

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Hasil Penelitian

##### 1. Karakteristik Subyek Penelitian

**Tabel 1.** Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden berdasarkan Usia, Jenis kelamin, Pekerjaan, Kepemilikan SIM, Jenis kendaraan, Kematian dan Waktu kecelakaan

Karakteristik	Frekuensi (n)	Prosentase (%)
<b>1. Usia</b>		
< 15	157	4,77
15-49	2638	80,1
>49	499	15,1
Total	3294	100,0
<b>2. Jenis kelamin</b>		
Laki-laki	2303	69,9
Perempuan	991	30,1
Total	3294	100
<b>3. Pekerjaan</b>		
PNS	157	4,8
Wiraswasta	1879	57,0
Pelajar/Mahasiswa	1062	32,2
Lain-lain	196	6,0
Total	3294	100,0
<b>4. Kepemilikan SIM</b>		
Ada	1372	41,7
Tidak ada	1922	58,3
Total	3294	100,0
<b>5. Jenis kendaraan</b>		
Motor	2018	61,3
Mobil	407	12,4
Lain-lain	869	26,4
Total	3294	100,0
<b>6. Kematian</b>		
Meninggal	3231	98,1
Tidak meninggal	63	1,9
Total	3294	100,0
<b>7. Waktu kecelakaan</b>		
06.00-17.59	1993	60,5
18.00-05.59	1301	39,5
Total	3294	100,0

Berdasarkan tabel I, responden dalam penelitian ini sebagian besar terjadi pada rentang usia 15-49 tahun dengan jumlah 2638 responden. Rata-rata usia responden adalah 31.7 tahun, yang paling kecil yaitu 0.1 tahun dan usia yang paling besar adalah 87 tahun. Sebagian besar berjenis kelamin laki-laki sebanyak. Lebih dari setengahnya bekerja di bidang swasta, variabel jenis pekerjaan dibagi menjadi 4 kategori yaitu : pegawai negeri sipil; swasta; pelajar yaitu siswa dan mahasiswa; lain-lain yaitu ibu rumah tangga, pensiunan dan tidak bekerja. responden paling banyak terjadi pada responden yang bekerja pada bidang swasta.

Tabel.1 juga menunjukkan dalam penelitian sebagian besar tidak memiliki SIM. Lebih dari setengahnya responden yang mengalami kecelakaan

## 2. Hubungan Karakteristik Responden dengan Kejadian Kematian pada Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polresta Yogyakarta Tahun 2011-2012

**Tabel 2.** Hasil Analisis Bivariat Hubungan karakteristik Responden dengan Kejadian Kematian pada Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polresta Yogyakarta Tahun 2011-2012

Variabel	Kematian pada Kecelakaan Lalu lintas		Total	RR	CI	P
	Meninggal	Tidak meninggal				
<b>1. Usia</b>						
Dewasa	48 1,46%	2590 78,63%	2638 80,09%	0,8	0,441- 1,423	0,43
Anak dan orang tua	15 0,46%	641 19,46%	656 19,91%			
Total	63 1,9%	3231 98%	3294 100%			
<b>2. Jenis Pekerjaan</b>						
Wiraswasta	34 1,03%	1845 56,01%	1879 57,04%	1,1	0,688- 1,873	0,62
Non wiraswasta	29 0,88%	1386 42,08%	1415 42,96%			
Total	63 1,92%	3231 98%	3294 100%			
<b>3. Jenis Kelamin</b>						
Laki-laki	48 1,45%	2255 68,4%	2303 70%	0,7	0,402- 1,296	0,27
Perempuan	15 0,45%	976 29,6%	991 30%			
Total	63 1,91%	3231 98%	3294 100%			

Tabel 2. menjelaskan tentang hasil analisis *bivariat* dengan *chi square* variabel bebas (usia, jenis kelamin dan pekerjaan) dengan variabel terikat (kejadian kematian pada kecelakaan lalu lintas). Apabila dilihat dari karakteristik usia didapatkan bahwa usia dewasa memiliki protektif

anak dan orang tua namun dari hasil analisis bivariat menunjukkan nilai  $p=0,43$  ( $p>0,05$ ), hal ini berarti bahwa tidak ada hubungan secara statistik antara karakteristik usia dengan kejadian kematian pada KLL.

Variabel jenis pekerjaan didapatkan bahwa jenis pekerjaan wiraswasta mempunyai resiko 1,1 lebih tinggi untuk mengalami kejadian kematian dibanding dengan jenis pekerjaan non wiraswasta namun hasil analisa statistiknya dinyatakan tidak bermakna dalam penelitian ini secara statistik. Hal ini diketahui dari tabel karena hasil bivariante tidak signifikan atau nilai P lebih dari 0,05.

