

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. LANDASAN TEORI

1. Kecelakaan Lalu Lintas Kota Yogyakarta

a. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang diakibatkan oleh kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda. Kecelakaan merupakan suatu kejadian dimana terjadi interaksi berbagai faktor yang datangnya mendadak dan tidak dikehendaki, sehingga menimbulkan cedera fisik, mental, dan sosial.

b. Epidemiologi Kecelakaan Lalu Lintas Kota Yogyakarta

Angka kecelakaan lalu lintas di kota Yogyakarta pada tahun 2015 masih cukup tinggi. Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Kota Yogyakarta mencatat sejak bulan januari sampai desember jumlah kecelakaan mencapai 651 kasus. Korban meninggal mencapai 45 jiwa, tidak terdapat korban dengan luka berat dan korban luka ringan berjumlah 899 orang serta menyebabkan kerugian material sekitar 500 juta rupiah. Proporsi pelaku kecelakaan lalu lintas dapat dikategorikan berdasarkan umur pelaku. Proporsi pelaku

kecelakaan lalu lintas pada kelompok umur 16-25 tahun merupakan kelompok umur yang sering mengalami kecelakaan lalu lintas yaitu sebanyak 209 pelaku disusul kelompok umur 31-40 tahun sebanyak 94 pelaku.

c. Faktor- faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Swari (2013) menyebutkan faktor-faktor penyebab kecelakaan dikelompokkan menjadi tiga, yaitu :

1) Faktor pemakai jalan (manusia)

Pemakai jalan merupakan unsur yang terpenting dalam lalu lintas, karena manusia sebagai pemakai jalan adalah unsur yang utama terjadinya pergerakan. Pemakai jalan dapat digolongkan menjadi dua yaitu: Pengemudi (termasuk pengemudi kendaraan tak bermotor) dan pejalan kaki (termasuk para pedagang asongan, pedagang kaki lima, dan lain-lain.)

2) Faktor kendaraan

Kendaraan adalah sarana angkutan yang membantu manusia dalam mencapai tujuan. Karena itu, tuntutan utama pengguna kendaraan adalah keselamatan bagi pengemudi dan muatannya (penumpang maupun barang). Kendaraan sebagai produk industri harus mampu memberikan jaminan atas keamanan dan kenyamanan melalui standar-standar perlengkapan kendaraan. Sebab-sebab kecelakaan yang

disebabkan oleh faktor kendaraan antara lain: kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perlengkapan kendaraan, penerangan kendaraan, pengamanan kendaraan, mesin kendaraan.

3) Faktor jalan dan lingkungan

Sifat-sifat dan kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor jalan dapat diklasifikasikan sebagai berikut: Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perkerasan jalan, alinyemen jalan, pemeliharaan jalan, penerangan jalan, rambu-rambu lalu lintas.

d. Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi tiga, yaitu:

- 1) Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- 2) Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu

anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.

- 3) Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

2. Demografi Polisi Lalu Lintas Kota Yogyakarta

a. Definisi Polisi

Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia atau disebut dengan Undang-Undang Kepolisian Negara Republik Indonesia, dalam Pasal 1 Ayat (1) disebutkan bahwa, “Kepolisian adalah segala hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan.” Selanjutnya Pasal 5 Undang-Undang Kepolisian Negara Republik Indonesia disebutkan bahwa :

- 1) Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri.
- 2) Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah Kepolisian Nasional yang merupakan satu kesatuan dalam melaksanakan peran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

b. Profil Polisi Lalu Lintas Kota Yogyakarta

Menurut PERKAP No 23 Tahun 2010, anggota polisi lalu lintas kota Yogyakarta sebanyak 147 orang, yang terdiri dari berbagai pangkat, yaitu 1 orang KOMPOL, 5 AKP, 10 orang IPTU, 129 orang BRIPKA, dan 2 orang PNS.

c. Tugas dan Fungsi Polisi Lalu Lintas

Satlantas bertugas melaksanakan Turjawali lalu lintas, pendidikan masyarakat lalu lintas (Dikmaslantas), pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas. Satlantas sesuai dengan Pasal 59 ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres menyelenggarakan fungsi, yaitu:

- 1) pembinaan lalu lintas kepolisian;
- 2) pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas;
- 3) pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas)
- 4) pelayanan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi;

- 5) pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum, serta menjamin Kamseltibcarlantas di jalan raya;
- 6) pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan; dan
- 7) perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan.

