

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEPARAHAN KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI IGD RUMAH SAKIT UMUM DAERAH KOTA KENDARI TAHUN 2016**

Denvi Vitayala Zainuddin¹ Nani Yuniar² Andi Faizal Fachlevy³
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo¹²³
denvivitayalaz@gmail.com¹ naniyuniar@yahoo.com² andi.faizal@yahoo.com³

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya diakibatkan oleh satu kendaraan yang menyebabkan cedera, kerusakan, atau kerugian pada pemiliknya atau korban. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari Tahun 2016. Metode penelitian ini adalah penelitian analitik dengan pendekatan *cross sectional* yaitu untuk mengetahui dinamika hubungan antara variabel bebas suatu jenis penelitian dimana antara variabel bebas dan variabel terikat dilakukan secara bersamaan pada satu saat dengan kriteria data nominal atau ordinal. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Februari 2016 dengan lokasi penelitian pada Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari. Populasi dalam penelitian ini sebanyak 895 orang, dan adapun sampel dalam penelitian ini berjumlah 90 orang. Hasil penelitian menggunakan analisis *chi square* menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara penggunaan helm dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pasien IGD RSUD Kota Kendari ($P_{\text{value}} > \alpha$), bahwa tidak ada hubungan antara penggunaan telepon seluler dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pasien IGD RSUD Kota Kendari ($P_{\text{value}} > \alpha$), terdapat hubungan antara kecepatan dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pasien IGD RSUD Kota Kendari ($P_{\text{value}} < \alpha$). Kesimpulan yang didapatkan tidak terdapat hubungan antara penggunaan helm dan penggunaan telepon seluler keparahan korban kecelakaan lalu lintas pada pasien IGD RSUD Kota Kendari dan terdapat hubungan antara kecepatan dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas pada pasien IGD RSUD Kota Kendari.

Kata kunci : *Kecelakaan Lalu Lintas, Penggunaan Helm, Penggunaan Telepon Seluler, dan Kecepatan.*

**THE FACTORS RELATED TO THE SEVERITY OF TRAFFIC ACCIDENT VICTIMS OF BIKERS AT EMERGENCY
DEPARTMENT (IGD) OF GENERAL HOSPITAL IN KENDARI 2016**

Abstract

Traffic accidents are road traffic incident in which at least caused by a vehicle which caused injury, damage or loss to the owner or the victim. The purpose of this study was to determine the identifying factors associated with the severity of traffic accident victims of bikers at emergency department (IGD) of General Hospital in Kendari 2016. The methodology of this study was analytical research with *cross sectional approach* that to determine the relationship dynamics between the independent variables of a kind research in which between independent variables and the dependent variable were carried out simultaneously at one time with nominal or ordinal data. This research was conducted on February 2016 with a research location in the General Hospital of Kendari. The population in this study was 895 people, while the sample in this study amounted to 90 people. The results using *chi square* analysis showed that there was no relation between the helmet use and the severity of traffic accident victims of bikers at emergency department (IGD) of General Hospital in Kendari ($P_{\text{value}} > \alpha$), that there was no relation between cell phone use and the severity of traffic accident victims of bikers at emergency department (IGD) of General Hospital in Kendari ($P_{\text{value}} > \alpha$), there was a relationship between the speed and the severity of traffic accident victims of bikers at emergency department (IGD) of General Hospital in Kendari ($P_{\text{value}} < \alpha$). It could be concluded that there was no relationship between the helmet use and the cell phone use in the severity of traffic accident victims of bikers at emergency department (IGD) of General Hospital in Kendari, but there was a relationship between the speed and the severity of traffic accident victims of bikers at emergency department (IGD) of General Hospital in Kendari.

Key Words: *Traffic Accidents, Helmet Use, Cell Phone Use, and Speed.*

PENDAHULUAN

Di era modern saat ini, bidang transportasi berperan penting dalam kesejahteraan masyarakat sehingga mendukung pertumbuhan di berbagai bidang. Peningkatan di bidang transportasi tersebut dapat dilihat semakin meningkatnya jumlah kendaraan. Namun pertambahan penduduk dan kemakmuran menjadi salah satu penyebab meningkatnya kecelakaan lalu lintas di jalan karena semakin banyaknya orang yang berpergian dan sifat acuh dari individu atau masyarakat. Hal itulah yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, terkadang kecelakaan lalu lintas di jalan tersebut dapat mengakibatkan luka-luka atau kerugian materi bahkan sampai menghilangkan nyawa manusia¹.

