

BAB I
PENDAHULUAN
A. Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang menjadi masalah di seluruh dunia. Kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh utama kaum muda berusia 10-24 tahun. *Data Report on Road Traffic Injury Prevention*, menjelaskan bahwa setiap tahunnya di seluruh dunia terdapat sekitar 1,2 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta lainnya mengalami luka-luka (WHO, 2016).

Kecelakaan lalu lintas juga mengakibatkan 33.815 korban tewas di kawasan Asia Tenggara pada tahun 2010, dengan rata-rata 18,5 korban tewas per 100.000 populasi. Rata-rata kematian karena kecelakaan lalu lintas dua kali lebih tinggi di negara berpenghasilan rendah dan menengah, dengan penggunaan sepeda motor lebih dominan. Pengguna jalan yang rentan mengalami kecelakaan lalu lintas yaitu pengguna kendaraan bermotor roda dua, roda tiga, pejalan kaki, dan pesepeda, menyumbangkan hampir setengah (50%) dari total kematian (WHO, 2015).

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam dua tahun terakhir, dinilai sebagai pembunuh terbesar ketiga setelah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia telah memakan korban sebanyak 37.000 jiwa pada tahun 2005 dan 48.400 jiwa pada tahun 2010. Disamping itu, sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yaitu 22-50 tahun (WHO, 2015). Berdasarkan data dari Korps Lalu Lintas Mabes Polri mencatat pada tahun 2013 terjadi 101.037 kecelakaan lalu lintas. Ini artinya, terjadi 12 kasus kecelakaan lalu lintas pada setiap jam. Kecelakaan tersebut menimbulkan 25.157 korban meninggal dunia. Di Indonesia, rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas (Ratnasari, 2014).

Berdasarkan data dari Profil Kesehatan DIY (2017), kecelakaan (*intra cranial injury*) memperlihatkan tren peningkatan sebagai penyebab kematian. Data Polisi Daerah (Polda) DIY mengungkapkan bahwa kecelakaan di DIY cenderung mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Menurut Kasubdit Penegakkan Hukum (Gakkum) Ditlantas Polda DIY (2019), menjelaskan bahwa angka

kecelakaan lalu lintas di DIY sangat tinggi. Bahkan hanya dalam tiga bulan sejak Januari hingga Maret 2019 angka kecelakaan lalu lintas di DIY mencapai 1.831 kasus dengan memakan korban 117 jiwa. Dari 1.831 kasus kecelakaan tersebut, terbanyak terjadi di Kabupaten Bantul yaitu dengan 600 kasus dengan korban meninggal dunia 30 orang. Selain menyebabkan korban meninggal dunia, kecelakaan lalu lintas juga menyebabkan korban luka ringan, luka sedang, luka berat, dan kerugian material.

Berdasarkan keterangan dari Kasatlantas Ipda Moelyanto (2017) yang di terbitkan dalam Repulika.co.id, pada wilayah Kabupaten Bantul yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas adalah salah satunya di jalan Parangtritis. Berdasarkan hasil dari studi pendahuluan di Polres Bantul, didapatkan hasil bahwa data kecelakaan dalam kurun waktu 14 Desember 2019 sampai 20 Januari 2020 terdapat 25 kasus kecelakaan lalu lintas dengan 6 kasus yang terletak di Kelurahan/Desa Patalan, Kecamatan Jetis, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta. Berdasarkan hasil wawancara terhadap 5 orang di Desa Patalan, Jalan Parangtritis, mereka mengatakan sudah pernah menemui dan kemudian menolong kejadian kecelakaan lalu lintas. Dari kejadian tersebut beberapa diantaranya pernah memberikan P3K, dan beberapa diantaranya pernah memanggil bantuan/ *ambulance*.