Polantas merupakan bagian dari Polri yang dibutuhkan oleh masyarakat untuk mencapai ketentraman terutama yang menyangkut lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat dalam bidang lalu lintas akan berpengaruh terhadap kualitas hidup masyarakat karena dalam kehidupan masyarakat yang modern seperti saat ini lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitas. Banyaknya masalah atau gangguan dalam lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan, maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor merupakan permasalahan yang mengganggu masyarakat. Terkait dengan pelayanan tersebut, adapun visi dan misi dari polisi lalu lintas yaitu:

- 1) Visi Polisi Lalu Lintas

Menjamin tegaknya hukum di jalan yang bercirikan perlindungan, pengayoman, pelayanan masyarakat yang demokratis sehingga terwujudnya keamanan, keselamatan,

ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Dit Lantas Polda D.I. Yogyakarta, 2012).

2) Misi Polisi Lalu Lintas

Mewujudkan masyarakat pemakai jalan memahami dan yakin kepada Polantas sebagai pelindung, pengayoman dan pelayanan masyarakat bidang lalu lintas, penegakan hukum lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi (Dit Lantas Polda D.I. Yogyakarta : 2012).

d. Pengaruh Faktor Demografi terhadap Motivasi Menolong

Faktor demografi mempunyai andil besar dalam memengaruhi motivasi menolong yang dilakukan oleh polisi lalu lintas dalam menolong korban kecelakaan lalu lintas. Reykowski (1982) secara implisit menyebutkan faktor-faktor yang memengaruhi motivasi menolong yang dilakukan oleh polisi lalu lintas dalam melakukan tindakan prososial kepada korban yang memengaruhi motivasi prososial yaitu faktor eksternal dan faktor internal.

1. Faktor eksternal

Faktor eksternal memengaruhi proses pembentukan kognisi dalam diri seseorang antara lain keluarga dan lingkungan sosial. Lingkungan yang dianggap paling efektif mengembangkan motif prososial adalah keluarga.

a. Lingkungan Keluarga

Eisenberg (1982) mengemukakan bahwa motif prososial pada seseorang dimulai dari bagaimana orang tua seorang anak memunculkan motif tersebut. Orangtua berperan sebagai model perilaku prososial. Perilaku prososial yang muncul dalam diri seseorang dipengaruhi oleh bagaimana orang tuanya berperan sebagai model untuk menampilkan perilaku prososial. Eisenberg (1982) mengamati relasi antara anak yang didik dalam keluarga yang mengajarkan kejujuran dan kebiasaan saling menolong akan menunjukkan tindakan prososial yang lebih tinggi frekuensinya.

b. Lingkungan Sosial

Faktor eksternal lainnya adalah lingkungan sosial termasuk disini adalah status pekerjaan dan jabatan, tugas dan wewenang, dan ranah kerja di masyarakat. Lingkungan sosial memiliki pengaruh yaitu dengan adanya kontak yang dilakukan berkali-kali dan *feedback* dari orang yang dibantu mengenai akibat dari perilaku orang yang membantu, akan mengakibatkan *intrinsic prosocial motivation* menjadi berkembang pada diri seseorang yang membantu. Adanya kontak yang dilakukan berkali-kali akan menghasilkan peningkatan

kesukaan pada objek tersebut, dengan begitu interaksi dengan orang yang dibantu menghasilkan emosi positif. Emosi positif merupakan bukti dari perkembangan kognitif sehingga seseorang yang melakukan kontak berkali-kali dan memberikan *feedback*, berkesempatan untuk memiliki perkembangan kognitif yang lebih baik tentang orang yang dibantu. Membuat seseorang memiliki pengetahuan informasi yang cukup untuk mengenali kebutuhan orang yang dibantu (Reykowsky, 1982)

Melalui *feedback* dan adanya kontak yang berkali-kali membuat polisi lalu lintas, memiliki pengetahuan informasi yang cukup untuk mengenali kebutuhan korban yang dibantu olehnya. Lingkungan sosial juga berpengaruh terhadap motivasi prososial dalam diri seseorang, dengan adanya konformitas terhadap kelompoknya dan bergantung pada ekspektasi dari lingkungan sosial dengan melakukan hal yang diharapkan oleh kelompok tersebut (Eisenberg, 1982).