Di seluruh dunia, kecelakaan lalu lintas menewaskan hampir 1,2 juta jiwa dan menyebabkan cedera sekitar 6 juta orang setiap tahunnya (Kemenkes RI, 2011). Dari seluruh kasus kecelakaan yang ada, 90% di antaranya terjadi di negara-negara berkembang seperti Indonesia dan kerugian materi yang ditimbulkan mencapai sekitar 3% dari Pendapatan Domestik Bruto (PDB) tiap-tiap Negara (Kemenkes RI, 2010). Sehingga memicu Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) untuk mengeluarkan resolusi dengan membentuk *Global Road Safety Partnership* (GRSP) di bawah pengawasan WHO pada 2006 silam, dengan tujuan utama menekan angka kecelakaan dan tingkat fatalitas yang ditimbulkan terhadap korban korbannya. Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) juga meluncurkan *Decade of Action for Road Safety* (Dekade Aksi Keselamatan Jalan) dan Indonesia sangat mendukung langkah PBB tersebut dengan menerapkan Dekade Aksi Keselamatan Jalan Indonesia 2010 sampai 2020².

Menurut data Kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2011 terdapat 108.696 kejadian kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban kecelakaan sebanyak 175.425 orang. Korban meninggal 31.195 orang dengan CFR 17,78%, luka berat 35.285 orang dengan proporsi 20,11% dan luka ringan 108.945 orang dengan proporsi 62,10%. Pada tahun 2012 terjadi peningkatan menjadi 117.949 kejadian kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban kecelakaan 197.560 orang. Korban meninggal sebanyak 29.544 orang dengan CFR 14,95%, luka berat 39.704 orang dengan proporsi 20,09% dan luka ringan 128.312 orang dengan proporsi 64,94%. Kemudian pada tahun 2013 mengalami penurunan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas yaitu 101.037, tetapi jumlah korban masih tinggi yaitu terdapat korban kecelakaan sebanyak 159.677 orang. Korban meninggal masih tinggi yaitu sebanyak 25.157 orang dengan CFR 15,75%, luka berat 29.544 orang dengan proporsi 18,50% dan luka ringan 104.976 orang dengan proporsi 65,74%³.

Di Sulawesi Tenggara pada tahun 2012 mengalami penurunan terdapat 1735 kejadian kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban kecelakaan 2866 orang. Korban meninggal sebanyak 324 orang dengan CFR 18,67%, luka berat 872 orang dengan proporsi

34,30% dan luka ringan 1670 orang dengan proporsi 65,69%. Pada tahun 2013 mengalami penurunan terdapat 1238 kejadian kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban kecelakaan 2070 orang. Korban meninggal sebanyak 297 orang dengan CFR 23,99%, luka berat 457 orang dengan proporsi 34,72% dan luka ringan 1316 orang dengan proporsi 74,22%. Pada tahun 2014 mengalami penurunan terdapat 1009 kejadian kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban kecelakaan 1635 orang. Korban meninggal sebanyak 269 orang dengan CFR 26,66%, luka berat 315 orang dengan proporsi 23,06% dan luka ringan 1051 orang dengan proporsi 77,27%. Kemudian pada tahun 2015 mengalami penurunan terdapat 821 kejadian kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban kecelakaan 1.295 orang. Korban meninggal sebanyak 166 orang dengan CFR 20,21%, luka berat 277 orang dengan proporsi 24,53% dan luka ringan 852 orang dengan proporsi 75,46%⁴.

Di kota Kendari, tahun 2011 jumlah korban kecelakaan sebanyak 242 orang. Korban meninggal 30 orang dengan CFR 12,39%, luka berat 67 orang dengan proporsi 27,68% dan luka ringan 145 orang dengan proporsi 60%. Kemudian tahun 2012 mengalami peningkatan yaitu jumlah korban kecelakaan sebanyak 327 orang. Korban meninggal 39 orang dengan CFR 11,92%, luka berat 81 orang dengan proporsi 24,77% dan luka ringan 207 orang dengan proporsi 63,33% sedangkan tahun 2013 mengalami penurunan jumlah korban kecelakaan lalu lintas yaitu 225 orang. Korban meninggal mengalami peningkatan sebanyak 22 orang dengan CFR 9,77%, luka berat 83 orang dengan proporsi 36,88% dan luka ringan 120 orang dengan proporsi 53,33%⁵.

