

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi Kecelakaan

Menurut E.A. Suchman dalam tulisannya berjudul “*A Conceptual analysis of the accident phenomenon*”, mengemukakan bahwa kecelakaan adalah peristiwa kompleks, sehingga butuh suatu criteria mengenai sifat-sifat peristiwa kecelakaan. Dalam melukiskan satu kejadian, istilah kecelakaan lebih mengarah pada 3 sifat utama yaitu:

- a. *Degree of expectedness* (Derajat untuk dapat diharapkan terjadi). Makin kurangnya suatu kejadian untuk dapat diketahui terlebih dahulu, lebih patut disebut suatu kecelakaan.
- b. *Degree of avoidance* (Derajat untuk dapat dihindarkan). Makin kurangnya kesempatan suatu kejadian untuk dapat dihindarkan terlebih dahulu, lebih patut disebut suatu kecelakaan.
- c. *Degree of intention* (Derajat kesengajaan). Makin kurangnya suatu kejadian sebagai akibat dari kesengajaan, lebih patut disebut suatu kecelakaan.

Jadi, suatu kecelakaan dapat disimpulkan sebagai suatu kejadian dengan derajat untuk diharapkan, dihindarkan, dan kesengajaan yang rendah.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak

disangka-sangka dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

Mekanisme terjadinya kecelakaan

Kita semua sadar akan ungkapan “Accidents don’t just happen, they are caused”. Kecelakaan tidak begitu saja terjadi, tetapi ada penyebabnya. Dipandang sudut epidemiologi, kecelakaan adalah suatu kejadian sebagai akibat dari interaksi antara 3 komponen, yaitu: *agent* (penyebab), *host* (penerima), dan *environment* (lingkungan).

Agent:

Pada suatu penyakit tertentu, terutama pada penyakit menular penyebabnya dapat merupakan bakteri tunggal (*agent*). Lain halnya dengan kecelakaan; dijumpai sedikit kesulitan karena sejumlah faktor penyebab ikut serta dalam menentukan terjadinya kecelakaan (multipel). Pada kecelakaan lalu lintas penyebabnya dapat terletak pada: (1) keadaan jalan, (2) keadaan kendaraan, (3) pengemudi kendaraan dan sebagainya. Cidera atau kematian terjadi serentak dengan kecelakaan atau dalam waktu yang sangat pendek.

Host:

Host adalah orang yang mengalami cidera atau kematian pada suatu kecelakaan. Faktor host adalah elemen intrinsik yang mempengaruhi kerentanan (*susceptibility*) terhadap penyebabnya (*agent*). Untuk menentukan *host* mana yang rentan perlu diteliti karakter *host* tersebut seperti umur, jenis kelamin, pendidikan, pekerjaan, dan sebagainya. Terdapat perbedaan yang nyata pada bentuk kecelakaan yang menimpa

seseorang. Cidera karena keracunan merupakan masalah anak kecil dan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas adalah tinggi pada remaja dan lebih tinggi pada laki-laki daripada wanita.

Environment:

Environment menggambarkan keadaan lingkungan tempat kejadian. Faktor “environment” adalah elemen ekstrinsik yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan. Dalam “faktor environment” selain termasuk faktor keadaan fisik (keadaan cuaca, penerangan, keadaan jalan dan sebagainya), ada juga yang memasukkan faktor lingkungan sosial budaya

Faktor risiko kecelakaan lalu lintas

Secara garis besar ada 5 faktor yang berkaitan dengan peristiwa KLL, yaitu faktor-faktor pengemudi, penumpang, pemakai jalan, kendaraan, dan fasilitas jalanan. Ditemukan kontribusi masing-masing faktor: manusia/pengemudi 75%, 5% faktor kendaraan, 5% kondisi jalan, 1% kondisi lingkungan, dan faktor lainnya.

1. Faktor manusia: pejalan kaki, penumpang sampai pengemudi. Faktor manusia ini menyangkut masalah disiplin berlalu lintas.
 - a. Faktor pengemudi: dianggap sebagai salah satu faktor utama yang menentukan KLL. Faktor pengemudi ditemukan memberikan kontribusi 75-80% terhadap KLL. Faktor manusia yang berada di belakang kemudi ini memegang peranan penting.