2. Faktor Internal

Faktor lainnya yang memengaruhi motivasi prososial pada polisi lalu lintas adalah faktor internal, terdiri dari usia, jenis kelamin, dan keadaan emosional.

a. Faktor Usia

Staub (1986) menyatakan bahwa perilaku untuk menengahi suatu perselisihan muncul pada masa taman kanak-kanak dan mencapai puncak pada tahun-tahun pertengahan SD, dan turun pada tingkat kelas 6, hal ini berlaku pada perilaku menolong pada saat sendiri maupun disaksikan oleh orang lain. Penelitian Staub menunjukkan bahwa perilaku menolong seseorang meningkat secara tajam di dalam masa dewasa muda, hal ini didapat dari meningkatnya kepekaan perkembangan mental dari *Concrete Operational* menuju *Formal Operational*, daya analisisnya akan meningkat dan menjadi lebih cekatan dalam merespon situasi (Eisenberg, 1982).

b. Jenis Kelamin

Faktor internal yang kedua adalah jenis kelamin. Faktor jenis kelamin, menunjukkan bahwa terdapatnya signifikansi pada laki-laki dan perempuan dalam *generosity* (suka memberi, penyayang, pengasih, suka menolong dan suka beramal) dan perilaku *helpfulness* dan *comforting* (suka menolong, memberikan bantuan dan memberikan ketenangan atau penghiburan) dan menemukan bahwa perempuan lebih *generosity*, lebih *helpfulness* dan lebih *comforting* dibandingkan laki-laki. Seseorang dengan jenis kelamin perempuan lebih menunjukkan tindakan yang memberi,

penyayang, pengasih, menghibur dan suka menolong, dibandingkan dengan orang yang berjenis laki-laki karena sikap orang yang demikian menunjukkan keterkaitannya dengan *moral judgment*, sehingga tingkat *moral judgment* yang tinggi yaitu orang yang sering menilai atau menganalisis suatu situasi yang ada di lingkungannya terkait tindakan yang benar atau salah akan merujuk pada pembentukan perilaku *intrinsic prosocial motivation*.

c. Keadaan Emosi

Faktor lain yang mempengaruhi perilaku prososial adalah emosi seseorang. Seperti yang dikutip Sarwono (2009) menyatakan bahwa emosi seseorang dapat mempengaruhi kecenderungannya untuk menolong. Feldman (1985) mengungkapkan bahwa orang dengan suasana hati yang baik akan lebih mungkin untuk membantu daripada mereka yang berada di *mood negatif*. Kecerdasan emosi meliputi, kemampuan mengenali perasaan diri sendiri dan perasaan orang lain, kemampuan memotivasi diri sendiri dan kemampuan mengelola emosi dengan baik pada diri sendiri dan dalam hubungannya dengan orang lain (Goleman, 1998).

3. Motivasi Menolong

a. Definisi Perilaku Prososial

Menurut Feldman (1985) perilaku prososial atau perilaku menolong adalah perilaku yang menguntungkan orang lain. Eisenberg *et. al* (1989) juga mendefinisikan perilaku prososial sebagai suatu tindakan yang dilakukan secara sukarela untuk menolong atau memberikan manfaat bagi individu atau kelompok yang lain. Sedangkan Daux *et. al* (1993) mendefinisikan perilaku prososial sebagai perilaku menguntungkan orang lain atau memiliki konsekuensi sosial yang positif.