Proporsi cedera karena kecelakaan lalu lintas di provinsi DIY yaitu 2,5%, sedangkan rata-rata di Indonesia yaitu 2,2%. Proporsi cedera karena kecelakaan lalu lintas menurut karakteristik pada kelompok umur untuk persentase tertinggi yaitu dalam rentang usia 15 sampai 24 tahun dengan 4,9%, terkait jenis kelamin untuk persentase tertinggi yaitu laki-laki dengan 2,9%, terkait tingkat pendidikan untuk persentase tertinggi yaitu tamat SMP / MTS dengan 3,4%, terkait status pekerjaan untuk persentase tertinggi yaitu pegawai swasta dengan 3,7%, dan terkait tempat tinggal untuk persentase tertinggi yaitu di perkotaan dengan 2,4% (Kementrian Kesehatan Republik Indonesia, 2018).

Proporsi kegiatan yang sedang dilakukan saat terjadi kecelakaan lalu lintas di provinsi DIY yaitu sedang mengendarai sepeda motor 78,5% (rata-rata di Indonesia 72,7%), membonceng/penumpang sepeda motor 11,0% (rata-rata di Indonesia 19.2%), mengendarai mobil/sopir 1.1% (rata-rata di Indonesia 1.2%),

menumpang/penumpang mobil 2,0% (rata-rata di Indonesia 1.3%), naik kendaraan tidak bermesin 3,6% (rata-rata di Indonesia 2,7%), dan pejalan kaki 3,8% (rata-rata di Indonesia 4.3%) (Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, 2018).

Kejadian gawat darurat biasanya terjadi sangat cepat dan tiba-tiba, sehingga sulit diprediksi kapan dan dimana akan terjadi, contohnya yaitu kecelakaan. Korban kecelakaan seharusnya memerlukan pertolongan pertama. Dalam keadaan gawat darurat, penanganan korban kecelakaan dalam waktu satu jam pertama merupakan waktu yang sangat penting untuk dilakukan penanganan menyelamatkan korban dan menghindari kondisi buruk atau kematian. Di sinilah pengetahuan dan keterampilan melakukan pertolongan pertama dibutuhkan oleh siapa saja (Anggraini et al., 2018). Menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 232 menjelaskan bahwa :

“Setiap orang yang mendengar, melihat, dan/atau mengetahui terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib : memberikan pertolongan kepada korban kecelakaan lalu lintas, melaporkan kecelakaan tersebut kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan/atau memberikan keterangan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia”.

Pertolongan pertama adalah upaya pertolongan dan perawatan sementara terhadap korban kecelakaan sebelum mendapat pertolongan yang lebih sempurna dari petugas kesehatan. Pertolongan pertama tersebut bukan sebagai pengobatan atau penanganan yang sempurna, namun hanya berupa pertolongan sementara yang dilakukan oleh siapapun yang pertama kali melihat korban. Tujuan dari pertolongan pertama adalah untuk mencegah cacat yang lebih berat, mencegah infeksi, mengurangi rasa sakit, mengurangi rasa takut, dan mengurangi risiko kematian. Tindakan pertolongan pertama yang dilakukan dengan benar akan mengurangi cacat atau penderitaan hingga menyelamatkan korban dari kematian, tetapi apabila tindakan dilakukan dengan tidak benar maka akan memperburuk kondisi akibat kecelakaan, hingga hal terburuknya dapat membunuh korban. Dalam kehidupan sehari-hari sering terjadi kecelakaan yang menimpa baik seseorang maupun sekelompok orang. Tidak dapat dipungkiri, kecelakaan bisa terjadi dimana saja, baik di rumah, di jalan, tempat kerja, dan lain sebagainya. Untuk mengatasi masalah tersebut, maka masyarakat perlu mengetahui prosedur dasar pertolongan pertama

pada kecelakaan, terutama pada kasus kecelakaan lalu lintas (Anggraini et al., 2018).

Salah satu faktor yang mempengaruhi pemberian pertolongan pertama yaitu karakteristik penolong. Penolong awal korban kecelakaan lalu lintas bukanlah tenaga medis terlatih, namun mereka adalah keluarga korban, polisi, sopir angkutan umum, dan orang-orang yang berada di sekitar tempat kejadian. Rata-rata penolong tersebut hampir tidak atau belum mempunyai kompetensi dalam memberikan pertolongan medis maupun bantuan hidup dasar (Pallavisarji, 2013). Tingginya angka kematian pada korban kecelakaan lalu lintas bisa disebabkan oleh pemberian pertolongan pertama yang kurang tepat pada korban tersebut. Kebanyakan masyarakat awam tidak mengerti cara melakukan pertolongan pertama karena kurangnya kesadaran dan pengetahuan tentang penanganan pertolongan pertama pada korban yang mengalami kondisi gawat darurat (Kurniawan, 2014).