- b. Faktor penumpang. Misalnya jumlah muatan (baik penumpangnya maupun barangnya) yang berlebih. Secara psikologis ada juga kemungkinan penumpang mengganggu pengemudi.
- c. Faktor pemakai jalanan. Pemakai jalan di Indonesia bukan saja terdiri dari kendaraan. Di sana ada pejalan kaki atau pengendara sepeda. Selain itu, jalan raya dapat menjadi tempat numpang pedagang kaki lima, peminta-minta dan semacamnya. Hal ini membuat semakin semrawutnya keadaan di jalanan. Jalan umum juga dipakai sebagai sarana perparkiran. Tidak jarang terjadi, mobil terparkir mendapat tabrakan.

2. Faktor Kendaraan

Jenis-jenis kendaraan:

Jalan raya penuh dengan berbagai jenis kendaraan, berupa:

- a. kendaraan tidak bermotor: sepeda, becak, gerobak, bendi/delman.
- b. Kendaraan bermotor: sepeda motor, roda tiga/bemo, oplet, sedan, bus, truk gandengan.

Di antara jenis kendaraan, KLL paling sering terjadi pada kendaraan sepeda motor.

3. Faktor jalanan: keadaan fisik jalanan, rambu-rambu jalanan.

- a. kebaikan jalan: antara lain dilihat dari ketersediaan rambu-rambu lalu lintas.
- b. Sarana jalanan:
 - Panjang jalan yang tersedia dengan jumlah kendaraan yang tumpah di atasnya. Di kota-kota besar tampak kemacetan terjadi dimana-mana, memancing terjadinya kecelakaan. Dan sebaliknya, jalan raya yang mulus memancing pengemudi untuk 'balap', juga memancing kecelakaan.

- Keadaan fisik jalanan: pengerjaan jalanan atau jalan yang fisiknya kurang memadai, misalnya lubang-lubang dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan.

Keadaan jalan yang berkaitan dengan kemungkinan KLL berupa:

- struktur: datar/mendaki/menurun; lurus/berkelok-kelok/
- kondisi: baik/berlubang-lubang.
- Luas: lorong, jalan tol
- Status: jalan desa, jalan provinsi negara.

4. Faktor lingkungan: cuaca, geografik

Dapat diduga bahwa dengan adanya kabut, hujan, jalan licin akan membawa risiko KLL.

Bentuk kecelakaan di Jalan

Dilihat dari pihak yang terlibat, bisa berupa kecelakaan tabrakan single, double, triple atau multiple. Dilihat dari pihak yang terlibat dapat mengenai:

1. manusia: a) pengemudi, b) penumpang, c) pemakai jalan lainnya.
2. kendaraan: sepeda sampai mobil truk
3. binatang
4. tumbuhan
5. bangunan

Cidera

Berdasarkan konsep Trias Epidemiologi, bila terdapat ketidakseimbangan manusia, agen, dan lingkungan maka terjadilah cidera. Keparahan tergantung pada kelebihan serta kekuatan energi melampaui daya tahan manusia. KLL dapat mengakibatkan berbagai cidera sampai kematian seperti: cidera kepala (trauma capitis), Fraktur (patah tulang), Ruptura lien (pecah limpa). Cidera kepala merupakan bentuk cidera yang paling sering dan berbahaya dan menjadi penyebab utama kematian. Keadaan ini umumnya terjadi pada pengemudi motor.

Faktor Risiko kematian kasus cidera

Kasus cidera yang dapat bertahan hidup merupakan tujuan sistem penanggulangan cidera optimal. Dari beberapa penelitian antara lain Morris (1990:1942) dan Sampalis (1993: 252-61), dapat dikategorikan faktor-faktor yang berpengaruh pada kematian kasus cidera. Faktor tersebut adalah:

1. Karakteristik kasus cidera

Umur, jenis kelamin serta penyakit penyerta merupakan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap kematian pada kasus cidera, sedangkan faktor perilaku belum terbukti sebagai faktor risiko.

2. Karakteristik cidera

Faktor karakteristik cidera yang berpengaruh pada kematian kasus adalah waktu cidera, tempat cidera serta mekanisme cidera, jenis jejas cidera, dan keparahan cidera. Mengetahui keparahan kasus cidera merupakan tujuan sistem penanggulangan cidera. Suatu cidera biasanya digambarkan dalam bentuk cidera anatomis maupun cidera fisiologis.

