



BINA GENERASI ; JURNAL KESEHATAN

EDISI 12 VOLUME (2) 2021

p- ISSN : 1979-150X ; e- ISSN: 2621-2919

Website : <https://ejurnal.biges.ac.id/index.php/kesehatan/>

Email : lppmbiges@gmail.com

FISHBONE ANALYSIS SEBAGAI METODE DALAM PENCEGAHAN KECELAKAAN LALU LINTAS

Maarifah Dahlan¹, Sukmawati², Muhammad Irdan³

^{1,2,3}Program Studi Kesehatan Masyarakat, Universitas Al Asyariah Mandar

maarifahdahlan12@gmail.com

Keyword :

fishnone Analysis,
Kecelakaan Lalu
Lintas

ABSTRACT

Road traffic accidents are the number one contributor to the death rate in the world. Around 3,400 people die on the road every day, including in Matakali District, with accidents reaching 862 cases from 2016-2019. This study aims to identify the causes of traffic accidents so that prevention can be done in the future calendar. This research is a qualitative research with a case study approach consisting of key and primary respondents using snowball sampling techniques, data collected through in-depth interviews, documentation, and observation. Data analysis was performed using the editing analysis model. That is from analysis to even that than the baseline traffic crash is caused by being vigilant against the requirements and supervision of the police on safety against safety. It is recommended that the government, in this case the Polewali Mandar Police, be able to form a Behavior Based Safety / K3 culture program for the community as an effort to prevent the risk of traffic accidents.

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah kesehatan masyarakat yang utama di tingkat global, regional dan nasional. Lebih dari 1,2 juta orang diseluruh dunia meninggal setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas, dan antara 20 dan 50 juta orang menderita cedera. Diperkirakan kematian akibat kecelakaan lalu lintas akan meningkat dan menjadi penyebab utama kematian kelima pada tahun 2030 yang dapat diperkirakan 2,4 juta kematian per tahun. Peristiwa kematian akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia sebesar 1,25 juta pada tahun 2013, dimana angka tersebut menetap sejak 2007 (WHO, 2015).

Hasil penelitian WHO dalam *Road Traffic Injuries* tahun 2009 sekitar 288,768 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas di sepuluh negara di wilayah Asia Tenggara pada tahun 2007. Tingkat mortalitas tertinggi per

100.000 penduduk akibat kecelakaan lalu lintas terjadi di Thailand dengan estimasi *Road Traffic Injuries Death rate* sebesar 25,4%, disusul Myanmar yaitu 23,4%, dan Maladewa yaitu 18,3% (WHO, 2020). Perserikatan Bangsa Bangsa pada tahun 2004 mendeklarasikan tentang kecelakaan lalu lintas di jalan merupakan masalah kesehatan masyarakat, dilanjutkan dengan program *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Pelaksanaan Program Aksi tersebut dikuatkan dengan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2013 kepada 12 Menteri, Kepala Kepolisian RI dan para Bupati/Walikota agar terjalin koordinasi yang baik antar pemangku kepentingan di bidang keselamatan jalan (Kemenkes RI, 2013).

Berdasarkan laporan yang di keluarkan oleh Kepolisian Republik Indonesia, pada tahun

2010 jumlah kematian akibat kecelakaan mencapai 31.234 jiwa. Hasil analisis data kecelakaan tahun 2010 oleh Kepolisian menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas di jalan di Indonesia telah mengakibatkan sekitar 86 orang meninggal setiap harinya dan 67% korban tewas berada pada usia produktif (22-50 tahun) (Kepolisian RI, 2010). Daerah Sulawesi Selatan dan Barat, selama periode 2004 hingga 2008 kasus kecelakaan lalu lintas di wilayah Sulselbar telah mencapai angka 60.809 kasus. Korban luka ringan mencapai 43.458 orang, luka berat 24.355 orang, dan korban meninggal 15.963 jiwa. Mengenai usia korban sebagian besar masih tergolong produktif (Purwoko, 2010).

Berdasarkan data jumlah Laka Lintas Polres Polewali Mandar periode bulan Januari sampai dengan Desember tahun 2016 sebanyak 204 kasus, korban luka ringan 171 orang, luka berat 155 orang dan meninggal dunia 18 jiwa kemudian tahun 2017 sebanyak 207 kasus, korban luka ringan 238 orang, luka berat 107 orang dan meninggal dunia 13 jiwa dan di tahun 2018 januari sampai sekarang sebanyak 397 kasus, korban luka ringan 326 orang, luka berat 11 orang dan meninggal dunia 60 jiwa. Setiap tahun selalu mengalami peningkatan jumlah korban laka lintas, Mengenai usia korban sebagian besar masih tergolong produktif 16-30 tahun (Polres Polman, 2017).