Berdasarkan data yang diperoleh di Instalasi Gawat Darurat Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari pada tahun 2012 yaitu jumlah korban kecelakaan lalu lintas sebanyak 598 orang. Korban meninggal sebanyak 6 orang dengan CFR 1,00%, luka berat sebanyak 62 orang dengan proporsi 10,47% dan luka ringan sebanyak 530 orang dengan proporsi 89,52%. Pada tahun 2013 yaitu jumlah korban kecelakaan lalu lintas menjadi 679 orang. Korban meninggal 10 dengan CFR 1,42%, luka berat 77 orang dengan proporsi 11,50% dan luka ringan 592 orang dengan proporsi 88,49%. Kemudian pada tahun 2014 yaitu jumlah korban kecelakaan lalu lintas menjadi 757 orang. Korban meninggal 13 orang dengan CFR 1,71%, luka berat meningkat 61 orang dengan proporsi 8,19% dan luka ringan 683 orang dengan proporsi 91,80%. Kemudian pada tahun 2015 terdapat 895 kejadian kecelakaan lalu lintas. Korban meninggal sebanyak 10 orang dengan CFR 1,11%, luka berat 85 orang dengan proporsi 9,60% dan luka ringan 800 orang dengan proporsi 89,38%⁶.

Secara umum penyebab kecelakaan lalu lintas yang telah dilaporkan yaitu faktor yang paling dominan memberikan kontribusi terjadinya kecelakaan lalu lintas

adalah faktor manusia /pengendara (*human factor*) yaitu sebesar 75-80%⁷.

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel, terdiri dari kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau hewan⁸.

Menurut Frank Bird, kecelakaan merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menyebabkan kerugian pada manusia, kerusakan pada property, dan hilang, atau terganggunya proses⁹.

METODE

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian analitik dengan pendekatan *cross sectional study* yaitu untuk mengetahui dinamika hubungan antara variabel bebas suatu jenis penelitian dimana antara variabel bebas dan variabel terikat dilakukan secara bersamaan pada satu saat dengan kriteria data nominal atau ordinal. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pasien yang berada di Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari yang berjumlah sebanyak 895 orang. Penarikan sampel menggunakan metode *simple random sampling* teknik ini digunakan untuk menggali informasi dari para pengendara. Penentuan sampel pada penelitian ini didasarkan pada ketersediaan pasien untuk menjadi responden.

HASIL

Karakteristik Responden Menurut Umur

No	Kelompok Umur (tahun)	Jumlah (n)	Persentase (%)
1	15-19	8	8,9
2	20-24	20	22,2
3	25-29	22	24,4
4	30-34	19	21,1
5	35-39	8	8,9
6	40-44	7	7,8
7	>45	6	6,7
Total		90	100

Sumber : Data Primer 2016

Tabel 2 menunjukkan distribusi responden berdasarkan kelompok umur pada korban keparahan kecelakaan lalu lintas rumah sakit umum daerah kota kendari tahun 2016 dari 90 responden terdapat beberapa proporsi kelompok umur, yaitu kelompok umur 15-19 tahun sebesar 8,9%, kelompok umur 20-24 tahun sebesar 22,2%, kelompok umur 25-29 tahun sebesar 24,4%, kelompok umur 30-34 tahun sebesar 21,1%, kelompok umur 35-39 tahun sebesar 8,9%, kelompok umur 40-44

tahun sebesar 7,8% dan kelompok umur >45 sebesar 6,7%.

Karakteristik Responden Menurut Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah (n)	Persentase (%)
1	Laki-laki	53	58,9
2	perempuan	37	41,1
Total		90	100

Sumber : Data Primer 2016

Tabel 3 menunjukkan distribusi responden berdasarkan jenis kelamin pada korban keparahan kecelakaan lalu lintas rumah sakit umum daerah kota kendari tahun 2016 dari 90 responden terdapat beberapa proporsi jenis kelamin, yaitu: laki-laki sebesar 54,4% dan perempuan sebesar 45,6%.