3. Manajemen penanggulangan kasus cedera

Faktor manajemen cedera yang berpengaruh terhadap kematian kasus digambarkan Shacford sebagai berikut:

- b. interval waktu penanggulangan
 - c. penanggulangan kasus cedera
- ### 4. Karakteristik Lingkungan, terdiri dari Pusat trauma dan tim trauma

Mekanisme Cedera

Mekanisme cedera memegang peranan yang sangat besar dalam menentukan berat ringannya konsekuensi patofisiologi dari trauma kepala. Cedera percepatan (aselerasi) terjadi jika benda yang sedang bergerak membentur kepala yang diam, seperti trauma akibat pukulan benda tumpul, atau karena kena lemparan benda tumpul. Cedera perlambatan (deselerasi) adalah bila kepala membentur objek yang secara relative tidak bergerak seperti badan mobil atau tanah. Kedua kekuatan ini mungkin terjadi secara tiba-tiba tanpa kontak langsung, seperti yang terjadi bila posisi badan diubah secara kasar dan cepat.

Trauma adalah penyebab kematian utama pada manusia antara usia 1 dan 44 tahun. Bagaimana pun kerugian akibat trauma dalam hal kehilangan kesempatan hidup produktif, melebihi kerugian yang ditimbulkan oleh kanker dan penyakit kardiovaskular. Sebagai penyebab utama kematian dan kecatatan, trauma telah menjadi masalah kesehatan dan sosial yang signifikan.

Orang yang mengalami cedera berat harus dikaji dengan cepat dan efisien. Kriteria protokol untuk memudahkan pengkajian awal, intervensi, dan triage untuk

korban trauma telah dikembangkan oleh *American College of Surgeons, Committee on Trauma*.

- Prarumah Sakit

Penatalaksanaan awal sering kali menentukan hasil akhir. Fase ini dimulai pada tempat kecelakaan dengan pengkajian cepat terhadap cedera-cedera yang mengancam keselamatan jiwa.

- Rumah sakit

Pengkajian dan perawatan yang dilakukan setibanya di rumah sakit dibagi dalam empat fase: evaluasi primer, resusitasi, pengkajian sekunder, dan perawatan definitive. Evaluasi primer mengkaji masalah-masalah jalan napas, pernapasan, dan sirkulasi, dan menentukan kemungkinan ancaman terhadap jiwa dan anggota badan. Informasi tentang mekanisme terjadinya cedera dan gambaran tentang keadaan kecelakaan (seperti stang roda mobil yang bengkok) akan memberikan petunjuk tentang kemungkinan terjadinya cedera serius. Pengkajian sekunder dilakukan apabila kondisi pasien sudah berhasil distabilkan. Pada fase ini riwayat kesehatan yang lengkap, termasuk tentang mekanisme terjadinya cedera, harus diperoleh dan pemeriksaan fisik secara menyeluruh harus dilakukan.

Informasi tentang pola atau mekanisme terjadinya cedera sering kali akan sangat membantu dalam mendiagnosa kemungkinan gangguan yang diakibatkan. Trauma tumpul terjadi pada kecelakaan kendaraan bermotor (KKB) dan jatuh, sedangkan trauma tusuk (penetrasi) sering kali diakibatkan oleh luka tembak, atau luka tikam. Umumnya makin besar kecepatan yang terlibat di dalam suatu kecelakaan, akan makin besar cedera yang terjadi (misalnya KKB kecepatan tinggi). Pada kecelakaan kendaraan mobil, badan kendaraan memberikan sebagian

perlindungan dan menyerap energi dari hasil benturan tabrakan. Pengendara atau penumpang yang tidak menggunakan sabuk pengaman, bagaimana pun akan terlempar dari mobil dan dampaknya mendapatkan cedera tambahan. Pengendara sepeda motor mempunyai perlindungan yang minimal dan seringkali akan menderita cedera yang parah apabila terlempar dari motor.

Perlambatan yang cepat selama KKB atau jatuh dapat menyebabkan kekuatan yang terputus yang dapat merobek struktur tertentu. Organ-organ yang berdenyut seperti jantung dapat terlepas dari pembuluh besar yang menahannya. Demikian juga organ-organ abdomen (limpa, ginjal, usus) akan terlepas dari mesenteris.