Salah satu metode yang digunakan sebagai bentuk upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas adalah *Fishbone Analysis* di mana setiap faktor penyebab kecelakaan akan diidentifikasi, dianalisis dan akan dibuat kesimpulan penyebab dasar terjadinya kecelakaan.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif dengan pendekatan studi kasus. Maksud dari penelitian ini untuk mengetahui faktor penyebab dan upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan yang menjadi penyebab terjadinya

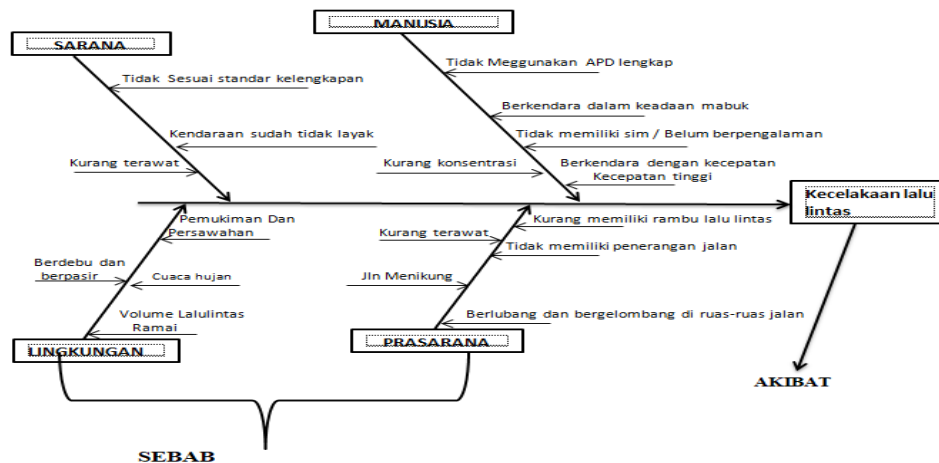
cedera terbanyak diseluruh dunia dengan *fishbone analysis*. Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Polewali Mandar yang terdata sebagai kasus kecelakaan lalu lintas pada Laka Lintas Polres. Analisis sampel penelitian dengan menggunakan metode *Fishbone Analysis* dilakukan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Al Asyariah Mandar.

Data dalam penelitian ini mengenai faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas diperoleh melalui wawancara mendalam terhadap kasus kecelakaan yang terdata dalam Laka Lintas Polres, observasi langsung ke lokasi penelitian, dan dokumentasi yang dianalisis dengan model analisis editing. Subjek penelitian terdiri atas informan kunci dan informan utama. Informan kunci dalam penelitian ini adalah Kepala Unit Laka Lintas Polres Polewali Mandar dan informan utama dipilih dari pengendara yang pernah mengalami kecelakaan.

HASIL

Berdasarkan analisis dengan menggunakan *Fishbone Diagram*, adapun penyebab dasar kecelakaan lalu lintas yaitu kurangnya kesadaran pengendara dan partisipasi dari pemerintah dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas meliputi sarana dan prasarana dan pengawasan terhadap pelanggaran lalu lintas.

Sedangkan yang termasuk dalam penyebab utama adalah persyaratan keselamatan berlalu lintas yang dilanggar oleh pengendara meliputi ketidakmampuan mengemudi secara normal karena mengemudi dalam kondisi mabuk, sikap dan perilaku yang tidak aman dalam mengemudi, penurunan konsentrasi, tidakpatuhan terhadap Standar Operasional prosedur pengendara yang disebabkan karena kurangnya pengetahuan tentang peraturan standar keselamatan pengendara, dan sikap kecenderungan mencelakai diri sendiri dengan tidak melakukan perawatan secara rutin kendaraan yang digunakan.



Gambar 1 Fishbone Diagram Faktor Utama Kecelakaan Kerja

PEMBAHASAN

Jalan raya merupakan prasarana transportasi yang paling besar pengaruhnya terhadap perkembangan sosial ekonomi masyarakat yang berpengaruh pada peningkatan pertumbuhan penduduk, pendapatan, dan aktivitas perekonomian yang menuntut masyarakat terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan berdampak pada kepadatan kendaraan di jalan raya bahkan berdampak pada tingginya angka kecelakaan lalu lintas.

Menurut data kepolisian, di Indonesia rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan di jalan. Data tersebut juga menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan tersebut 61% disebabkan oleh faktor manusia yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan oleh faktor kendaraan, dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan (Biro Komunikasi & Informasi Publik, 2017).

Teori Henrich tahun 1952 menyatakan bahwa 80% kecelakaan disebabkan oleh *unsafe act* dan 20% oleh *unsafe condition* dan faktor lainnya (Tarwaka, 2015). Kecenderungan hasil penelitian menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas yang terjadi tidak terlepas dari adanya perilaku tidak aman yaitu ketidakhati-hatian yang dilakukan oleh pengemudi pada saat mengemudi. Adanya peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas ditahun 2018 dengan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas sebanyak 397 kasus dengan rata-rata korban berada pada rentang umur antara 15-30 tahun.

Hal ini sejalan dengan penelitian Wulandari dkk bahwa terdapat 42% kurir berperilaku tidak aman saat berkendara (Wulandari, 2019). Manurung dkk (2020) juga

mengemukakan bahwa 37% respondennya melakukan perilaku tidak aman saat berkendara. Studi oleh Putri dkk juga menunjukkan 52,50% supir bus berperilaku tidak aman saat berkendara (Puteri, 2020).

Data WHO (2020) menunjukkan bahwa lebih dari 90% kematian lalu lintas jalan terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah dan tertinggi di kawasan Afrika dengan rentang usia 5-29 tahun. Laki-laki cenderung terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dari pada perempuan, sekitar 73% dari semua kematian lalu lintas jalan terjadi diantara laki-laki muda usia dibawah 25 tahun yang hampir secara keseluruhan tewas dalam kecelakaan lalu lintas.

Hasil investigasi yang dilakukan oleh Unit Kecelakaan Lalu Lintas Polres Polewali Mandar dengan melihat dominan penyebab kecelakaan lalu lintas yang terjadi sejak tahun 2017, unit laka lintas Polres Polman secara rutin melaksanakan program *police goes to school*, Partoli Keamanan Sekolah (PKS) dan pemberian penyuluhan pencegahan kecelakaan lalu lintas setiap 1 tahun sekali.

Penyuluhan tersebut dilakukan dengan tujuan meningkatkan pengetahuan keselamatan berkendara. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Wulandari dkk, Puteri dkk, Hardini dkkresponden dengan pengetahuan yang baik memiliki perilaku keselamatan yang baik pula, dan juga sebaliknya (Haridini, 2018).

Akan tetapi, hal ini bertentangan dengan penelitian Muryatman serta Manurung dkk bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (Muryatma, 2017). Sehingga, di berbagai tempat dan dalam berbagai situasi tertentu, tindakan tidak hanya ditentukan oleh pengetahuan kita, tetapi juga oleh pengalaman

lain yang didukung oleh kesadaran yang berasal dari dalam diri kita melalui penerapan *behaviour based safety*.

Behaviour Based Safety adalah suatu perilaku keselamatan manusia untuk mengidentifikasi bahaya serta menilai potensi risiko yang mungkin timbul hingga pada tingkat yang dapat diterima (*acceptable level*) dalam melakukan suatu kegiatan yang bertujuan untuk mendidik tentang perilaku aman dan perilaku untuk selalu saling mengingatkan⁸. Maharja juga mengemukakan bahwa perilaku keselamatan adalah perilaku yang meminimalisir kecelakaan kerja karena lebih cenderung pada keselamatan dalam bekerja (Maharja, 2018).

Paradigma yang berfokus pada perilaku keselamatan (*safety behavior*) dapat mewujudkan terciptanya *Zero Accrident*. Oleh karena itu, penguatan kebijakan dan kepatuhan terhadap peraturan berkendara perlu mendapatkan perhatian lebih dari masyarakat dan juga pemerintah.

KESIMPULAN DAN SARAN

Penyebab dasar kecelakaan lalu lintas yaitu kurangnya kesadaran pengendara terhadap prosedur keselamatan lalu lintas dan partisipasi dari pemerintah dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas meliputi sarana dan prasarana dan pengawasan terhadap pelanggaran lalu lintas

DAFTAR PUSTAKA

World Health Organization. (2020). Global Status Report on Road Safety 2015. Geneva: World Health Organization; 2020 Jan 3. 88 p.

World Health Organization. (2020). Global Status Report on Road Safety, Time For Action. Geneva: World Health Organization

Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. (2013). Instruksi Presiden Republik Indonesia No, 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan. Jakarta: Kemeterian Kesehatan RI

Kepolisian Republik Indonesia. (2010) Data Laka Lantas. Jakarta; Kepolisian RI

Purwoko, K. (2010). Lakalantas Indonesia Peringkat I di ASEAN [Internet].

Polres Polewali Mandar. (2018). Laporan Kepala Pelayanan Lalu Lintas Polewali Mandar. Polewali: Polres Polewali Mandar.

Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan, Tim Komunikasi Pemerintah Kemkominfo. (2017). Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan [Internet].

Tarwaka. (2015). Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Ergonomi (K3E) dalam Perspektif Bisnis. Surakarta: Harapan Press.

Wulandari S, Siswi J, Widjasena B. (2017). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman (*Safety Riding*) pada Kurir Pos Sepeda Motor di PT. POS Indonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. Jurnal Kesehatan Masyarakat.

Manurung J, Sitorus M.E, Rinaldi. (2019). Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Meda Sumatera Utara. Journal of Health Science and Physiotherapy.

Puteri AD, Nisa AM. (2020). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* pada Supir Travel di PT. Libra Wisata Transport. PROPOTIF Jurnal Kesehatan Masyarakat

Muryatma NM. (2017). Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. The Indonesia Journal of Health Promotion and Health Education

World Health Organization. (2020). Road Traffic Injuries. Geneva: World Health Organization [Internet].

Hardini P, Indriyati EW. (2018). Pengetahuan dan Pengaruhnya Terhadap Perilaku Berlalu Lintas, Tinjauan Terhadap Perilaku Lalu Lintas Usia Remaja di SMK YPT 1 Purbalingga. Journal of Indonesia Road Safety

Maharja R. (2018). Analisis Budaya Keselamatan Pada Pekerja Las di PT.X [Master Thesis]. Surabaya: Universitas Airlangga.