Karakteristik Responden Menurut Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah (n)	Persentase (%)
1	SD	1	1,1
2	SMP	4	4,4
3	SMA	52	57,8
4	D1-D2-D3	3	3,3
5	S1	30	33,3
Total		90	100

Sumber : Data Primer 2016

Tabel 4 menunjukkan distribusi responden berdasarkan tingkat pendidikan pada korban kecelakaan lalu lintas rumah sakit umum daerah kota kendari tahun 2016 dari 90 responden terdapat beberapa proporsi tingkat pendidikan, yaitu SD sebesar 1,1%, SMP sebesar 4,4%, SMA sebesar 57,8%, D1-D2-D3 sebesar 3,3% dan S1 sebesar 33,3%.

Karakteristik Responden Menurut Pekerjaan

No	Tingkat Pekerjaan	Jumlah (n)	Persentase (%)
1	PNS/TNI/POLRI	18	20,0
2	Pegawai Swasta	16	17,8
3	Wiraswasta	17	18,9
4	Pelajar/Mahasiswa	27	30,3
5	Lainya	12	13,3
Total		90	100

Sumber : Data Primer 2016

Tabel 5 menunjukkan distribusi responden berdasarkan tingkat pekerjaan pada korban keparahan kecelakaan lalu lintas rumah sakit umum daerah kota kendari tahun 2016 dari 90 responden terdapat beberapa proporsi tingkat pekerjaan yaitu PNS/TNI/POLRI sebesar 20,0%, pegawai swasta sebesar 17,8%, wiraswasta sebesar 18,9%, pelajar/mahasiswa sebesar 30,3%, lainnya sebesar 13,3%.

Analisis Univariat

Keparahan Korban

No	Keparahan korban	Jumlah (n)	Persentase (%)
1	Luka Ringan	43	47,8
2	Luka Berat	47	53,5
Total		90	100

Sumber : Data Primer 2016

Tabel 6 menunjukkan bahwa dari 90 responden, sebagian besar mendapatkan luka berat yaitu sebanyak 47 orang (53,5%) sedangkan responden yang mendapatkan luka ringan yaitu sebanyak 43 orang (47,8%).

Penggunaan Helm

No	Penggunaan Helm	Jumlah (n)	Persentase (%)
1	Standar	24	26,7
2	Tidak Standar	66	73,3
Total		90	100

Sumber: Data Primer 2016

Tabel 7 menunjukkan bahwa dari 90 responden, sebagian besar responden tidak menggunakan helm standar yaitu sebanyak 66 orang (73,3%) sedangkan sebagian kecil responden menggunakan helm tidak standar yaitu sebanyak 24 orang (26,7%).

Penggunaan Telepon Seluler

No	Penggunaan Telfon Seluler	Jumlah (n)	Persentase (%)
1	Menggunakan	54	60,0
2	Tidak Menggunakan	36	40,0
Total		90	100

Sumber: Data Primer 2016

Tabel 8 menunjukkan bahwa dari 90 responden, sebagian besar responden menggunakan telepon seluler yaitu sebanyak 54 orang (60,0%) sedangkan sebagian kecil responden tidak menggunakan telepon seluler yaitu sebanyak 36 orang (40,0%).

Kecepatan

No	Kecepatan	Jumlah (n)	Persentase (%)
1	Sedang	31	34,4
2	Cepat	59	65,6
Total		90	100

Sumber : Data Primer 2016

Tabel 9 menunjukkan bahwa dari 90 responden, sebagian besar responden dengan kecepatan sedang yaitu sebanyak 31 orang (34,4%) sedangkan sebagian kecil responden dengan kecepatan cepat yaitu sebanyak 59 orang (65,6%).

Analisis Bivariat

Hubungan Penggunaan Helm Dengan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari Tahun 2016

No	Penggunaan Helm	Keparahan Korban				Jumlah	PValue	
		Luka Ringan		Luka Berat				
		n	%	n	%			n
1	Standar	16	66,7	8	33,3	24	100	0,054
2	Tidak Standar	27	40,9	39	59,1	66	100	
Total		43	47,8	47	52,2	90	100	

Sumber: Data Primer 2016

Tabel 10 menunjukkan bahwa proporsi responden dengan penggunaan helm standar yang mengalami keparahan korban luka ringan sebesar 17,8% dan luka berat sebesar 8,9%. Sedangkan proporsi responden yang menggunakan helm tidak standar dengan keparahan korban luka ringan sebesar 30,0% dan luka berat sebesar 43,3%.