Tipe kedua trauma tumpul termasuk kompresi yang disebabkan oleh kekuatan tabrakan berat. Pada kasus demikian, jantung dapat terhimpit di antara sternum dan tulang belakang. Hati, limpa, dan pankreas juga sering tertekan terhadap tulang belakang. Cedera karena benturan seringkali menyebabkan kerusakan internal dengan sedikit tanda-tanda trauma eksternal.

Tipe kerusakan pada kendaraan seringkali memberikan petunjuk-petunjuk cedera spesifik yang diderita pada KKB. Stir atau kemudi kendaraan yang bengkok atau rusak memperbesar dugaan akan kemungkinan cedera pada dada, iga, jantung, trakea, tulang belakang atau abdomen. Trauma kepala dan wajah, cedera tulang belakang servikal, dan cedera trakeal sering berkaitan dengan kerusakan pada kaca depan mobil atau dashboard. Benturan lateral dapat menyebabkan patah iga, luka dada penetrasi akibat pegangan pintu atau jendela, cedera limpa atau hati, dan fraktur pelvis.

Pengemudi

Pengemudi yaitu orang yang mengemudikan kendaraan sepeda motor. Pengemudi yang baik adalah pengemudi yang *defensive* (bertahan), dibandingkan *offensive* (menyerang), merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik. Terakhir, kesehatan mental dan jasmani. Di luar itu, sebuah sikap tanggung jawab dan kehati-hatian merupakan hal yang paling penting. Sikap kehati-hatian, pengemudi yang *defensive* tidak pernah menganggap bahwa orang lain, baik pejalan kaki maupun pengemudi, akan melakukan hal yang tepat atau mengambil tindakan pencegahan yang aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk kebodohan, keegoisan, atau mengemudi yang tidak teratur pada pihak lain yang mungkin terjadi, sama untuk kondisi lawan pengemudi seperti jalan yang licin. Kecelakaan banyak terjadi pada umur 15 hingga 24 tahun dibanding yang lain. Pengemudi yang paling aman adalah orang berumur 65 hingga 74 tahun. Kesehatan orang muda baik, koordinasi yang sempurna, dan pikiran yang hebat.

Berdasarkan *National Safety Council*, kecepatan yang tinggi merupakan pelanggaran yang sering terjadi dalam mengemudi (dan yang paling tinggi pada umur 15 hingga 24 tahun), dan pelanggaran kecepatan ini 87% lebih tinggi pada area pedesaan dibandingkan perkotaan. Dengan jelas, peringatan kecepatan tidak dipedulikan, khususnya pada malam hari. Banyak orang mengalami ledakan pada saat kecepatan tinggi setelah melewati area yang padat sebagai pembalasan untuk kehilangan waktu. Kecepatan lain yang berbahaya ialah melewati kendaraan-kendaraan lain. Kemungkinan terjadi kematian pada pengemudi meningkat searah

dengan kecepatan yang tinggi. Menariknya, tahun 1974, ketika ada mandat untuk batas kecepatan 55 mil per jam memberikan efek kepada Negara yakni kematian tahunan menurun.

Mengemudi ketika lelah atau kantuk dapat menjadi sumber bahaya bagi pengemudi di bawah pengaruh obat. Pengemudi yang bijak akan mengambil di sisi jalan dan beristirahat hingga dapat terjaga. Setiap orang yang di bawah ketegangan emosi seharusnya tidak mengemudi. Jika seseorang mempunyai penglihatan yang buruk harus menggunakan lensa yang baik, atau jika perlu mengemudi harus dibatasi. Mengemudi seharusnya diberikan pada orang lain jika orang tersebut mempunyai kelainan medis sementara, seperti demam, bersin. Orangtua seharusnya mendiskusikan kepada dokter tentang masalah mengemudi, sama juga dengan orang yang mengalami penyakit kronis. Sumber bahaya lainnya termasuk melakukan pembicaraan, khususnya dengan penumpang, ingin tampil (menyombongkan diri), menarik perhatian di jalan, menyetir rapat, mendengarkan radio atau musik terlalu asik, mengemudi dengan tidak menentu atau teratur. Mengemudi merupakan pekerjaan yang membutuhkan waktu yang penuh, serius, dan bertanggung jawab. Tidak ada waktu untuk tidak memperhatikan.