Dari karakteristik jenis kelamin dapat dinilai bahwa jenis kelamin laki-laki memiliki protektif sebesar 0,7 untuk mengalami kejadian kematian dibandingkan dengan jenis kelamin perempuan, namun tidak adanya hubungan secara statistik antara karakteristik jenis kelamin dengan kejadian kematian pada kecelakaan lalu lintas, karena berdasarkan tabel.1, didapatkan  $p=0,27$  ( $p>0,05$ ).

### 3. Pembahasan

#### 1. Hubungan Usia Responden dengan Kejadian Kematian pada Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polresta Yogyakarta Tahun 2011-2012

Hasil analisis secara statistik usia memperoleh nilai RR sebesar 0,8, nilai p-value 0,43 ( $>0,05$ ) dengan tingkat kepercayaan 95% confidence interval 0,441-1,423 yang artinya usia tidak memiliki hubungan secara statistik dengan kejadian kematian pada KLL. Pada umumnya kasus yang mengalami kematian terjadi pada golongan usia 15-50 tahun, terutama pengemudi di bawah usia 25 tahun lebih banyak terlibat dalam kecelakaan

penyebabnya antara lain karena pengemudi dengan usia tersebut beraktifitas lebih padat sehingga akan merasa lelah dan mudah kehilangan konsentrasi.

Anak dan orang tua juga mengalami kejadian kematian dalam kecelakaan. Hal ini terjadi karena anak dan orang tua termasuk pada kelompok rentan. Usia anak menunjukkan bahwa pengemudi belum berpengalaman dalam berkendara dan belum memiliki SIM Sedangkan pengemudi yang usianya >50 tahun sebagian besar mengalami kecelakaan karena pada kelompok usia tersebut refleksnya semakin menurun sehingga sering mengalami kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar kasus yang berusia dibawah 14 tahun meninggal dengan peran sebagai penumpang dan pejalan kaki. Faktor usia berhubungan erat dengan perkembangan kejiwaan seseorang, usia dewasa muda perkembangan kejiwaannya belum begitu sempurna atau bisa dikatakan masih terbilang labil sehingga belum dapat mengendalikan emosinya secara baik. Hal ini menyebabkan sikap yang kurang waspada, sehingga seringkali mengabaikan keselamatan dirinya sendiri maupun orang-orang disekitarnya dalam hal mengemudikan kendaraan dijalanan

## **2. Hubungan Jenis Pekerjaan Responden dengan Kejadian Kematian pada Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polresta Yogyakarta Tahun 2011-2012**

Hasil analisis secara statistik jenis pekerjaan memperoleh nilai RR sebesar 1,1 , nilai p-value 0,62 ( $>0,05$ ) dengan tingkat kepercayaan 95%

confidence interval 0.698 - 1.872

memiliki hubungan secara statistik dengan kejadian kematian pada KLL. bahwa proporsi tertinggi terjadi pada orang yang bekerja di bidang swasta, tetapi secara statistik dalam penelitian tidak didapatkan hubungan yang bermakna secara statistik dengan nilai p-value 0,62.

### **3. Hubungan Jenis Kelamin Responden dengan Kejadian Kematian pada Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polresta Yogyakarta Tahun 2011-2012**

Jenis kelamin memperoleh nilai RR sebesar 0,7 ( $<1$ ), nilai p-value 0,273 ( $>0,05$ ) dengan tingkat kepercayaan 95% confidence interval 0,402-1,296 yang artinya jenis kelamin memiliki hubungan dengan kejadian pada KLL secara statistik tidak bermakna (nilai p-value 0,273  $>0,05$ ), WHO dalam penelitiannya menjelaskan bahwa dominasi jenis kelamin laki-laki terjadi diseluruh dunia (WHO, Road safety no accident, 2004).

Hasil penelitian lain tentang pengendara sebagai faktor resiko kecelakaan lalu lintas di kota Yogyakarta menyatakan bahwa tidak ada kemaknaan antara jenis kelamin laki-laki dan perempuan, begitu pulah hasil penelitian lain tentang risiko selama berkendara dengan sepeda motor di kawasan kota Tel Aviv sebuah kawasan metropolitan, menyatakan

Dari hasil uji hubungan antara jenis kelamin dengan kejadian kematian dan cedera tidak menunjukkan adanya hubungan yang bermakna secara statistik dengan nilai  $p > 0,05$ . Pada penelitian Alzuhri (2003) juga didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kematian akibat KLL dengan nilai  $p=0,446$ . Hal ini juga sesuai dengan Heyder (1994) yang mengatakan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan luka berat ataupun kematian dan patah tulang. Jenis kelamin bisa saja tidak berhubungan secara statistik dengan kematian akibat KLL, bisa diartikan bahwa baik laki-laki maupun perempuan mempunyai kesempatan yang sama untuk berkendara dijalanan sehingga mereka mempunyai risiko yang sama untuk mengalami morte KLL.