Baron *et. al* (2005) mendefinisikan perilaku prososial sebagai suatu tindakan menolong yang menguntungkan orang lain tanpa harus menyediakan suatu keuntungan langsung kepada orang yang melakukan tindakan tersebut, dan mungkin bahkan melibatkan suatu resiko bagi orang yang menolong. Dari beberapa pemaparan definisi perilaku prososial, dapat disimpulkan bahwa perilaku prososial adalah suatu tindakan yang dilakukan secara sukarela untuk menolong atau memberikan manfaat bagi individu atau kelompok.

b. Dimensi perilaku prososial

Dimensi prososial ini mengacu pada teori Eienberg (1989) yang salah satu pengukurannya dikembangkan oleh Carlo *et. al* (2002). Menurutnya, ada enam subskala dari perilaku prososial ini

yaitu, *altruism* (perilaku sukarela untuk menolong orang lain), *compliant* (permintaan menolong orang lain), *emotional* (menolong orang lain atas dasar situasi emosional), *public* (perilaku prososial yang dilakukan di depan orang lain) , *anonimus*(tindakan menolong yang ditunjukkan tanpa diketahui oleh orang yang telah diberikan pertolongan) dan *dire* (perilaku menolong yang ditunjukkan seseorang diantara situasi krisis atau keadaan darurat).

c. Faktor yang mempengaruhi perilaku prososial

Menurut Sears *et. al* (1994) terdapat tiga faktor yang mendasari seseorang berperilaku prososial. Beberapa faktor tersebut, terbagi menjadi tiga yaitu, karakteristik situasi, karakteristik penolong dan juga karakteristik orang yang membutuhkan pertolongan. Ketiga faktor tersebut, akan dijabarkan sebagai berikut :

1) Karakter Situasi

Situasi menjadi faktor yang akan menunjang seseorang dalam melakukan perilaku prososial. Sears (1994) menyatakan, orang yang altruis sekalipun, cenderung tidak menolong, dalam situasi tertentu. Maka itulah, karakteristik situasi sangat penting dalam menunjang perilaku prososial. Karakteristik situasi ini, meliputi kehadiran orang lain, kondisi lingkungan, dan tekanan akibat keterbatasan waktu.

2) Karakteristik penolong

Faktor situasional dapat mempengaruhi orang untuk melakukan tindakan prososial. Tetapi ada faktor penting lainnya yang mendorong seseorang untuk menolong, yaitu faktor dari dalam diri orang tersebut. Faktor tersebut menurut Sears (1994), dapat dikelompokkan menjadi, faktor kepribadian, faktor suasana hati, faktor rasa bersalah, faktor distress diri dan faktor rasa empatik.

3) Karakteristik orang yang membutuhkan pertolongan.

Dalam menolong seseorang, penolong biasanya akan tetap memilih siapa saja yang patut untuk ditolong. Karena dengan keterbatasan fisik dan materi orang yang menolong, maka tidak semua orang yang menurutnya membutuhkan bantuan dapat dibantu. Oleh karenanya, karakteristik orang yang membutuhkan pertolongan menjadi salah satu faktor yang mendorong seseorang untuk melakukan perilaku prososial.

Faktor-faktor perilaku prososial juga dijelaskan oleh Baron *et. al* (2005) dengan membagi faktor-faktor perilaku prososial menjadi 3 bagian, yaitu, faktor situasional, motivasi dan moralitas, keadaan emosional serta empati.

1. Faktor situasional

Menurut Baron *et. al* (2005) faktor situasional ini, dibagi menjadi 3 yaitu, daya tarik, atribusi dan model-model prososial.

2. Faktor Motivasi dan Moralitas

Baron *et. al* (2005) mengindikasikan bahwa ada tiga motif utama yang relevan ketika seseorang dihadapkan pada sebuah dilema moral. *Self-interest* (kadang-kadang disebut egoisme (*egoism*)), *moral integrity* (integritas moral), dan *moral hypocrisy*. Bisa dikatakan faktor-faktor tersebutlah yang membuat seseorang melakukan sesuatu terhadap orang lain, termasuk perilaku prososial.