Hasil Penelitian Sebelumnya

Kecelakaan sering terjadi ketika seseorang, binatang, atau kendaraan tiba-tiba muncul di depan kendaraan yang mendekat, dan pengemudi tidak dapat berhenti dengan cukup cepat. Berbagai macam jarak dibutuhkan untuk memberhentikan kendaraan, berdasarkan kecepatan bergerak.

Kejadian kecelakaan akan berkurang searah dengan makin berpengalamannya seorang pengemudi. Bagaimana pun juga, dengan meningkatnya kejadian kecelakaan, total kematian akibat kecelakaan lalu lintas tidak mungkin jatuh. Bagaimana pun juga, keamanan tidak diwakili oleh angka kecelakaan karena dimediasi dengan tindakan manusia dan eksposur.

Jalur cepat tidak aman dilintasi oleh pejalan kaki, sekali pun begitu kematian pejalan kaki di jalur cepat sangat sedikit karena pejalan kaki menyadari bahwa jenis tidak aman. Ada sebuah hubungan yang meningkat akan resiko pejalan kaki dengan meningkatnya kecepatan lalu lintas. Pada 30 km/jam, hanya 5% dari pejalan kaki yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas meninggal; dan kebanyakan luka ringan. Pada 40 km/jam, 45% dari pejalan kaki yang meninggal; sementara pada tabrakan lebih dari 50 km/jam, sampai 85% dari pejalan kaki meninggal ditabrak oleh sebuah mobil. Di UK, sekitar 30% semua kematian di jalan disebabkan secara langsung oleh kecepatan tinggi.

Pengguna jalan yang berbeda mempunyai profil kecelakaan yang berbeda; penyebab suatu kecelakaan tidak seharusnya dihubungkan pada korban. Ini adalah pengendara mobil yang yang tidak aman.

Cidera di jalan terjadi pada orang dengan berbagai usia, tetapi ada perbedaan eksposur oleh usia. Kematian pejalan kaki tinggi pada anak-anak dan orang tua; dewasa muda terutama sekali berisiko sebagai pengemudi mobil dan motor. Pengemudi mobil pria setengah tua merupakan resiko paling tinggi karena eksposur yang sangat tinggi. Pengendara sepeda berisiko di setiap umur. Secara international, angka ini berbeda di tiap-tiap Negara sesuai dengan eksposur, lingkungan, dan kebiasaan budaya.

