

GAMBARAN KARAKTERISTIK KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI IGD RUMAH SAKIT UMUM DAERAH ANDI MAKASSAU KOTA PAREPARE

Andreas Tena¹, Andi Dwi Nilam²

¹⁻²STIKES Fatima Parepare, Program Studi Diploma III Keperawatan

Correspondence*: tenaandreas@gmail.com

Received: 1 Desember 2025 | Revised: 20 Desember 2025 | Accepted: 30 Desember 2025 | Published: 30 Desember 2025
Published by: Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Fatima Parepare
<https://www.lppmfatimaparepare.org/index.php/acitya/index>

ABSTRAK

Latar Belakang: Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian dan cedera di dunia, termasuk di Indonesia. RSUD Andi Makassar sebagai rumah sakit rujukan di Kota Parepare banyak menangani kasus kecelakaan lalu lintas, sehingga penting untuk mengetahui karakteristik pasien yang datang akibat kejadian tersebut. **Tujuan** Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran karakteristik kejadian kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendidikan terakhir, dan jenis kecelakaan pada pasien yang dirawat di IGD RSUD Andi Makassar Kota Parepare. **Penelitian** dilakukan untuk mengetahui Gambaran Karakteristik Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah kerja Rumah Sakit Umum Daerah Andi Makassar Kota Parepare **Metode Penelitian** ini menggunakan desain deskriptif kuantitatif dengan teknik total sampling. Data diperoleh dari rekam medis 54 pasien kecelakaan lalu lintas yang dirawat di IGD RSUD Andi Makassar selama Januari hingga April 2025. Data dianalisis menggunakan analisis univariat. **Hasil Penelitian** Mayoritas pasien berusia 20–30 tahun (41%), berjenis kelamin laki-laki (74%), dan bekerja sebagai wiraswasta (41%). Sebagian besar memiliki tingkat pendidikan SMA (52%) dan jenis kecelakaan yang paling umum adalah kecelakaan ganda (91%). **Kesimpulan** Pasien kecelakaan lalu lintas di IGD RSUD Andi Makassar didominasi oleh laki-laki usia produktif, berlatar belakang pendidikan menengah, dan sebagian besar mengalami kecelakaan ganda. Temuan ini diharapkan dapat menjadi dasar dalam upaya pencegahan dan edukasi masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas.

Kata Kunci: Kecelakaan lalu lintas, karakteristik pasien, IGD, RSUD Andi Makassar

ABSTRACT

Background Traffic accidents are one of the leading causes of death and injury worldwide, including in Indonesia. As a referral hospital in Parepare City, RSUD Andi Makassar handles many traffic accident cases, making it essential to understand the characteristics of affected patients. **Objective** This study aims to describe the characteristics of traffic accident cases based on age, gender, occupation, education level, and type of accident among patients treated in the Emergency Department of RSUD Andi Makassar, Parepare. **Methods** A descriptive quantitative research design was used with a total sampling technique. Data were obtained from the medical records of 54 traffic accident patients treated at the Emergency Department between January and April 2025. Data were analyzed using univariate analysis. **Results** Most patients were aged 20–30 years (41%), male (74%), and self-employed (41%). The majority had completed senior high school (52%), and the most common type of accident was dual-vehicle collisions (91%). **Conclusion** Traffic accident victims treated at RSUD Andi Makassar's emergency unit were predominantly young adult males with secondary education backgrounds, mostly involved in dual-vehicle accidents. These findings can inform prevention strategies and public education on road safety.

Keywords: Traffic accidents, patient characteristics, emergency department, RSUD Andi Makassar

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global yang menyebabkan kematian dan cedera serius. Menurut *World Health Organization* (WHO, 2021), sekitar 1,3 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas, dengan lebih dari 90% terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Tren global menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas masih menjadi penyebab kematian utama, terutama di kalangan pemuda usia 15-29 tahun (WHO, 2021).

Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia mencatat 103.645 kasus kecelakaan pada tahun 2021, dengan 25.266 korban jiwa. Angka ini meningkat dibandingkan tahun sebelumnya, menunjukkan perlunya intervensi kebijakan yang lebih efektif. Faktor utama penyebab kecelakaan di Indonesia meliputi pelanggaran batas kecepatan, pengaruh alkohol, dan ketidakpatuhan terhadap rambu lalu lintas (Korlantas Polri, 2022).

