

**GAMBARAN POLA LUKA PADA KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS
DI RUMAH SAKIT UMUM DAERAH RAJA AHMAD TABIB PROVINSI
KEPULAUAN RIAU PERIODE JANUARI-DESEMBER TAHUN 2022**

Dyah Marianingrum¹, Kasih Purwati², Muhammad Raflin Ilhami Pratama³

¹Fakultas Kedokteran Universitas Batam, dyahmarianingrum@univbatam.ac.id

²Fakultas Kedokteran Universitas Batam, kasihpurwanti@univbatam.ac.id

³Fakultas Kedokteran Universitas Batam, muhammadraflin@gmail.ac.id

ABSTRACT

Background: *Traffic accidents are a leading cause of death in developing countries, and the incidence continues to rise with population growth and increased transportation mobility. This study aims to analyze the pattern of injuries in traffic accident victims treated at Raja Ahmad Tabib Regional General Hospital, Riau Islands Province, during the period from January to December 2022.*

Methods: *This study utilized a retrospective descriptive design with a cross-sectional approach. The population consisted of 1,533 traffic accident victims during the January-December 2022 period, and a sample of 318 individuals was selected using purposive sampling. Data analysis was conducted using descriptive statistics.*

Results: *The study revealed that 69.5% of the victims were aged over 30 years, 66.7% were male, and 84.0% survived the accidents. The most common injury pattern among pedestrians was abrasions (37.9%), motorbike riders most frequently experienced abrasions (48.0%), car drivers mostly suffered from lacerations (43.4%), and car passengers predominantly had contusions (50.0%).*

Conclusion: *This research concludes that the injury patterns in traffic accident victims at Raja Ahmad Tabib Regional General Hospital in the Riau Islands Province during 2022 show that abrasions are dominant among motorbike riders, lacerations are predominant among car drivers, and contusions are prevalent among car passengers.*

Keywords: *Injury Pattern, Traffic Accidents, Traffic Accident Victims*

ABSTRAK

Latar Belakang: Kecelakaan lalu lintas adalah salah satu penyebab kematian utama di negara berkembang, dan insiden ini terus meningkat seiring dengan pertumbuhan populasi dan mobilitas transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pola luka pada korban kecelakaan lalu lintas yang dirawat di RSUD Raja Ahmad Tabib, Provinsi Kepulauan Riau, selama periode Januari hingga Desember 2022.

Metode: Penelitian ini menggunakan desain retrospektif deskriptif dengan pendekatan cross-sectional. Populasi terdiri dari 1,533 korban kecelakaan lalu lintas pada periode Januari-Desember 2022, dan sampel sebanyak 318 orang dipilih dengan metode purposive sampling. Analisis data menggunakan *statistic descriptive*.

Hasil: Hasil penelitian menunjukkan bahwa 69,5% korban berusia >30 tahun, 66,7% berjenis kelamin laki-laki, dan 84,0% keadaan korban hidup. Pola cedera yang paling umum pada pejalan kaki adalah luka lecet (37,9%), pengendara sepeda motor paling sering mengalami luka lecet (48,0%), pengemudi mobil paling banyak mengalami luka robek (43,4%), sementara penumpang mobil paling sering mengalami luka memar (50,0%).

Kesimpulan: Penelitian ini menyimpulkan bahwa pola cedera pada korban kecelakaan lalu lintas di RSUD Provinsi Kepulauan Riau selama 2022 menunjukkan bahwa luka lecet dominan pada pengendara sepeda motor, luka robek dominan pada pengemudi mobil, dan luka memar dominan pada penumpang mobil.