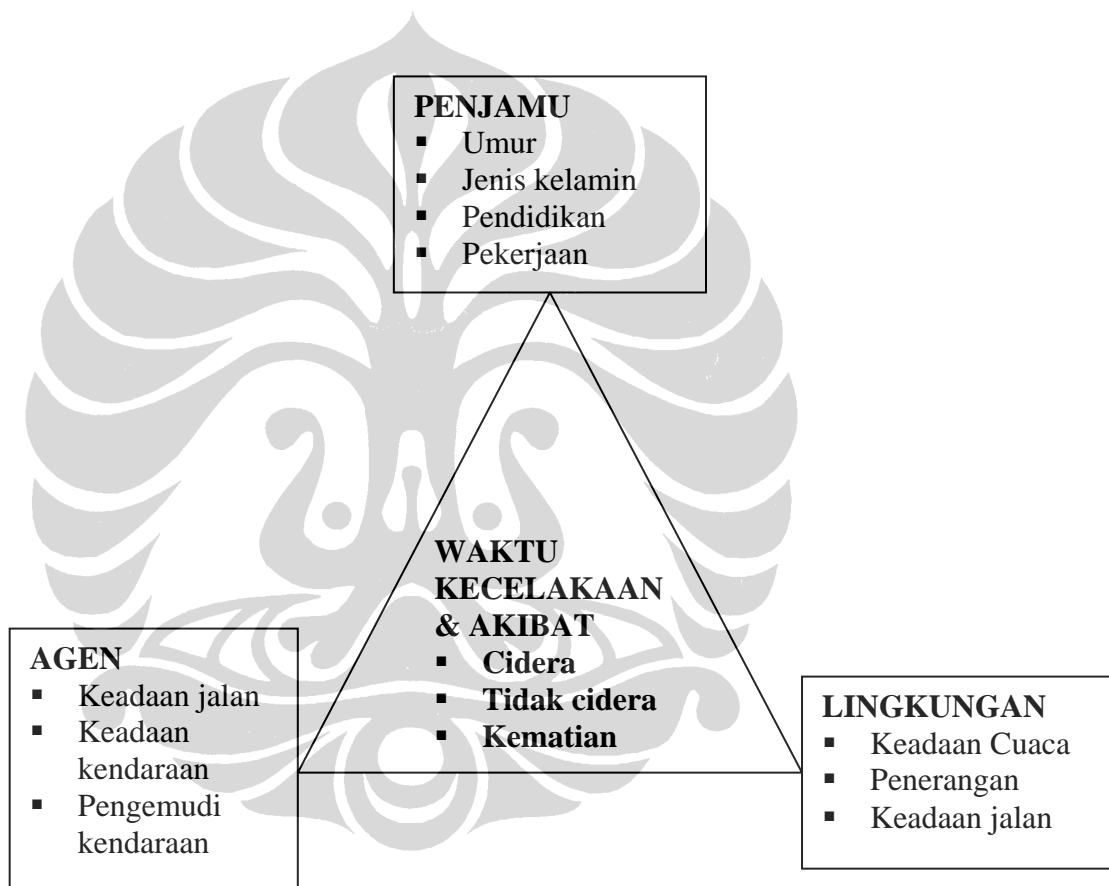
Karakteristik kecelakaan dapat dilihat pada sebuah tingkatan kelas sosial. Di UK, kematian karena kecelakaan lalu lintas pada anak-anak dari keluarga termiskin (kelas sosial 5) 4 kali lebih besar dari pada jenisa yang terkaya (kelas sosial 1). Di USA, angka kecelakaan pada pengemudi area miskin juga lebih tinggi dari jenise yang berasal dari wilayah kaya. Kecelakaan jalan yang fatal (pejalan kaki dan penumpang kendaraan) sering terjadi di area yang secara sosial miskin, tetapi berkurang frekuensinya di perkotaan daripada pedesaan.



