

## BAB VII

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### VII. 1 Kesimpulan

1. Tidak semua data yang diperoleh dari rekam medis dapat diolah oleh karena data yang tidak lengkap.
2. Jumlah cedera pada kasus kecelakaan lalu lintas pada kendaraan bermotor roda dua selama 5 tahun belakangan di RSCM adalah 577 kasus. Kasus tertinggi terdapat pada tahun 2006 (157 kasus). Proporsi kasus yang meninggal sebesar 42 kasus (7,3%).
3. Proporsi kasus tertinggi pada laki-laki (86,3%), berusia 17-39 tahun (75%), bekerja di bidang swasta (60,8%), peran sebagai pengendara (84,2%), dengan mekanisme kecelakaan motor dengan mobil (51,0%).
4. Riwayat kasus yang mengkonsumsi alkohol ada sebanyak 6,4% sedangkan kasus yang tidak memakai helm saat terjadi kecelakaan ada sebanyak 16,3%.
5. Proporsi kasus kecelakaan tertinggi terjadi pada mekanisme kecelakaan motor dengan mobil yaitu 5,1% dan terendah pada mekanisme kecelakaan lain-lain yaitu 1,9%.
6. Proporsi jenis cedera yang paling banyak pada kasus adalah cedera fraktur multipel dengan cedera otot dan tendon (53,0%) dan lokasi cedera pada kepala (40,6%).
7. Proporsi kejadian kematian lebih besar terjadi pada perempuan (8,9%) dibanding dengan laki-laki (7,0%). Proporsi responden dengan pekerjaan pegawai negeri yang meninggal adalah dua kali dibanding dengan pekerjaan yang lain (swasta, pelajar, dan tidak bekerja). Proporsi dari responden yang

meninggal terjadi pada 7,4% responden berperan sebagai pengendara. Responden yang memakai helm memiliki proporsi lebih besar mendapatkan kejadian kematian dibanding responden yang tidak memakai helm.

8. Proporsi responden yang meninggal pada mekanisme kecelakaan motor dengan motor sama dengan proporsi responden yang meninggal pada mekanisme kecelakaan motor dengan kendaraan tidak bermesin yaitu 8,1%. Mekanisme kecelakaan tidak memiliki hubungan yang bermakna dengan kejadian cedera ataupun kematian.
9. Proporsi responden yang mengalami cedera memiliki hubungan secara statistik dengan kejadian kematian. Responden yang mengalami cedera kombinasi dengan fraktur mempunyai proporsi yang paling besar mendapatkan kejadian kematian dibanding dengan responden yang mengalami cedera lainnya.
10. Proporsi responden dengan cedera di kepala saja yang meninggal akibat kecelakaan kendaraan roda dua dua kali lebih besar daripada yang cedera di anggota tubuh lain berkominasi dengan kepala. Hasil uji statistik menunjukkan tidak ada hubungan antara lokasi cedera dengan kejadian kematian ( $p=0,071$ ).

## VII. 2 Saran

### 1. Bagi pengguna kendaraan bermotor roda dua

Pada penelitian ini ditemukan perilaku yang tidak aman pada pengguna kendaraan bermotor roda dua seperti tidak memakai helm dan konsumsi alkohol saat berkendara. Perilaku ini sangat fatal dan menjadi proporsi terbesar pada kejadian cedera dan kematian. Upaya yang dapat dilakukan oleh para pengguna kendaraan bermotor roda dua adalah memakai alat pelindung diri berupa helm yang sesuai standar (penuh), pelindung badan, *safety shoes*, dan tidak mengkonsumsi alkohol saat berkendara.

### 2. Bagi sumber data (RSUPN Cipto Mangunkusumo)

Dalam pencatatan rekam medik sebaiknya semua variabel yang ada pada lembar rekam medik (seperti kolom pendidikan, jenis cedera kepala yang dialami pasien) diisi semuanya. Kelengkapan data pasien baik riwayat medis maupun riwayat kecelakaannya seperti apakah korban mengkonsumsi alkohol atau tidak, juga data tentang apakah waktu kecelakaan terjadi korban memakai helm atau tidak.

Bagian rumah sakit meningkatkan rancangan penanganan medis bagi korban kecelakaan yang masuk. Pelayanan dan administrasi yang baik dalam menangani kasus dengan trauma dan jenis cedera yang umumnya terjadi pada kecelakaan kendaraan bermotor roda dua (seperti fraktur dan cedera kepala).

### **3. Bagi pengambil kebijakan (seperti Depkes, Polda, dan Lembaga lainnya yang berkaitan dengan kecelakaan kendaraan roda dua)**

Pada penelitian masih ditemukan kasus dengan umur dibawah 17 tahun dan juga kasus dengan perilaku tidak memakai helm serta mengkonsumsi alkohol saat mengendarai kendaraan bermotor roda dua. Sebaiknya ada suatu kerjasama antara pihak kepolisian, Departemen Kesehatan dan dengan dunia pendidikan dalam mensosialisasikan sejak dini tentang program keselamatan dalam berkendara (edukasi dan kampanye).

Pihak kepolisian tegas dalam memberikan sanksi bagi yang melanggar peraturan berkendara dan mengetatkan peraturan pembuatan Surat Ijin Mengemudi (SIM), harus benar-benar bagi yang berumur 17 tahun ke atas.

Bagi Depkes lebih mengaktifkan kegiatan surveilans gangguan akibat kecelakaan dan cedera lalu lintas darat sehingga data yang dikumpulkan dapat menjadi pertimbangan yang baik dalam membuat suatu kebijakan yang mempromosikan perilaku aman berkendara. Penyebarluasan informasi melalui televisi, poster, leaflet, dan majalah tentang keselamatan dalam berkendara.