3. Faktor Keadaan Emosional

Kondisi hati yang baik akan meningkatkan peluang terjadinya tingkah laku menolong orang lain, sedangkan kondisi suasana hati yang tidak baik akan menghambat tindakan tersebut.

4. Empati

Minat seseorang untuk menolong seseorang berbeda-beda, motif *altruistic* tersebut yang berdasarkan pada empati pada masing-masing individu dapat mempengaruhi perilaku prososial (Baron, 2005).

4.1 Faktor luar/ Pengaruh situasi

a) *Bystanders*

Menurut penelitian Darley *et. al* (1996) kehadiran orang sekitar berpengaruh pada perilaku menolong atau tidak menolong adalah adanya orang lain yang kebetulan bersama kita di tempat kejadian (*Bystanders*). Semakin banyak orang lain semakin kecil kemungkinan untuk menolong dan sebaliknya orang yang sendirian cenderung untuk menolong.

b) Daya tarik

Sejauh mana seseorang memandang korban (orang yang membutuhkan pertolongan) dengan positif, akan mempengaruhi kesediaan penolong untuk memberikan bantuan. Faktor daya tarik yang akan dapat meningkatkan terjadinya respon untuk menolong., diantaranya adalah memiliki penampilan menarik, memiliki kesamaan baik dalam hal yang disukai ataupun kesamaan sifat.

c) Desakan waktu

Biasanya orang yang sibuk dan tergesa-gesa cenderung untuk tidak menolong daripada orang yang memiliki waktu lebih banyak.

4.2 Faktor dari dalam diri

a) Suasana hati (*mood*)

Emosi seseorang dapat mempengaruhi kecenderungannya

untuk untuk menolong. Sarwono (2002) juga menjelaskan bahwa perasaan dalam diri seseorang dapat mempengaruhi perilaku menolong.

b) Faktor sifat

Sarwono (2009) membuktikan bahwa orang yang memiliki sifat pemaaf akan memiliki kecenderungan untuk mudah menolong. Orang yang memiliki pemantauan diri (*self monitoring*) yang tinggi juga cenderung lebih menolong, karena dengan menolong ia akan memiliki penghargaan sosial yang tinggi (White *et. al*, 2009).

c) Jenis kelamin

Peranan gender seseorang untuk menolong sangat bergantung pada situasi dan kondisi. Laki-laki cenderung lebih mau terlibat dalam aktifitas menolong pada situasi darurat yang membahayakan, misalnya menolong seseorang dalam kebakaran. Sementara perempuan, lebih seseorang dalam kebakaran. Hal ini tampaknya terkait dengan peran tradisional laki-laki yang dipandang lebih kuat dari perempuan karena mempunyai keterampilan untuk melindungi. Sementara perempuan, lebih tampil menolong pada situasi yang bersifat memberi dukungan emosi, mengasuh dan merawat.

4. Bantuan Hidup Dasar

1. Definisi Bantuan Hidup Dasar

Bantuan hidup dasar atau *basic life support* adalah rangkaian tindakan dasar yang diberikan kepada seseorang yang mengalami keadaan kegawatdaruratan (Tipa *et. al*, 2010). *Basic life support (BLS)* menurut Breg *et. al* (2010) adalah sebuah tindakan dasar untuk menolong nyawa seseorang dalam keadaan henti jantung dan henti nafas. Menurut Mansjoer (2010) tindakan bantuan hidup dasar dapat mulai dilakukan jika tidak ditemukan respon pada saat menemukan seseorang dalam keadaan tiba tiba tidak bisa bergerak, tidak sadar, atau tidak bernafas.

Breg *et. al* (2010) menjelaskan tentang aspek penting dalam bantuan hidup dasar, yaitu: secara cepat mampu mengenali henti jantung mendadak, mengaktifkan respon kegawatdaruratan, melakukan resusitasi jantung paru atau *cardio pulmonary resuscitation (cpr)*, dan memberikan bantuan defibrilasi menggunakan *automated external defibrillator (AED)*.