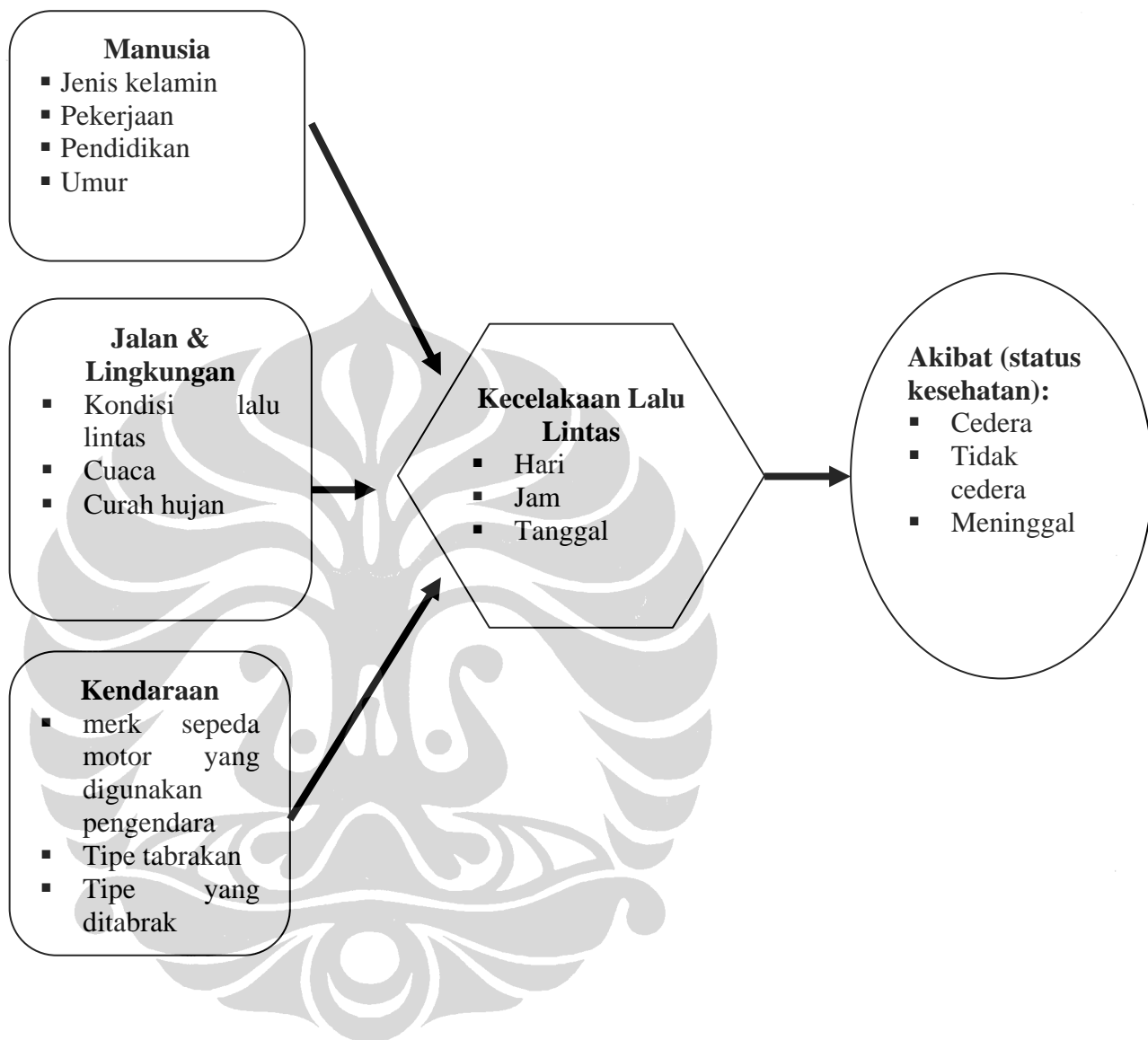
BAB III

KERANGAKA TEORI, KONSEP, DAN HIPOTESIS

3.1. Kerangka Teori



3.2. Kerangka Konsep



3.3. Definisi Operasional

3.3.1. Variabel Bebas

A. Faktor Manusia

1. Umur

Definisi: lama hidup seseorang sejak seseorang lahir hingga terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan dirinya.

Hasil Ukur:

1. <17 tahun
2. 17-24 tahun
3. 25-29 tahun
4. 30-34 tahun
6. 35-39 tahun
7. >39 tahun

Skala pengukuran: Ordinal

2. Jenis kelamin

Definisi: kondisi genetik seseorang berdasarkan dari fisik dan genotip.

Hasil ukur:

1. Laki-laki
2. Perempuan

Skala pengukuran: Nominal

3. Pekerjaan

Definisi: jenis pekerjaan terakhir pada pengendara motor yang mengalami kecelakaan.

Hasil Ukur: 1. Karyawan; karyawan dan pegawai swasta.

2. Wiraswasta; wiraswasta, ibu rumah tangga, pendeta.
3. Pelajar
4. Pegawai Negeri Sipil

Skala pengukuran: Nominal

4. Tingkat Pendidikan

Definisi: jenjang pendidikan terakhir atau yang sedang dijalani saat pengendara motor mengalami kecelakaan lalu lintas.

- Hasil Ukur:
1. Tinggi; Perguruan tinggi
 2. Menengah; SLTA
 3. Rendah; SD, SLTP

Skala Pengukuran: Ordinal

B. Faktor Jalan dan Lingkungan

1. Kondisi Cuaca

Definisi: kondisi cuaca atau lingkungan pada saat terjadinya kecelakaan.

- Hasil Ukur:
1. Cerah: kondisi awan yang terang dan baik.
 2. Tidak cerah: kondisi awan mendung, dan atau terjadi hujan.

Skala pengukuran: Nominal

2. Situasi Lalu Lintas

Definisi: situasi gerak kendaraan, orang di jalan darat pada saat terjadinya kecelakaan.

- Hasil Ukur: 1. Padat: situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan
4. Sedang: situasi atau keadaan lalu lintas dengan kecepatan stabil dan lancar.
5. Sepi: situasi atau keadaan lalu lintas sunyi, lenggang, dan tidak banyak kendaraan

Skala pengukuran: Ordinal

3. Curah Hujan

Definisi: rata-rata banyaknya hujan yang turun tiap bulannya.