Kata kunci: Pola Luka, Kecelakaan Lalu Lintas, Korban Kecelakaan Lalu Lintas

PENDAHULUAN

Di zaman modern seperti sekarang ini, bidang transportasi memiliki peran penting dalam kesejahteraan masyarakat sehingga mendukung pertumbuhan di berbagai sektor. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi mendukung perkembangan alat transportasi secara pesat, sehingga menyebabkan laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat. Perkembangan kendaraan sebagai alat transportasi memberikan dampak positif bagi pemenuhan dan peningkatan kesejahteraan manusia, terutama sebagai alat mobilisasi guna memperlancar aktivitas sehari-hari. Namun hal ini juga diiringi dengan timbulnya beberapa dampak negatif yang tidak diinginkan, seperti kemacetan dan tingkat angka kecelakaan lalu lintas (Hidayat et al, 2013).

Saat ini kecelakaan lalu lintas menempati urutan ketiga penyebab kematian di negara berkembang, Kecelakaan lalu lintas cenderung meningkat setiap tahunnya seiring dengan meningkatnya jumlah pengguna jalan dan mudahnya kepemilikan sarana transportasi. Setiap hari sekitar 3400 orang meninggal karena kecelakaan lalu lintas diseluruh dunia. Hampir 90% kecelakaan lalu lintas di dunia terjadi pada negara berpenghasilan rendah dan menengah. Lebih dari 25% kecelakaan lalu lintas yang ada didunia terjadi di Asia Tenggara (Kumar KA, 2020).

World Health Organization (WHO) 2018 menyatakan bahwa, dalam setiap tahun tercatat ada 1,35 juta orang tewas dikarenakan kejadian kecelakaan lalu lintas diseluruh dunia. Artinya, setiap 24 detik terdapat satu orang kehilangan nyawa dijalanan di seluruh dunia. WHO juga menyebutkan 73% korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas adalah laki-laki.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistika, jumlah kecelakaan yang terjadi Indonesia tahun 2016 sebanyak 106.129 kasus, dengan korban meninggal berjumlah 26.185 jiwa, luka berat 22.558 orang, luka ringan 121.550 orang, dan kerugian materi mencapai 226.833 juta

rupiah. Menurut Korlantas Polri Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, sejak bulan April hingga Juni 2018 terdapat 26.592 kasus dengan korban meninggal sebanyak 6.444 orang.

Menurut data dari Kepolisian Daerah Provinsi Kepulauan Riau, pada tahun 2021 terdapat 704 kasus kecelakaan lalu lintas dimana terdapat korban meninggal sebanyak 110 orang, luka berat sebanyak 148 orang, dan luka ringan sebanyak 572 orang (Polda Kepri, 2022).

Sebuah penelitian Chalya (2012) menyebutkan laki-laki paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas dikarenakan adanya peningkatan partisipasi aktifitas yang beresiko pada kelompok jenis kelamin tersebut. Sementara itu pada penelitian yang dilakukan di bagian Forensik RSUP Sanglah Denpasar Bali pada tahun 2012, korban kecelakaan lalu lintas yang terbanyak berjenis kelamin laki-laki dengan persentase 74% dari 197 kasus dan pada usia muda usia 20-30 tahun dengan persentase 29% dari 197 kasus (Nugroho and Yulianti, 2012).

Korban kecelakaan lalu lintas bisa terjadi pada pejalan kaki, pengguna kendaraan roda dua seperti sepeda motor ataupun sepeda, maupun pengguna kendaraan roda empat. Pejalan kaki dan pengguna sepeda motor merupakan kelompok yang rentan mengalami kecelakaan lalu lintas (Kepel FR, 2019).

Kecelakaan lalu lintas menyebabkan timbulnya berbagai pola luka. Luka tersebut dapat berupa luka lecet, memar, ataupun luka robek (Setiarini S, 2018). Luka lecet merupakan luka yang umumnya terdapat pada korban kecelakaan kendaraan roda dua. Sedangkan pada korban kecelakaan kendaraan roda empat, lebih sering ditemukan memar dan luka lecet. Luka robek lebih umum ditemukan pada korban kecelakaan roda dua dan patah tulang berkeping lebih sering ditemukan pada korban pejalan kaki serta pengguna kendaraan roda empat (Ambade VN, 2021).