Provinsi Sulawesi Selatan juga tidak luput dari masalah ini. Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan (2023) melaporkan bahwa pada tahun 2022 terjadi 3.245 kasus kecelakaan, dengan 721 korban meninggal dunia.

Di Kota Parepare, berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Parepare (2023), terjadi 178 kasus kecelakaan pada tahun 2022, dengan 42 korban jiwa. Faktor dominan meliputi infrastruktur jalan yang kurang memadai, rendahnya kesadaran pengendara, dan maraknya pelanggaran lalu lintas. Kondisi ini mempertegas pentingnya upaya pencegahan melalui edukasi, penegakan hukum, dan perbaikan infrastruktur.

Sebagai salah satu rumah sakit rujukan di wilayah Parepare, RSUD Andi Makassar menangani banyak kasus darurat kecelakaan lalu lintas. Data rekam medis RSUD Andi Makassar pada tahun 2023 mencatat bahwa 35% pasien gawat darurat berasal dari kecelakaan lalu lintas, dengan tingkat kematian mencapai 15% akibat terlambatnya penanganan medis. (RSUD Andi Makassar, 2023).

Penelitian sebelumnya oleh Fadhil et al., (2021) di RSUD Wahidin Sudirohusodo Makassar menunjukkan bahwa mayoritas korban kecelakaan lalu lintas berusia 17–25 tahun dan disebabkan oleh faktor human error.

Permasalahan kecelakaan lalu lintas sangat beragam, namun beberapa permasalahan utama meliputi: kematian dan cedera; kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan kematian dan cedera yang serius. Kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas dapat memiliki dampak yang signifikan pada keluarga dan masyarakat (WHO, 2020). Kerusakan ekonomi: kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan kerugian ekonomi yang signifikan. Kerusakan ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas dapat berupa biaya perawatan medis, biaya perbaikan kendaraan, dan lain-lain (NHTSA, 2022). Beban pada sistem kesehatan: kecelakaan lalu lintas dapat membebani sistem kesehatan. Kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan peningkatan biaya perawatan medis dan beban pada sistem kesehatan (FHWA, 2021). Dampak psikologis: kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan dampak psikologis pada korban dan keluarga mereka. Dampak psikologis akibat kecelakaan lalu lintas dapat berupa stres, kecemasan, dan depresi (FHWA, 2021). Beberapa solusi yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan kecelakaan lalu lintas meliputi: Pendidikan dan kesadaran masyarakat: meningkatkan kesadaran masyarakat tentang keselamatan lalu lintas. Pendidikan dan kesadaran masyarakat dapat membantu mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas (WHO, 2020). Penegakan hukum: meningkatkan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Penegakan hukum

dapat membantu mengurangi pelanggaran lalu lintas dan meningkatkan keselamatan lalu lintas (NHTSA, 2022). Perbaikan infrastruktur: memperbaiki kondisi jalan dan infrastruktur lainnya. Perbaikan infrastruktur dapat membantu mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas (FHWA, 2021). Pengembangan teknologi: mengembangkan teknologi untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas. Pengembangan teknologi dapat membantu mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas (Elvik et al., 2020).

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Desain penelitian adalah metode yang digunakan bagi peneliti untuk melakukan suatu penelitian yang memberikan petunjuk terhadap jalannya penelitian (Lee, T., & Chang, Y., 2021).

Desain penelitian yang digunakan pada penelitian ini yaitu deskriptif kuantitatif dan kualitatif (Johnson, R., & Hill, A., 2022). Penelitian ini diarahkan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan gambaran karakteristik kejadian kecelakaan lalu lintas di IGD Rumah Sakit Umum Daerah Andi Makkasau.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Wilayah Kerja Rumah Sakit Umum Daerah Andi Makkasau Kota Parepare. Penelitian ini dilakukan pada periode April sampai Mei 2025.

C. Subyek Penelitian

Populasi adalah keseluruhan objek yang akan diteliti. Populasi ini sering juga disebut universe (Radjab & Jam'an, 2020). Populasi dalam kasus penelitian ini adalah semua orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang terdata di IGD RSUD Andi Makkasau Kota Parepare sebanyak 111 populasi.