- Hasil Ukur: 1. Rendah: 1- 100 mm
2. Menengah: 101-300 mm
3. Tinggi: > 300 mm

Skala Pengukuran: Ordinal

C. Faktor Kendaraan

1. Jenis sepeda motor yang dipakai

Definisi: jenis kendaraan sepeda motor yang dipakai oleh pengendara pada saat terjadinya kecelakaan.

- Hasil Ukur: 1. Honda
2. Kawasaki
3. Suzuki
4. Yamaha

5. Lain-lain: Vespa, KTM, Shunda, Dayang, tidak diketahui.

Skala pengukuran: Nominal

2. Tipe tabrakan

Definisi: Bagian atau sisi kendaraan pengendara saat menabrak dan bagian atau sisi lawan yang ditabrak

- Hasil ukur:
1. Depan-belakang
 2. Depan-depan
 3. Depan-pejalan kaki
 4. Depan-samping
 5. Samping-samping
 6. Tunggal; pengendara sepeda motor menabrak trotoar

Skala pengukuran: Nominal

4. Tipe yang ditabrak

Definisi: jenis benda yang ditabrak oleh pengendara sepeda motor pada saat kecelakaan.

- Hasil Ukur:
1. Kendaraan bermotor; mobil, truk, bus, mini bus, mikrolet
 2. Kendaraan tak bermotor; sepeda, gerobak, becak
 3. Sepeda motor
 4. Pejalan kaki
 5. Lainnya: pengendara sepeda motor yang mengalami kecelakaa tunggal

Skala pengukuran: Nominal

D. Kecelakaan Lalu lintas

1. Hari kejadian

Definisi: waktu kejadian kecelakaan berdasarkan hari dalam satu minggu.

- Hasil Ukur:
1. Hari kerja; Senin, Selasa, Rabu, Kamis, Jumat.
 2. Akhir Pekan; Sabtu dan Minggu.

Skala pengukuran: Nominal

2. Jam kejadian

Definisi: waktu kejadian kecelakaan berdasarkan jam dalam satu hari.

- Hasil Ukur:
1. Perjalanan Kerja (05.00-08.59 dan 17.00-20.59)
 2. Waktu Kerja (09.00-16.59)
 3. Waktu istirahat (21.00-04.59)

Skala pengukuran: Nominal

3. Tanggal Kejadian

Definisi: waktu kejadian berdasarkan tanggal dalam satu bulan.

- Hasil Ukur:
1. Tanggal 1-10
 2. Tanggal 11-20
 3. Tanggal 21-31

3.3.2. Variabel Terikat

1. Akibat kecelakaan Lalu Lintas

Definisi: dampak yang terjadi saat terjadi kecelakaan lalu lintas.

- Hasil Ukur:
1. Cidera: terdapatnya luka atau cacat pada bagian tubuh akibat kecelakaan
 2. Tidak cidera: tidak terdapat luka atau cacat pada bagian tubuh akibat kecelakaan

Skala pengukuran: Nominal

2. Daerah Cidera

Definisi: bagian tubuh yang mengalami luka atau kecacatan

- Hasil ukur:
1. Cidera utama bagian kepala: kepala dan leher.
 2. Cidera utama bagian dada dan abdomen; bagian dada, perut, pinggul, toraks
 3. Cidera utama bagian ekstremitas atas; anggota gerak atas; bahu, tangan
 4. Cidera utama bagian ekstremitas bawah; anggota gerak bawah; tungkai, kaki
 5. Tulang Belakang

Skala Pengukuran: Nominal

3.4. Hipotesis

1. Ada hubungan antara karakteristik manusia dengan terjadinya cedera pada pengendara sepeda motor sebagai akibat kecelakaan lalu lintas.
2. Ada hubungan antara karakteristik jalan dan lingkungan dengan terjadinya cedera pada pengendara sepeda motor sebagai akibat kecelakaan lalu lintas.
3. Ada hubungan antara karakteristik kendaraan dengan terjadinya cedera pada pengendara sepeda motor sebagai akibat kecelakaan lalu lintas.
4. Ada hubungan antara karakteristik waktu kejadian dengan terjadinya cedera pada pengendara sepeda motor sebagai akibat kecelakaan lalu lintas