Ada beberapa hal yang mempengaruhi seseorang tersebut mau menolong atau tidak, salah satunya adalah *self efficacy* atau kepercayaan diri. *Self-efficacy* atau rasa percaya diri dari masyarakat awam dalam memberikan pertolongan pertama pada korban kecelakaan tergolong rendah, karena mereka merasa takut apabila tindakan mereka tidak tepat, dan dapat memperburuk kondisi korban kecelakaan. Hal ini disebabkan karena sebagian besar masyarakat tidak mengetahui cara memberikan pertolongan yang tepat (Ambarika, 2017).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan sebelumnya oleh (Kase, Prastiwi, & Sutriningsih, 2018) membuktikan bahwa hampir separuh (46,7%) responden memiliki pengetahuan kurang tentang tindakan awal gawat darurat, lebih dari separuh (56,7%) responden melakukan tindakan awal gawat darurat dengan kurang baik. Uji kolerasi *pearson product moment* terdapat hubungan pengetahuan masyarakat awam dengan tindakan awal gawat darurat kecelakaan lalulintas di Kelurahan Tlogomas Kecamatan Lowokwaru Malang dengan p value ($0,004 < 0,050$). Maka dari itu, sangat pentingnya pengetahuan masyarakat terkait pertolongan pertama pada kasus kecelakaan lalu lintas yaitu dalam tindakan melakukan pertolongan pada korban yang mengalami kondisi gawat darurat tidak

boleh sembarangan, cara menolong korban terdapat tahapan-tahapan yang harus diperhatikan oleh seorang penolong.

Berdasarkan permasalahan-permasalahan yang telah di uraikan tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti “Gambaran Tingkat Pengetahuan Masyarakat tentang Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas di Dusun Patalan, Kecamatan Jetis, Bantul, Yogyakarta”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti membuat rumusan masalah : bagaimanakah gambaran tingkat pengetahuan masyarakat di Dusun Patalan, Kelurahan Patalan, Kecamatan Jetis, Bantul, Yogyakarta tentang pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas ?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui gambaran tingkat pengetahuan masyarakat di Dusun Patalan, Kelurahan Patalan, Kecamatan Jetis, Bantul, Yogyakarta tentang pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas.

2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui pengetahuan pada aspek pengertian Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.
- b. Untuk mengetahui pengetahuan pada aspek tujuan Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.
- c. Untuk mengetahui pengetahuan pada aspek prinsip Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.
- d. Untuk mengetahui pengetahuan pada aspek langkah Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.
- e. Untuk mengetahui karakteristik responden pada aspek usia, jenis kelamin, dan tingkat pendidikan.
- f. Untuk mengetahui keterpaparan masyarakat terhadap sumber informasi terkait pertolongan pertama pada kasus kecelakaan lalu lintas.

- g. Untuk mengetahui pengalaman masyarakat terkait pertolongan pertama pada kasus kecelakaan lalu lintas.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Sebagai bahan kajian dari Keperawatan Gawat Darurat terkait tingkat pengetahuan masyarakat awam dalam pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Masyarakat

Bisa meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pengetahuan yang dimiliki terkait pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas sehingga masyarakat ketika menjumpai kecelakaan lalu lintas mampu melakukan tindakan awal pada kegawardaruratan.

b. Bagi Puskesmas

Sebagai data yang dapat digunakan dalam pengambilan kebijakan atau pembuatan program untuk melatih masyarakat dalam melakukan tindakan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas.

c. Bagi Polres Bantul

Sebagai data yang dapat digunakan terkait tingkat pengetahuan masyarakat di dusun Patalan tentang pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas.