselamatan Pejalan Kaki Manual Keselamatan Jalan untuk Pengambil Keputusan dan Praktisi*. Geneva: World Health Organization.
- Zainuddin, D. V. (2016). Faktor yang berhubungan Faktor yang berhubungan dengan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor Di IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari Tahun 2016. Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat Vol 1, No 3 2016.
- Zulhendra. (2015). *Analisis Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Propinsi STA KM 190-240 (Simpang Kumu-Kepenuhan)*. Jurnal. Rokan Hulu: Universitas Pasir Pengaraian.