RSUD Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau sebagai RS rujukan provinsi yang merupakan salah satu rumah sakit rujukan dari kabupaten/kota seprovinsi Kepulauan Riau diharapkan dapat memberikan pelayanan kesehatan terkhususnya dibidang kegawatdaruratan kasus kecelakaan lalu lintas dan informasi tentang pola luka pada kecelakaan lalu lintas mengingat masih sangat sedikit informasi atau bahkan belum ada penelitian tentang hal ini di Provinsi Kepulauan Riau.

Berdasarkan permasalahan diatas melihat masih tinggi angka kecelakaan lalu lintas, maka penulis tertarik untuk membuat penelitian tentang “Gambaran pola luka pada korban kecelakaan lalu lintas di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau periode januari-desember tahun 2022”.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian Retrospektif Deskriptif dengan Rancangan penelitian yang digunakan yaitu *cross-sectional*. Data penelitian ini dikumpulkan dengan menggunakan data sekunder berupa rekam medis. opulasi dalam penelitian ini adalah semua korban kecelakaan lalu lintas yang tercatat di RSUD Raja Ahmad Tabib periode Januari-Desember tahun 2022 berjumlah 1533 korban. Penentuan sampel menggunakan Purposive Sampling Dengan total sampel sebanyak 318 orang. Penelitian di uji menggunakan uji *Statistic Descriptive*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Distribusi Frekuensi Usia

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Karakteristik Demografi Responden Berdasarkan Usia

Usia (Tahun)	Frekuensi (f)	Persentase (%)
≤ 30	97	30,5
> 30	221	69,5
Total	318	100

Berdasarkan tabel 1 diatas dapat diketahui bahwa korban kecelakaan lalu lintas yang tercatat di Rumah Sakit Umum Daerah Raja

Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau, dari 318 sampel diperoleh 97 sampel (30,5%) yang berada dalam kategori usia ≤ 30 tahun dan sebanyak 221 sampel (69,5%) yang berada dalam kategori usia resiko >30 tahun. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sebagian besar sampel berusia >30 tahun (69,5%) dibandingkan dengan sampel berusia ≤ 30 tahun (30,5%) sesuai dengan tabel 4.1. Penelitian oleh Ratu et al (2021) di Ambon dengan jumlah sampel dalam penelitian yaitu 45 sampel juga mendapatkan kelompok usia yang paling banyak mengalami kecelakaan adalah usia 25-44 tahun yaitu 19 orang (42%). Dalam penelitiannya menyampaikan bahwa usia 25-44 tahun sering mengalami kecelakaan lalu lintas dikarenakan pada usia tersebut merupakan usia produktif yang memiliki banyak aktivitas sehingga berpotensi mengalami kecelakaan lalu lintas.

Berbeda dari hasil penelitian oleh Putra (2022) yang mendapatkan sebaliknya yaitu usia terbanyak korban kecelakaan lalu lintas adalah kelompok remaja dan dewasa muda yaitu rentang usia 15-29 tahun (44,8%) diikuti dengan usia 5-14 tahun (21,9%) dan 30-44 tahun (14,6%). Hasil serupa juga didapatkan oleh Aprianta (2022) dimana korban kecelakaan terbanyak terjadi pada usia 17-25 tahun yaitu 7 orang (35%), selanjutnya pada usia 26-35 tahun yaitu 5 orang (25%), pada usia 56-65 tahun yaitu 4 orang (20%), kemudian pada usia 46-55 tahun yaitu 3 orang (15%), pada usia 36-45 tahun yaitu 1 orang (5%).

Menurut Putra dan Aprianta usia dewasa awal merupakan kelompok usia yang produktif dimana mempunyai mobilitas yang lebih tinggi dibandingkan dengan kelompok umur lainnya. Dari kedua hasil penelitian yang berbeda tersebut terdapat persamaan pendapat oleh kedua peneliti yaitu pada usia produktif lebih cenderung mengalami kecelakaan lalu lintas, dimana usia produktif menurut Badan Pusat Statistik adalah antara usia 15 sampai 64 tahun.

B. Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi (f)	Persentase (%)
Laki-laki	212	66,7
Perempuan	106	33,3
Total	318	100

Tabel 2 diatas menunjukkan korban kecelakaan lalu lintas yang tercatat di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau, dari 318 sampel diperoleh 212 sampel (66,7%) berjenis kelamin laki-laki dan sebanyak 106 sampel (33,3%) berjenis kelamin perempuan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sebagian besar sampel berjenis kelamin laki-laki (66,7%) dibandingkan dengan sampel berjenis kelamin perempuan (33,3%). Hal ini sejalan dengan hasil penelitian oleh Putra, Hariyani, dan Akbar (2022) yang mendapatkan korban kecelakaan lalu lintas yang ditemukan paling banyak adalah laki-laki yaitu 64 orang (66,7%). Hasil yang sama juga didapatkan oleh Aprianta (2022) yaitu korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis kelamin di Rumah Sakit Umum Daerah Drs. H. Amri Tambunan dimana terbanyak adalah berjenis kelamin laki-laki 19 orang (95,0%) dibandingkan perempuan 1 orang (5,0%). Penelitian yang dilakukan Riandini et al. (2013) di RSUP Dr. M. Djamil Padang, juga mendapatkan bahwa korban terbanyak untuk kasus kecelakaan lalu lintas adalah jenis kelamin laki-laki dibandingkan dengan perempuan, dengan perbedaan presentasi laki-laki sebanyak 62% dan perempuan sebanyak 38%.

Laporan statistik WHO menyatakan bahwa laki-laki usia muda lebih mungkin mengalami kecelakaan lalu lintas dan sekitar tiga perempat (73%) kematian karena kecelakaan lalu lintas terjadi pada laki-laki. Selain dikaenakan pengendara laki-laki lebih banyak daripada perempuan, perempuan cenderung lebih berhati-hati dalam mengemudi, mematuhi aturan lalu lintas, dan menggunakan helm atau sabuk pengaman.

Laki-laki lebih sering beraktifitas di luar rumah karena rasa tanggung jawabnya sebagai tulang punggung keluarga. Laki-laki adalah pengguna jalan paling banyak dan lebih memilih menggunakan sepeda motor. Laki-laki pada saat mengemudi cenderung menunjukkan karakteristik emosional seperti mudah marah, tidak sabar, keinginan untuk mengemudi dengan cepat dan agresif serta tidak memperdulikan bahaya.

C. Distribusi Frekuensi Keadaan Korban

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Keadaan Korban

Keadaan Korban	Frekuensi (f)	Persentase (%)
Hidup	267	84,0
Meninggal	51	16,0
Total	318	100

Tabel 3 diatas menunjukkan korban kecelakaan lalu lintas yang tercatat di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau, dari 318 sampel diperoleh 267 sampel (84,0%) berkeadaan hidup dan sebanyak 51 sampel (16,0%) berkeadaan meninggal. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sebagian besar sampel berkeadaan hidup (84,0%) dibandingkan dengan sampel berkeadaan meninggal (16,0%). Hal ini sejalan dengan hasil penelitian oleh Ratu et al (2021) pada data kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014-2017 yang telah dibuatkan visum et didapatkan diantaranya jumlah korban hidup yakni sebanyak 30 kasus (67%) dan korban meninggal dunia sebanyak 15 kasus (33%).