Sampel adalah sebagian dari populasi yang diambil sebagai sampel sehingga mewakili dari seluruh populasi (Ahyar et al., 2020). Dalam penelitian ini sampel diambil dengan menggunakan teknik total sampling yaitu teknik pengambilan sampel dimana keseluruhan populasi dijadikan sampel dalam penelitian (Sugiyono, 2018). Sampel dalam penelitian ini adalah semua orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang terdata di rekam medis IGD RSUD Andi Makassar Kota Parepare sebanyak 111 populasi dari bulan januari-April tahun 2025.

D. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat yang digunakan dalam penelitian untuk mengukur variabel yang menjadi fokus studi untuk memperoleh data (Hikmawati, 2020). Adapun alat yang digunakan pada penelitian ini yaitu data rekam medis. Menurut Permenkes No. 24 tahun 2022 tentang rekam medis pada pasal 1 ayat 1, pengertian Rekam Medis adalah dokumen yang berisikan informasi identitas pasien, pemeriksaan, pengobatan, tindakan, dan pelayanan lain yang telah diberikan kepada pasien (Kementerian Kesehatan, 2022). Menurut (Presiden Republik Indonesia, 2023) Pada pasal 297 ayat (1) berbunyi "Dokumen rekam medis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 296 merupakan milik Fasilitas Pelayanan Kesehatan". pada ayat (2) berbunyi "Setiap Pasien berhak untuk mengakses informasi yang terdapat dalam dokumen rekam medis sebagaimana dimaksud pada ayat (1)". Pada ayat (3) berbunyi "Fasilitas Pelayanan Kesehatan wajib menjaga keamanan, keutuhan, kerahasiaan, dan ketersediaan

information yang terdapat dalam dokumen rekam medis sebagaimana dimaksud pada ayat (1)".

E. Metode Pengumpulan Data

Sugiyono (2020) dalam Metode Penelitian Kualitatif menyatakan bahwa pengumpulan data adalah proses memperoleh informasi yang relevan dengan menggunakan teknik seperti observasi, wawancara, dokumentasi, dan triangulasi. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan data sekunder dari rekam medis IGD Andi Makassar Kota Parepare.

F. Analisis dan Penyajian data

Analisis data merupakan salah satu proses penelitian yang dilakukan setelah semua data yang diperlukan guna memecahkan permasalahan yang diteliti sudah diperoleh secara lengkap. Ketajaman dan ketepatan dalam penggunaan alat analisis sangat menentukan keakuratan pengambilan kesimpulan, karena itu kegiatan analisis data merupakan kegiatan yang tidak dapat diabaikan begitu saja dalam proses penelitian. Kesalahan dalam menentukan alat analisis dapat berakibat fatal terhadap kesimpulan yang dihasilkan dan hal ini akan berdampak lebih buruk lagi terhadap penggunaan dan penerapan hasil penelitian tersebut. Dengan demikian, pengetahuan dan pemahaman tentang berbagai teknik analisis mutlak diperlukan bagi seorang peneliti agar hasil penelitiannya mampu memberikan kontribusi yang berarti bagi pemecahan masalah sekaligus hasil tersebut dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah (Radjab & Jam'an, 2020).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Hasil yang disajikan dalam penelitian ini yakni berupa analisis univariat dimana analisis ini bertujuan untuk mengetahui dan menggambarkan persentase dari gambaran karakteristik kejadian kecelakaan lalu lintas di IGD Rumah Sakit Umum Daerah Andi Makassar Kota Parepare. Berdasarkan hasil pengumpulan data, diperoleh gambaran karakteristik yang meliputi usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendidikan dan jenis kecelakaan.

1. Gambaran Lokasi dan Waktu Penelitian
Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 7-9 Mei 2025 di Rumah Sakit Umum Daerah Andi Makssau Kota Parepare.
2. Karakteristik Umum responden
 - a. Karakteristik berdasarkan Usia

Tabel 1 Usia responden

Usia responden	Frekuensi(f)	Presentase(%)
20-30	22	41%
31-40	11	20%
41-50	10	19%
51-60	5	9%
61-70	6	11%
Total	54	100%

Sumber Data Sekunder 2025

Berdasarkan Tabel 1 diatas dari 54 responden didapatkan usia responden yaitu dari usia 20-30 tahun sebanyak 22 responden (41%),usia 31-40 tahun sebanyak 11 responden (20%),usia 41-50 tahun sebanyak 10 responden (9%),usia 51-60 tahun 5 responden (9%),usia 61-70 tahun sebanyak 6 responden (11%).

b. Karakteristik Jenis Kelamin responden

Tabel 2 Jenis Kelamin responden

Jenis Kelamin Responden	Frekuensi (f)	Persentase (%)
Perempuan	14	26%
Laki-laki	40	74%
Total	54	100%

Sumber Data Sekunder

Berdasarkan Tabel 2 diatas dari 54 responden didapatkan yaitu yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 14 responden (26%) sedangkan laki-laki 40 responden (74%).

c. Karakteristik Pekerjaan responden

Tabel 3 Pekerjaan responden

Pekerjaan responden	Frekuensi (f)	Persentase (%)
Pelajar/Mahasiswa	14	26%
Pegawai Swasta/PNS	12	22%
Wiraswasta	22	41%
IRT	6	11%
Total	54	100%

Sumber Data Sekunder

Berdasarkan Tabel 3 diatas dari 54 responden didapatkan bahwa pekerjaan setiap pasien kecelakaan lalu lintas yaitu, pelajar/mahasiswa sebanyak 14 responden (26%), pegawai swasta/PNS sebanyak 12 responden (22%),wiraswasta sebanyak 22 responden (41%),dan IRT sebanyak 6 responden (11%).

d. Karakteristik Pendidikan responden

Pendidikan responden	Frekuensi (f)	Presentase (%)
Tidak tamat SD	3	6%
SD	3	6%
SMP	6	11%
SMA	28	52%
Diploma dan Sarjana	14	26%
Total	54	100%

Sumber Data Sekunder

Berdasarkan Tabel 4 di atas dari 54 responden didapatkan yang tidak tamat sd sebanyak 3 responden (6%),SD sebanyak 3 responden (6%),SMP 6 responden (11%),SMA sebanyak 28 responden (52%), Diploma dan Sarjana sebanyak 14 responden (26%).

e. Karakteristik Jenis Kecelakaan responden

Jenis Kecelakaan responden	Frekuensi (f)	Presentase (%)
Kecelakaan Tunggal	3	6%
Kecelakaan Ganda	49	91%
Kecelakaan Beruntun	2	4%
Total	54	100%

Sumber Data Sekunder

Berdasarkan Tabel 5 diatas dari 54 responden di dapatkan kecelakaan tunggal sebanyak 3 responden (6%),kecelakaan ganda 49 responden (91%),dan kecelakaan beruntun 2 responden (4%).

B. Pembahasan

1. Karakteristik Usia

Berdasarkan hasil penelitian, kelompok usia yang paling banyak mengalami kecelakaan adalah usia 20–30 tahun (41%), disusul oleh 31–40 tahun (20%). Ini menunjukkan bahwa usia produktif muda paling rentan terhadap kejadian kecelakaan.

Temuan ini sejalan dengan penelitian oleh Fadhil et al. (2021) yang menemukan bahwa mayoritas korban kecelakaan adalah kelompok usia 17–25 tahun di RSUD Wahidin Sudirohusodo Makassar. Hal ini juga didukung oleh data WHO (2021) bahwa kecelakaan merupakan penyebab utama kematian pada usia 15–29 tahun.

Kelompok usia 20–30 tahun merupakan kelompok yang paling dominan mengalami kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Data dari Korlantas Polri pada tahun 2023 mencatat bahwa lebih dari 70% korban kecelakaan lalu lintas berasal dari kelompok usia produktif, dengan persentase terbesar berada pada usia 20-an. Hal ini menunjukkan tingginya risiko kecelakaan pada usia muda yang aktif berinteraksi dengan lalu lintas sehari-hari, baik itu melalui pekerjaan, kuliah, maupun kegiatan sosial. Menurut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub), pada tahun 2023, sekitar 77% korban kecelakaan lalu lintas berada dalam kelompok usia produktif (15-59 tahun). Angka kecelakaan yang tinggi pada kelompok usia 20–30 tahun juga didorong oleh faktor-faktor perilaku berkendara yang kurang aman, seperti kecepatan tinggi, menyalip sembarangan, dan perilaku agresif di jalan.