Hubungan Penggunaan Telepon Seluler Dengan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari Tahun 2016

No	Penggunaan Telepon Seluler	Keparahan Korban				Jumlah	PValue	
		Luka Ringan		Luka Berat				
		n	%	n	%			n
1	Menggunakan	26	48,1	28	51,9	54	100	1,000
2	Tidak Menggunakan	17	47,2	19	52,8	36	100	
Total		43	47,8	47	52,2	90	100	

Sumber : Data Primer 2016

Tabel 11 menunjukkan bahwa proporsi responden dengan penggunaan telepon seluler yang mengalami keparahan korban luka ringan sebesar 28,9% dan luka berat sebesar 31,1%. Sedangkan proporsi responden yang tidak menggunakan telepon seluler dengan keparahan korban luka ringan sebesar 18,9% dan luka berat sebesar 21,1%.

Hubungan Kecepatan Dengan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas di IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari Tahun 2016

No	Kecepatan	Keparahan Korban				Jumlah	PValue	
		Luka Ringan		Luka Berat				
		n	%	n	%			n
1	Sedang	22	71,0	9	29,0	31	100	0,003
2	Cepat	21	35,6	38	64,4	59	100	
Total		43	47,8	47	52,2	90	100	

Sumber : Data Primer 2016

Tabel 12 menunjukkan bahwa proporsi responden dengan kecepatan sedang yang mengalami keparahan korban luka ringan sebesar 24,4% dan luka berat sebesar 10,0%. Sedangkan proporsi responden yang kecepatan cepat dengan keparahan korban luka ringan sebesar 23,3% dan luka berat sebesar 42,2%. Berdasarkan hasil uji *chi square* diperoleh nilai $P_{value} = 0,003$ dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 0,05$). Sesuai dengan dasar pengambilan keputusan penelitian hipotesis bahwa jika $P_{value} (0,003) < 0,05$ maka H_0 ditolak H_1 diterima sehingga dapat dimaknai bahwa ada hubungan antara kecepatan dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pasien IGD RSUD Kota Kendari. Dengan uji keamatan didapatkan nilai R^2 sebesar 0,337 (korelasi sedang). Dari hasil uji analisis ini, menyatakan bahwa kecepatan memiliki hubungan

yang sedang terhadap keparahan korban kecelakaan lalu lintas.

DISKUSI

Hubungan Penggunaan Helm Dengan Keparahannya Korban Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari Tahun 2016

Penggunaan helm dalam penelitian ini digambarkan dengan penggunaan helm yang digunakan pada pengendara sepeda motor disaat berkendara. Berdasarkan hasil penelitian dapat dilihat secara statistik yang berarti tidak ada hubungan antara penggunaan helm dengan keparahan korban kecelakaan pada pasien IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari. Hal ini sejalan dengan penelitian terdahulu¹⁰ menunjukkan bahwa penggunaan helm secara statistik tidak cukup bukti berpengaruh terhadap tingkat keparahan, namun berpengaruh terhadap tingkat kesadaran pengemudi yang mengalami kecelakaan.

Keparahan dipengaruhi oleh tingkat kesadaran, sehingga secara tidak langsung penggunaan helm berpengaruh terhadap tingkat keparahan. Sejalan dengan penelitian terdahulu¹¹, tentang hubungan antara kepatuhan berlalu lintas dengan tingkat taruma pada kecelakaan lalu lintas pengemudi sepeda motor di IGD RSUP Dr. Wahidin Sudirohusodo, RSUD Daya dan RSUD Labuang Baji Makassar tahun 2013 $p = 0,67$ yang menyatakan tidak ada hubungan antara pemakaian helm dengan tingkat trauma/keparahan pada pengemudi sepeda motor.

Kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dapat mengakibatkan pengendara atau penumpangnya mengalami luka parah, bahkan sampai meninggal dunia. Hal ini disebabkan salah satunya karena minimnya perlindungan para pengendara sepeda motor. Bila dibandingkan dengan mobil, sepeda motor tidak memiliki instrumen peredam, sabuk pengaman guna menahan benturan.

Sepeda motor memiliki keunggulan yaitu ukuran yang lebih kecil dibandingkan mobil, hal ini membuat pengendara menjadi mudah untuk melaju bergerak di keramaian lalu lintas, akan tetapi hal ini jugalah yang kemudian dapat membuat para pengendara sepeda motor mudah terlibat kecelakaan yang dapat menyebabkan luka serius bagi pengendaranya.

Tingginya angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor ini disertai sejumlah fakta dari hasil penelitian di Indonesia yaitu satu dari tiga orang yang mengalami kecelakaan sepeda motor mengalami cedera di kepala. Dampak lebih lanjut dari cedera di kepala adalah dapat menyebabkan gangguan pada otak, pusat sistem syaraf dan urat syaraf tulang belakang bagian atas. Pengendara sepeda motor juga bisa mengalami gegar otak, cedera pada bagian kaki bahkan meninggal dunia. Untuk melindungi pengendara sepeda motor dari kecelakaan lalu lintas yang sering kali terjadi, pemerintah

pun mewajibkan penggunaan helm SNI (Standar Nasional Indonesia) guna mengantisipasi kemungkinan yang lebih buruk.

Dari hasil penelitian di lapangan bahwa sebagian besar responden tidak menggunakan helm dikarenakan beberapa faktor mereka beralasan bahwa jikalau di dalam berkendara dengan jarak dekat mereka tidak menggunakan helm padahal mereka tidak tau dimana kecelakaan akan bisa terjadi. Dengan menganggap hal remeh tersebut maka semakin menurunnya tingkat keparahan pada korban kecelakaan lalu lintas sepeda motor.

Hubungan Penggunaan Telepon Seluler Dengan Keparahannya Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari Tahun 2016

Penggunaan telepon seluler dalam penelitian ini adalah pemakaian telepon seluler disaat mengemudi. Berdasarkan hasil uji yang berarti tidak ada hubungan antara penggunaan telepon seluler dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pasien IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari. Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya¹² yang menyatakan bahwa adanya hubungan penggunaan telepon seluler dengan kejadian kecelakaan yang mengakibatkan terjadinya keparahan korban pada pengendara. Hal ini berbeda dengan yang peneliti lakukan di lapangan.

Berdasarkan dari penelitian di lapangan bahwa sebagian besar responden tidak menggunakan telepon seluler di saat berkendara. Dari alasan berbagai macam sumber responden ketika disaat berkendara mereka tidak menggunakan telepon seluler dikarenakan mereka takut akan terjadi kecelakaan karena kurang fokus di saat berkendara. Sebagian dari mereka juga mengatakan bahwa pada saat berkendara sebaiknya tidak menggunakan telepon seluler karena akan membahayakan diri sendiri dan orang lain.

Sebagian besar dari responden peneliti sadar akan bahayanya penggunaan telepon seluler pada saat berkendara. Ini mungkin dikarenakan perbedaan kota besar dan kota kecil dimana pada kota-kota besar di jalan yang padat kendaraan mereka tidak memperhatikan bahaya penggunaan telepon seluler sedangkan di kota-kota kecil yang masih lengah kendaraan serta kesadaran dari pengguna jalan untuk tidak memakai telepon seluler disaat berkendara.

Hubungan Kecepatan Dengan Keparahannya Korban Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Pada Pasien IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari Tahun 2016

Kecepatan yang dimaksud dalam penelitian ini dimana seberapa besar laju kendaraan yang dikendarai oleh pengendara sepeda motor dalam berkendara. Berdasarkan hasil yang berarti ada hubungan antara kecepatan dengan korban keparahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pasien IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari. Hal ini sejalan dengan penelitian terdahulu¹³ yang menunjukkan bahwa kecepatan

memiliki hubungan yang signifikan dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas. Sejalan dengan penelitian tersebut, hasil penelitian sebelumnya¹⁴ tentang profil keparahan cedera pada korban kecelakaan sepeda motor di IGD RSUP Fatmawati dengan hasil $p = 0,003$ yang menyatakan bahwa kecepatan tinggi memiliki hubungan dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas sepeda motor.

Risiko untuk terjadinya kematian dan cedera meningkat seiring dengan kenaikan kecepatan mengemudi. Kecepatan kendaraan 20 meter per jam mempunyai risiko 5% menyebabkan kematian sedangkan untuk kecepatan 85 meter per jam meningkatkan risiko kematian menjadi 85%. Kecelakaan sepeda motor akibat kecepatan tinggi saat mengemudikan kendaraannya pada umumnya mengalami cedera parah dikarenakan mengalami benturan hebat dan kuat yang memungkinkan korban terlempar jauh dari titik kejadian. Hasil yang tidak berbeda didapatkan di Kathmandu, Nepal, menunjukkan selama tahun 1981-2003 kematian akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya meningkat sebesar 3,88.

Kondisi fisik jalan yang rusak maupun yang mulus tidak berbeda bermakna terhadap proporsi keparahan cedera. Kondisi jalan yang mulus mendorong pengendara sepeda motor untuk memacu kecepatan sedangkan untuk kondisi jalan yang rusak pengendara sepeda motor biasanya kurang berhati-hati dalam mengemudikan kendaraannya meskipun dengan kecepatan yang rendah.

SIMPULAN

1. Tidak ada hubungan Penggunaan Helm dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas pada pasien IGD RSUD Kota Kendari Tahun 2016.
2. Tidak ada hubungan Penggunaan Telepon Seluler dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas pada pasien IGD RSUD Kota Kendari Tahun 2016.
3. Ada hubungan Kecepatan dengan keparahan korban kecelakaan lalu lintas pada pasien IGD RSUD Kota Kendari Tahun 2016.

SARAN

1. Untuk penggunaan Helm sebaiknya ada ditetapkannya aturan dalam berkendara untuk memakai helm berstandar internasional guna untuk mencegah terjadinya keparahan korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor.
2. Untuk penggunaan telepon seluler sebaiknya jangan menggunakan telepon seluler disaat berkendara selain untuk mencegah terjadinya kecelakaan juga berguna untuk tidak membahayakan pengendara lain di dalam berkendara

3. Untuk kecepatan sebaiknya di dalam berkendara tetap menjaga laju kendaraan guna untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas dan tetap berkendara sesuai dengan kecepatan yang sesuai dengan aturan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

1. Jeffry Rio H. 2012. Hubungan Faktor-Faktor Penyebab Dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Kota Medan Tahun 2008 – 2010. Universitas Sumatera Utara. (<http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/34939> diakses pada tanggal 5 Desember 2015)
2. Kemenhub RI, 2010. Perhubungan Darat Dalam Angka. (<http://www.hubdat.web.id>) diakses 5 Desember 2015
3. POLRI. 2013. Data Angka Kecelakaan Lalu Lintas Republik Indonesia.
4. POLDA SULTRA. 2015. Laporan Data Angka Kecelakaan Lalu Lintas Kota Kendari, Kendari.
5. Dinkes.Kota.Kendari, 2013. Profil Kesehatan Kota Kendari, Kendari.
6. Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari. 2015. Data Angka Kecelakaan Tahun 2012 sampai 2015. Kota Kendari.
7. Bustan. 2000a. Epidemiologi Kesehatan Darurat, PT. Umitoha Ukhuwah Grafika Makassar.
8. Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia nomor 5025.
9. Kartika, A. 2009. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi *Audit Delay* Di Indonesia (Studi Empiris Pada Perusahaan-Perusahaan Lq 45 Yang Terdaftar Di Bursa Efek Jakarta). Jurnal Vol. 16, No.1. Fakultas Ekonomi Universitas Stikubank. Semarang. (<http://www.unisbank.ac.id/ojs/index.php/fe3/article/viewFile/310/195> diakses pada tanggal 5 Desember 2015)
10. Sutarto. 2003. Pengaruh Pemakaian Helm dan Kecepatan Kendaraan Terhadap Tingkat Beratnya Trauma Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Pengemudi Sepeda Motor Tahun 2003. Masters thesis, Program Pascasarjana Universitas Diponegoro. Semarang. (<http://eprints.undip.ac.id/13721/> diakses pada tanggal 6 Desember 2016)
11. Muhidin. 2012. Hubungan Antara Kepatuhan Berlalu Lintas Dengan Tingkat Trauma Pada Kecelakaan Lalu Lintas Pengemudi Sepeda Motor Di IGD RSUP Dr. Wahidin Sudirohusodo, RSUD Daya Dan RSUD Labuang Baji. Makassar.
12. Sahabudin, dkk. 2011. Pengendara Sebagai Faktor Risiko Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Tahun 2010. Yogyakarta
13. Marsaid, dkk. 2003. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada

Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang. Jawa Timur.

14. Woro Riyadina, dkk. 2007. Profil Keparahan Cedera Pada Korban Kecelakaan Sepeda Motor Di Instalasi Gawat Darurat RSUP Fatmawati. *Universa Medicina*, Volume 26, No. 2, April-Juni 2007, hlm 64-72. W_riyadina@litbang.depkes.go.id diakses 2 Februari 2016.