Kecelakaan lalu lintas menempati urutan ketiga penyebab kematian di negara berkembang. Setiap hari sekitar 3400 orang meninggal karena kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Hampir 90% kecelakaan lalu lintas di dunia terjadi pada negara berpenghasilan rendah dan menengah. Lebih dari 25% kecelakaan lalu lintas yang ada di dunia terjadi di Asia Tenggara. Di Indonesia kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian terbesar. Pada tahun 2013

dalam tingkatan Asia Tenggara, Indonesia menduduki peringkat pertama dengan 26.416 jumlah kejadian KLL. Kecelakaan yang terjadi dapat menyebabkan luka-luka dari luka ringan hingga terjadinya kecacatan pada korban bahkan yang paling fatal dapat menyebabkan kematian. Berdasarkan data Badan Pusat Statistika, jumlah kecelakaan yang terjadi Indonesia tahun 2016 sebanyak 106.129 kasus, dengan korban meninggal berjumlah 26.185 jiwa, luka berat 22.558 orang, luka ringan 121.550 orang, dan kerugian materi mencapai 226.833 juta rupiah.

D. Distribusi Frekuensi Gambaran Pola Luka Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pejalan Kaki

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Gambaran Pola Luka Pada Pejalan Kaki

Gambaran Pola Luka	Frekuensi (f)	Persentase (%)
Luka Memar	6	20,7
Luka Lecet	11	37,9
Luka Robek	2	6,9
Patah Tulang	10	34,5
Total	29	100

Tabel 4 diatas menunjukkan korban kecelakaan lalu lintas pada pejalan kaki yang tercatat di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau, dari 29 sampel didapatkan 6 sampel (20,7%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka memar, 11 sampel (37,9%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka lecet, 2 sampel (6,9%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka robek, dan sebanyak 10 sampel (34,5%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka patah tulang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari keempat gambaran pola luka didapatkan paling banyak adalah kategori gambaran pola luka lecet yaitu 11 sampel (37,9%).

Penelitian yang dilakukan oleh Makalew (2018) di area perdesaan di Sulawesi Utara, dimana pada pejalan kaki mengalami peningkatan kecelakaan lalu lintas dari 191 korban pejalan kaki di tahun 2014 menjadi 372 korban pejalan kaki di tahun 2018. Hal ini

disebabkan karena pejalan kaki kurang memperhatikan kendaraan sepeda motor di area umum ketika berjalan kaki, tidak berhati-hati saat menyeberangi jalan utama, tergesa-gesa dalam menyebrang, dan yang paling sering ialah menyebrang bukan pada jalur penyebrangan yang ada. Sehingga pejalan kaki dianggap rentan mengalami kecelakaan lalu lintas.

Luka lecet merupakan luka yang paling banyak ditemukan pada korban pejalan kaki maupun pengguna sepeda motor. Luka lecet pada pejalan kaki sering ditemukan karena adanya penggoresan benda tumpul dan terseret akibat benturan dengan kendaraan. Walaupun pada penelitian ini pada korban pejalan kaki perbandingan luka lecet dan patah tulang yang ditemukan tidak terlalu jauh. Hal ini didukung oleh hasil penelitian Ambade (2021) yang mengatakan bahwa patah tulang berkeping lebih sering ditemukan pada korban pejalan kaki.

E. Distribusi Frekuensi Gambaran Pola Luka Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Gambaran Pola Luka Pada Pengendara Sepeda Motor

Gambaran Pola Luka	Frekuensi (f)	Persentase (%)
Luka Memar	22	11,2
Luka Lecet	94	48,0
Luka Robek	67	34,2
Patah Tulang	13	6,6
Total	196	100

Tabel 5 diatas menunjukkan korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yang tercatat di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau, dari 196 sampel didapatkan 22 sampel (11,2%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka memar, 94 sampel (48,0%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka lecet, 67 sampel (34,2%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka robek, dan sebanyak 13 sampel (6,6%) berada dalam kategori memiliki

gambaran pola luka patah tulang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari keempat gambaran pola luka didapatkan paling banyak adalah kategori gambaran pola luka lecet yaitu 94 sampel (48,0%). Hasil penelitian ini didukung dengan beberapa penelitian sebelumnya seperti penelitian yang dilakukan oleh Putra et al (2022) yang juga mendapatkan bahwa luka terbanyak adalah luka lecet yaitu sebanyak 102 luka (68,5%) pada pasien kecelakaan lalu lintas yang dilakukan pemeriksaan di RSUD Mayjen H. A. Taib Kerinci.