Pada usia 20–30 tahun, banyak individu yang baru memiliki pengalaman berkendara, sehingga keterampilan mereka dalam mengenali dan merespons bahaya di jalan masih terbatas. Penelitian oleh Dwi Rahayu (2022) juga menunjukkan bahwa pengemudi muda cenderung memiliki perilaku berkendara yang agresif, seperti melaju dengan kecepatan tinggi atau menyalip kendaraan dengan sembarangan, serta merasa sangat percaya diri dengan kemampuan mengemudi mereka. Hal ini meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan. Selain itu, Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan bahwa kelompok usia ini sering terpapar risiko tinggi karena mobilitas yang tinggi, seperti pergi bekerja, kuliah, atau kegiatan sosial lainnya. Disamping itu, penggunaan ponsel saat

berkendara, baik untuk menelepon, mengirim pesan, atau mengakses media sosial, menjadi bentuk distraksi yang umum di kalangan anak muda, dan merupakan salah satu penyebab utama kecelakaan. Penelitian dari Universitas Airlangga (2023) juga mengungkapkan bahwa kurangnya kesadaran akan pentingnya keselamatan berkendara, seperti tidak menggunakan helm atau sabuk pengaman, serta terpengaruh oleh gaya hidup teman sebaya, seperti balap liar, turut menambah risiko. Sebagai respons terhadap kondisi ini, Kementerian Perhubungan melalui program keselamatan berlalu lintas menekankan lima pilar keselamatan jalan, yang salah satunya adalah meningkatkan kesadaran dan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan. Upaya edukasi dan kampanye keselamatan yang ditujukan khusus untuk generasi muda menjadi langkah penting untuk membentuk pola pikir dan kebiasaan berkendara yang lebih aman.

2. Karakteristik Jenis Kelamin

Sebanyak 74% korban adalah laki-laki, sedangkan perempuan hanya 26%. Ini menegaskan bahwa pria lebih dominan sebagai korban kecelakaan.

Penelitian Wang et al. (2023) menyebutkan bahwa pria lebih sering terlibat dalam kecelakaan fatal akibat perilaku berkendara agresif dan pelanggaran lalu lintas. WHO (2022) juga menyatakan bahwa laki-laki memiliki risiko lebih tinggi karena kecenderungan perilaku berisiko.

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan dominasi laki-laki sebagai korban utama. Berdasarkan laporan Korlantas Polri pada tahun 2023, sekitar 75% dari total korban kecelakaan lalu lintas adalah laki-laki. Hal ini menunjukkan bahwa laki-laki, terutama yang berada dalam usia produktif, memiliki frekuensi berkendara yang lebih tinggi, serta lebih sering terlibat dalam kecelakaan di jalan raya. Sebagian besar kecelakaan ini melibatkan individu dalam rentang usia produktif (15–59 tahun), dengan angka kecelakaan tertinggi pada kelompok usia muda, yaitu 17–25 tahun, di mana 57,9% di antaranya adalah laki-laki. Menurut data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub) pada tahun 2023, 77% korban kecelakaan lalu lintas berada dalam kategori usia produktif (15–59 tahun), dengan mayoritas adalah laki-laki. Di sisi lain, penggunaan ponsel saat berkendara menjadi bentuk distraksi yang umum di kalangan anak muda, dan penelitian oleh Universitas Airlangga (2023) menyebutkan bahwa pengemudi laki-laki lebih cenderung terlibat dalam perilaku berkendara berisiko, seperti menggunakan ponsel saat mengemudi. Pada tahun 2024, Kementerian Perhubungan menekankan bahwa intervensi berupa edukasi keselamatan lalu lintas sangat diperlukan untuk mengubah perilaku pengemudi, khususnya laki-laki, yang sering kali merasa yakin akan kemampuan mereka, namun mengabaikan keselamatan diri dan orang lain. Penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran lalu lintas seperti tidak menggunakan helm atau sabuk pengaman yang masih sering diabaikan, juga perlu diperketat untuk memberi efek jera. Peningkatan kesadaran akan risiko yang ditimbulkan akibat perilaku berkendara yang buruk dan ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas harus dilakukan melalui kampanye keselamatan yang lebih masif, khususnya yang menasar kelompok pengemudi laki-laki. Selain itu, perbaikan dan pembangunan infrastruktur jalan yang aman juga sangat penting.

3. Karakteristik Pekerjaan

Profesi yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan adalah wiraswasta (41%), diikuti pelajar/mahasiswa (26%), dan pegawai (22%). Studi oleh Kamila (2023) menunjukkan bahwa pekerja sektor informal dan wiraswasta sering memiliki jadwal kerja tidak tetap, menyebabkan kelelahan dan berkendara dalam kondisi kurang aman.

Manuport.co (2023) juga menegaskan bahwa aktivitas kerja dengan mobilitas tinggi meningkatkan risiko kecelakaan.

Kelompok wiraswasta di Indonesia sering kali menjadi kelompok yang dominan mengalami kecelakaan lalu lintas. Fenomena ini berkaitan erat dengan tingginya mobilitas yang dimiliki oleh para pelaku usaha dalam menjalankan aktivitas sehari-hari, seperti bertemu klien, mengantarkan barang, atau menyelesaikan urusan bisnis lainnya. Mobilitas tinggi ini biasanya disertai dengan jadwal kerja yang padat dan tidak menentu, sehingga menyebabkan wiraswasta kerap mengabaikan waktu istirahat yang cukup. Akibatnya, kelelahan saat berkendara menjadi hal yang lumrah terjadi dan meningkatkan risiko kecelakaan. Pernyataan ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Herawati (2021), yang menunjukkan bahwa faktor manusia, seperti kurang tertib berlalu lintas, menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Penelitian tersebut juga mengungkapkan bahwa kelompok usia produktif, termasuk wiraswasta, mendominasi sebagai pelaku dan korban kecelakaan lalu lintas. Selain itu, faktor lingkungan, seperti kondisi jalan yang kurang mendukung keselamatan, juga turut berkontribusi terhadap tingginya angka kecelakaan. Selain kelelahan, tekanan waktu yang dihadapi oleh pelaku usaha juga menjadi faktor penyebab perilaku berkendara yang berisiko. Penelitian di Kabupaten Gianyar, Bali, oleh Purnanta, Mahapatni, dan Wijaya (2021) menunjukkan bahwa pelaku kecelakaan lalu lintas di daerah tersebut didominasi oleh pengemudi kendaraan pribadi dan sepeda motor. Faktor manusia, seperti kelalaian dan kurangnya konsentrasi, menjadi penyebab utama kecelakaan. Penelitian ini juga menekankan pentingnya kesadaran dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas untuk mengurangi risiko kecelakaan.

4. Karakteristik Pendidikan

Sebanyak 52% korban memiliki pendidikan SMA, disusul pendidikan tinggi (Diploma/Sarjana) sebesar 26%. Berdasarkan hasil yang didapatkan dari data pasien, bahwa pasien yang mengalami kecelakaan lalu lintas kebanyakan berpendidikan sebagai SMA. Penelitian oleh Sugiyarto et al. (2023) menunjukkan bahwa individu dengan tingkat pendidikan menengah memiliki kesadaran yang belum optimal terhadap keselamatan berkendara. Pendidikan rendah juga sering dihubungkan dengan rendahnya pemahaman aturan lalu lintas (Kemenkes RI, 2022).

Anak usia SMA atau remaja usia sekolah menengah atas sering menjadi kelompok yang dominan mengalami kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang berkaitan dengan kondisi psikologis dan sosial mereka. Pertama, remaja pada usia ini umumnya masih pemula dalam berkendara sehingga pengalaman dan keterampilan mereka dalam mengendalikan kendaraan serta mengenali risiko di jalan masih terbatas (Susanti, 2023). Selain itu, perilaku berisiko dan impulsif sangat umum terjadi di kalangan remaja karena perkembangan otak yang belum sepenuhnya matang, khususnya bagian yang mengatur pengambilan keputusan dan kontrol diri (Arnett, 1992). Tekanan dari teman sebaya juga turut memengaruhi, di mana remaja cenderung melakukan tindakan berbahaya seperti balap liar dan kebut-kebutan demi diterima dalam kelompok sosialnya (Elliott et al., 2004). Faktor lain yang meningkatkan risiko kecelakaan adalah penggunaan ponsel saat berkendara, yang menyebabkan distraksi dan mengurangi konsentrasi remaja di jalan (Wang et al., 2023). Selain itu, kurangnya kesadaran tentang pentingnya keselamatan, seperti penggunaan helm dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, menjadi penyebab tambahan dominasi kecelakaan pada kelompok ini (Kementerian Kesehatan RI, 2022). Oleh karena itu, intervensi edukasi keselamatan

berkendara khusus untuk remaja sangat penting guna mengurangi angka kecelakaan di kalangan anak SMA.

5. Karakteristik Jenis Kecelakaan

Sebagian besar korban mengalami kecelakaan ganda (91%), yaitu tabrakan dua kendaraan. Kecelakaan tunggal hanya 6%, dan beruntun 4%. Berdasarkan hasil yang didapatkan dari data pasien, bahwa pasien yang mengalami kecelakaan lalu lintas kebanyakan korban dari kecelakaan ganda yang melibatkan 2 kendaraan atau bisa lebih dari 2 orang.

Susanti (2023) menyatakan bahwa kecelakaan ganda paling umum terjadi di jalan raya, terutama akibat pelanggaran rambu, kecepatan tinggi, dan tidak menjaga jarak. Hal ini menunjukkan bahwa edukasi tentang etika berkendara sangat penting.

Salah satu penyebab utama kecelakaan ganda adalah kelalaian pengemudi. Polresta Sidoarjo mencatat bahwa sekitar 57% kecelakaan di Sidoarjo pada 2023 disebabkan oleh kelalaian pengemudi, seperti tidak menjaga jarak aman, melawan arus, atau tidak mematuhi rambu lalu lintas. Kelalaian ini sering menyebabkan kecelakaan beruntun, di mana satu kendaraan menabrak kendaraan lain, menyebabkan tabrakan lebih lanjut dengan kendaraan lain di belakangnya. Selain faktor manusia, kondisi jalan juga berperan besar dalam terjadinya kecelakaan beruntun. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada 2021 mengungkapkan bahwa desain jalan yang buruk, seperti tikungan tajam tanpa rambu yang jelas, serta kurangnya penerangan, meningkatkan potensi kecelakaan ganda. Dalam banyak kasus, pengemudi tidak siap menghadapi perubahan arah atau kondisi jalan yang tiba-tiba, menyebabkan tabrakan yang beruntun. Hal ini terjadi, misalnya, di Tikungan Harmoko Musi Banyuasin, yang merupakan titik rawan kecelakaan karena desain jalan yang tidak memadai. Kondisi jalan yang tidak sesuai standar keselamatan, seperti jalan berlubang atau rusak, serta minimnya penerangan dan rambu peringatan, juga meningkatkan risiko kecelakaan beruntun. Penelitian dari Universitas Negeri Surabaya (2020) mengungkapkan bahwa kecelakaan sering terjadi di jalan yang minim penerangan dan tidak memiliki rambu yang jelas. Misalnya, di jalan Denpasar-Gilimanuk, kecelakaan beruntun sering terjadi karena pengemudi tidak dapat melihat dengan jelas potensi bahaya di depan mereka, terutama saat malam hari. (journal.unesa.ac.id)

KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil penelitian yang dilakukan dengan Gambaran Karakteristik Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Kerja Rumah Sakit Andi Makassar Kota Parepare, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari 54 pengambilan data sekunder mayoritas didapatkan usia terbanyak yang mengalami kecelakaan lalu lintas yaitu usia 20-30 tahun (41%).
2. Dari 54 pengambilan data sekunder mayoritas didapatkan dalam kecelakaan lalu lintas kebanyakan berjenis kelamin laki-laki sebanyak 40 responden (74%).
3. Dari 54 pengambilan data sekunder mayoritas didapatkan, bahwa pasien yang mengalami kecelakaan lalu lintas kebanyakan bekerja sebagai wiraswasta. 22 responden (41%).
4. Dari 54 pengambilan data sekunder mayoritas didapatkan, bahwa pasien yang mengalami kecelakaan lalu lintas kebanyakan berpendidikan sebagai SMA.

5. Dari 54 pengambilan data sekunder mayoritas didapatkan, bahwa pasien yang mengalami kecelakaan lalu lintas kebanyakan korban dari kecelakaan ganda yang melibatkan 2 kendaraan atau bisa lebih dari 2 orang.

SARAN

1. Peneliti Selanjutnya
Kepada peneliti selanjutnya yang nantinya akan melakukan penelitian serupa hendaknya melakukan uji hipotesis untuk mengetahui apakah usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendidikan, dan jenis kecelakaan berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas.
2. Insitusi
Diharapkan kepada pihak institusi untuk menambah buku Pustaka mengenai kecelakaan lalu lintas dan meningkatkan pembelajaran serta penanaman pemahaman kepada mahasiswa mengenai pencegahan kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Awan, MS, Khan, S., & Shah, MA (2022). Dampak konsumsi alkohol terhadap kecelakaan lalu lintas: Tinjauan sistematis. *Jurnal Kedokteran Lalu Lintas*, 58 (4), 208-215.
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Statistik Transportasi Indonesia 2022*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Fasilitas Keselamatan Jalan Global. (2022). Meningkatkan Desain Keselamatan Jalan.
- Federal Highway Administration (FHWA). (2021). *Highway Safety Improvement Program Manual*. U.S. Department of Transportation.
- Gupta, P., et al. (2021). Traumatic cardiovascular injuries in traffic accidents: Diagnosis and management. *Journal of Trauma and Critical Care*, 36(5), 432-439.
- Ibrahim, M., et al. (2022). Management of hemorrhagic shock in trauma patients: Evidence and guidelines. *Emergency Medicine Journal*, 40(1), 76-83.
- Jaffar, A., Ahmed, M., & Hussain, M. (2020). Peran perilaku pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas: Tinjauan. *Jurnal Penelitian Keselamatan*, 71 , 121-130.
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. (2022). *Laporan Tahunan Keselamatan Jalan*. Jakarta: Kementerian Kesehatan RI.
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. (2023). *Profil Kesehatan Indonesia Tahun 2022*. Jakarta: Kementerian Kesehatan Republik Indonesia.
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. (2022). *Riset Kesehatan Dasar (Riskesdas)*. Jakarta: Kementerian Kesehatan RI.

- Kementerian Kesehatan RI. (2023). Pedoman Penanganan Cedera Akibat Kecelakaan Lalu Lintas.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Laporan Kecelakaan Lalu Lintas Nasional.
- Korlantas Polri. (2021). *Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2021 tentang Pengelolaan Materiel Registrasi dan Identifikasi*. Jakarta: Korlantas Polri.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). *Laporan Tahunan Keselamatan Transportasi Darat*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Klinik Bedah Saraf Amerika Utara. (2022). Cedera Otak Traumatis dalam Kecelakaan Lalu Lintas.
- Kurniawan, A., Wibowo, A., & Fadillah, F. (2023). Faktor lingkungan yang berkontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas: Studi cuaca dan kondisi jalan di Indonesia. *Keselamatan dan Manajemen Lalu Lintas*, 12 (1), 45-53.
- Kwon, J., et al. (2020). *Musculoskeletal injuries and rehabilitation in traffic accidents: Long-term outcomes and management strategies*. *Injury and Rehabilitation Journal*, 22(4), 110-118.
- Kamila, R. (2023). Hubungan pekerjaan dan kecelakaan lalu lintas. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan*, 10(2), 89-96.
- Liu, Y., et al. (2022). *Psychological outcomes in traffic accident victims: PTSD and anxiety disorders*. *Journal of Clinical Psychology*, 78(2), 270-281.
- Maulina, S. (2023). *Penelitian Pengaruh Distraksi Pengemudi Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas*. Universitas Airlangga.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). (2022). *Traffic Safety Facts Annual Report*. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation.
- Ramli, I., Haris, M., & Yanto, A. (2021). Perawatan kendaraan dan kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas: Studi kasus di Jakarta. *Jurnal Keselamatan Transportasi Indonesia*, 4 (2), 97-103.
- Sugiyarto, T. S., Arsyad, L. O. M. N., Welendo, L., Statiswaty, & Sunarjo, I. S. (2023). Mengurangi potensi kecelakaan jalan raya dengan kampanye dan sosialisasi keselamatan berkendara (safety riding) pada pelajar Kota Kendari. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Ilmu Terapan*, 4(2), 170-177.
- Susanti, L. (2023). Jenis kecelakaan dan faktor penyebabnya. *Jurnal Ilmiah Transportasi Publik*, 5(1), 45-52.

- Wang, X., et al. (2023). *Infection control in open fractures: A systematic review of clinical practices in trauma care. Journal of Trauma and Infection, 31(2), 158-165.*
- Wang, Y., Liu, X., Zhang, H., & Chen, L. (2023). Complex network analysis on traffic accidents. *Journal of Transport Safety, 11(1), 45-58.*
- Zhao, Q., et al. (2021). *Head injury management in traffic accidents: Advances in diagnosis and treatment. Journal of Neurosurgery, 45(3), 216-223.*