Luka lecet adalah jenis luka yang sering ditemukan pada kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan karena luka lecet lebih mudah terjadi dibandingkan jenis luka lainnya, dimana luka lecet terbentuk oleh karena terjadi perpindahan lapisan epitel kulit superfisial akibat gesekan terhadap permukaan yang kasar. Sedangkan jenis luka lainnya, memerlukan energi yang lebih besar untuk menimbulkan cedera pada tubuh dibandingkan energi yang dibutuhkan untuk menimbulkan luka lecet. Luka lecet sering ditemukan pada kecelakaan sepeda motor karena saat jatuh dari sepeda motor, pengendara biasanya terseret oleh gaya tolak-menolak antara dua benda, bisa karena gesekan antara permukaan jalan, pakaian, dan kulit yang menyebabkan luka lecet pada bagian tubuh yang terkena. Hal ini didukung oleh pernyataan Riskesdas (2018) yaitu penyebab cedera pada kecelakaan lalu lintas sering terjadi pada pengendara sepeda motor.

F. Distribusi Frekuensi Gambaran Pola Luka Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Mobil

Tabel 6. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Gambaran Pola Luka Pada Pengemudi Mobil

Gambaran Pola Luka	Frekuensi (f)	Persentase (%)
Luka Memar	11	16,4
Luka Lecet	19	28,4
Luka Robek	29	43,3
Patah Tulang	8	11,9
Total	67	100

Tabel 6 diatas menunjukkan korban kecelakaan lalu lintas pada pengemudi mobil yang tercatat di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau, dari 67 sampel didapatkan 11 sampel (16,4%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka memar, 19 sampel (28,4%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka lecet, 29 sampel (43,3%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka robek, dan sebanyak 8 sampel (11,9%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka patah tulang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari keempat gambaran pola luka didapatkan paling banyak adalah kategori gambaran pola luka robek yaitu 29 sampel (43,3%). Hal ini sejalan dengan hasil penelitian oleh Salsabila et al (2022) yang memperoleh jenis luka pada kasus kecelakaan lalu lintas yang paling sering ditemukan adalah jenis luka terbuka yaitu sebanyak 94 kasus (94,94%). Pada kasus kecelakaan dengan kendaraan roda empat, pengemudi dapat membentur kaca mobil dan mengakibatkan cedera pada kepala (Rukmana et al., 2011).

Hasil ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan di RSUP Fatmawati Jakarta Selatan pada tahun 2015 yang menyatakan bahwa luka terbuka adalah jenis cedera yang paling banyak didapatkan pada kecelakaan lalu lintas (Riyadina and Subik, 2007). Namun, penelitian yang dilakukan di RSUD Cibabat Cimahi pada tahun 2015 menyatakan bahwa luka lecet adalah luka yang paling sering didapat dari kecelakaan lalu lintas. Saat kecelakaan lalu lintas terjadi, permukaan tubuh dapat bersentuhan dengan berbagai macam benda yang memiliki permukaan yang kasar seperti jalan raya, sehingga menghasilkan luka lecet. Sedangkan luka terbuka dapat terjadi apabila manusia terkena benturan yang sangat keras sampai melebihi batas elastisitas jaringan. Luka lecet juga dapat terjadi karena benturan pada bagian depan kendaraan (Rizki, 2015). Hal ini juga didukung dengan hasil penelitian yang didapatkan oleh peneliti bahawa gambaran

pola luka pada kecelakaan lalu lintas terbanyak setelah luka robek adalah luka lecet yakni 28,6 %.

G. Distribusi Frekuensi Gambaran Pola Luka Kecelakaan Lalu Lintas Pada Penumpang Mobil

Tabel 7. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Gambaran Pola Luka Pada Penumpang Mobil

Gambaran Pola Luka	Frekuensi (f)	Persentase (%)
Luka Memar	13	50,0
Luka Lecet	2	7,7
Luka Robek	5	19,2
Patah Tulang	6	23,1
Total	67	100

Tabel 7 diatas menunjukkan korban kecelakaan lalu lintas pada penumpang mobil yang tercatat di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau, dari 26 sampel didapatkan 13 sampel (50,0%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka memar, 2 sampel (7,7%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka lecet, 5 sampel (19,2%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka robek, dan sebanyak 6 sampel (23,1%) berada dalam kategori memiliki gambaran pola luka patah tulang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari keempat gambaran pola luka didapatkan paling banyak adalah kategori gambaran pola luka memar yaitu 13 sampel (50,0%). Hal ini sejalan dengan hasil penelitian oleh Kepel et al (2018) yang mendapatkan pola luka terbanyak pada korban KLL pada penumpang mobil ialah luka memar di kepala.

Penumpang mobil memiliki luka memar lebih banyak dibandingkan luka lain. Hal ini disebabkan pada penggunaan sabuk pengaman oleh penumpang mobil, saat rem mendadak akan terjadi tahanan yang diberikan sabuk pengaman yang dipakai oleh korban. Tekanan ini dapat menyebabkan kerusakan pembuluh darah. Makin besar tekanan yang diberikan, maka lebih banyak pembuluh darah yang akan rusak sehingga kebocoran dari darah juga semakin besar dan menyebabkan makin besarnya memar yang terjadi.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diteliti oleh peneliti dengan jumlah sampel sebanyak 318 sampel tentang gambaran pola luka pada kecelakaan lalu lintas di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau Periode Januari-Desember Tahun 2022 dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Lebih dari setengah responden sebanyak 69,5% memiliki umur kategori >30 tahun pada korban kecelakaan lalu lintas di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau Periode Januari-Desember Tahun 2022.
2. Lebih dari setengah responden sebanyak 66,7% berjenis kelamin laki-laki pada korban kecelakaan lalu lintas di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau Periode Januari-Desember Tahun 2022.
3. Lebih dari setengah responden sebanyak 84,0% keadaan korban hidup pada kasus kecelakaan lalu lintas di Rumah Sakit Umum Daerah Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau Periode Januari-Desember Tahun 2022.
4. Gambaran pola luka yang paling banyak korban kecelakaan lalu lintas pada pejalan kaki di Rumah Sakit Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau Periode Januari-Desember Tahun 2022 adalah pola luka robek sebanyak 11 orang (37,9%) dan pola luka yang paling sedikit adalah pola luka robek sebanyak 2 orang (6,9%).
5. Gambaran pola luka yang paling banyak korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Rumah Sakit Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau Periode Januari-Desember Tahun 2022 adalah luka lecet sebanyak 49 orang (48,0%) dan luka yang paling sedikit adalah pola luka patah tulang sebanyak 13 orang (6,6%).
6. Gambaran pola luka yang paling banyak korban kecelakaan lalu lintas pada pengemudi mobil di Rumah Sakit Raja

Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau Periode Januari-Desember Tahun 2022 adalah luka robek sebanyak 29 orang (43,3%) dan luka yang paling sedikit adalah patah tulang sebanyak 8 orang (11,9%).

7. Gambaran pola luka yang paling banyak korban kecelakaan lalu lintas pada penumpang mobil di Rumah Sakit Raja Ahmad Tabib Provinsi Kepulauan Riau Periode Januari-Desember Tahun 2022 adalah luka memar sebanyak 13 orang (50,0%) dan luka yang paling sedikit adalah luka lecet sebanyak 2 orang (7,7%).

SARAN

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan Perhatian kepada masyarakat adar dapat lebih berhati-hati lagi dalam berkendara dan selalu mematuhi peraturan lalu lintas dan memakai helm sebagai pelindung diri saat berkendara.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Bapak Ibrahim, yang telah memberikan saran pada penelitian ini. Ucapan terimakasih juga peneliti ucapkan kepada lahan penelitian yaitu RSUD Raja Ahmad Tabib..

DAFTAR PUSTAKA

- Ambade VN, Sirsat Kunal B, Manu S. 2021. Pattern of injuries in different types of victims of road traffic accident in central India: A comparative study. *J Forensic Sci Res*; 5: 007-011. DOI: 10.29328/journal.jfsr.1001021
- Aprianta. (2022). Karakteristik Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Y: Analisis Berdasarkan Usia. *Jurnal Kesehatan Masyarakat Y*, 6(3), 88-96.
- Badan Pusat Statistik. 2016. Jumlah kecelakaan, korban mati, luka berat, luka ringan, dan kerugian materi yang diderita tahun 2016. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Hidayat, M. (2013). Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres. 1 (2)
- Kepel FR, Mallo JF, Tomuka D. Pola Luka pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Bagian Ilmu Kedokteran Forensik dan Medikolegal RSUP Prof. Dr. R. D. Kandou Manado Periode Tahun 2017. *J Biomedik* 2019; 11: 23.
- Korlantas Polri. Kecelakaan di Indonesian selama triwulan terakhir, 2018.
- Kumar KA. Taj QUAS. A Study of Pattern of Injury and Factors Affecting the Injury Pattern Among Road Traffic Accident Victims. 2020. *International Journal of Community Medicine and Public Health* Volume 7 Issue 5. DOI: <http://dx.doi.org/10.18203/23946040.ijcmph20201567>
- Makalew (2018). Peningkatan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pejalan Kaki di Area Perdesaan Sulawesi Utara. *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Lalu Lintas*, 14(3), 121-134.
- Nugroho and Yulianti, 2012. Karakteristik Luka pada Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Instalasi Kedokteran Forensik RSUP Sanglah Denpasar Bali 2012. *E-Jurnal Medika*, vol. 5 no.3, Maret, 2016
- Polda Kepulauan Riau. (2022). Laporan Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2021.
- Putra. (2022). Analisis Usia Korban Kecelakaan Lalu Lintas: Studi Kasus di Kota X. *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Masyarakat*, 8(1), 45-56.
- Ratu et al. (2021). Pola Usia Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Ambon. *Jurnal Kesehatan Masyarakat Ambon*, 7(2), 110-123
- Riandini et al. (2013). Analisis Epidemiologi Korban Kecelakaan Lalu Lintas di RSUP Dr. M. Djamil Padang. *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Lalu Lintas*, 9(2), 67-74.

- Riskesdas. (2018). Riset Kesehatan Dasar: Penyebab Cedera pada Kecelakaan Lalu Lintas. Badan Penelitian dan Pengembangan Kesehatan Kementerian Kesehatan Republik Indonesia.
- Riyadina, W., & Subik, I. P. (2007). Profil Keparahan Cedera pada Korban Kecelakaan Sepeda Motor di Instalasi Gawat Darurat RSUP Fatmawati. *Universa Medicina*, 26(2), 64–72.
- Rizki, V. (2015). Gambaran Korban Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di RSUD Cibabat Kota Cimahi Periode Januari-Desember 2015. *University Jenderal Achmad Yani*, 6(2), 19–24.
- Salsabila, A., Wujoso, H., Suwandono, A. 2022 Deskripsi Korban Mati Kecelakaan Lalu Lintas yang Dikirim ke RSUD Dr. Moewardi Tahun 2016-2020. *Plexus Medical Journal*, Vol (4) 2022 : 139-146.
- Setiarini S. Gambaran Angka Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Di IGD RSI Siti Rahmah Padang. *MENARA Ilmu* 2018; XII: 94–100
- World Health Organization (2018). Global Status Report on Road Safety, WHO Librar. ed. doi: 978 92 4156506 6