2. Tahap-Tahap Bantuan Hidup Dasar

Tahap-tahap untuk melakukan bantuan hidup dasar menurut Breg *et. al* (2010) dalam *American Heart Assosiation Guideline of Adult Basic Life Support*, yakni:

a. *Immediate Recognition* dan Aktivasi *Emergency Respon System*

Apabila seorang menemukan korban yang mendadak dan jatuh kehilangan kesadaran hal pertama yang dilakukan adalah memastikan keamanan dari tempat terjadinya kejadian. Kehilangan

kesadaran tersebut dapat berupa seseorang tanpa adanya gerakan dan tidak memberikan respon terhadap rangsangan yang diberikan penolong. Setelah dipastikan keadaan aman, hal yang selanjutnya dilakukan adalah melakukan pemeriksaan kesadaran korban. Pemeriksaan kesadaran dapat dilakukan dengan cara memberikan rangsangan verbal yang dilakukan dengan memanggil korban disertai dengan memberikan tepukan pada bahu korban. Apabila tidak didapatkan respon, penolong harus memberikan rangsangan nyeri yang dapat dilakukan di kuku atau di tulang *sternum*.

Bila korban tidak memberikan respon terhadap rangsangan nyeri, tindakan yang dilakukan penolong adalah mengaktifkan bantuan *emergency response system* dengan cara melakukan panggilan telepon kepada instansi penyedia layanan kegawatdaruratan. Data yang harus dijelaskan saat melakukan panggilan adalah identitas dari penolong, lokasi kejadian, detail kejadian, jumlah korban, kondisi korban, dan meminta instruksi atau tindakan yang harus segera dilakukan.

b. Cek Nadi

Masyarakat awan yang belum mendapatkan pelatihan bantuan hidup dasar tidak diharuskan untuk melakukan pemeriksaan nadi dan langsung mengasumsikan bahwa terjadi henti jantung. Henti jantung ditegakkan apabila korban mendadak jatuh tidak sadarkan diri, tidak memberikan respon, dan tidak

bernafas secara normal. Pada orang yang sudah mendapat pelatihan bantuan hidup dasar, pengecekan nadi tidak boleh dilakukan lebih dari 10 detik dan dilakukan pada arteri *carotis communis*. Jika penolong tidak yakin akan hasil dari pengecekan nadi, penolong harus segera memulai kompresi dada.

c. Kompresi Dada

Kompresi dada merupakan tekanan kuat yang dilakukan secara ritmis pada bagian bawah dari tulang *sternum*. Kompresi tersebut dapat menciptakan aliran darah yang akan langsung menuju *myocardium* dan otak dengan cara meningkatkan tekanan intrathorakal dan secara langsung menekan jantung

Teknik pertama yang digunakan untuk melakukan kompresi dada adalah posisi korban dan penolong harus tepat. Posisi korban harus berupa di daerah yang datar dan keras dengan posisi berbaring, bertujuan untuk memaksimalkan kompresi. Untuk posisi penolong adalah lutut sejajar dengan bahu korban. Salah satu tangan penolong berada di tengah dada pasien atau di bagian bawah dari tulang sternum, sedangkan tangan yang lain diletakkan di atas tangan sebelumnya untuk mengunci.

Penolong mulai melakukan kompresi pada dada korban setelah posisi dianggap benar. Kedalaman kompresi yang dilakukan minimal 2 inchi atau 5 cm. Setelah melakukan kompresi biarkan dada mengalami *recoil* secara lengkap. *Recoil* adalah

kembalinya bentuk dada setelah mendapatkan tekanan yang bertujuan agar jantung mampu melakukan pengisian darah secara maksimal sebelum kompresi berikutnya. Kecepatan untuk melakukan kompresi yang baik yaitu minimal 100 kali permenit.

d. Kontrol Jalan Nafas (*Airway Control*)

Tindakan mengontrol jalan nafas bertujuan untuk membebaskan jalan nafas dari sumbatan. Pembebasan jalan nafas dilakukan dengan *maneuver head tilt-chin lift* untuk membuka jalan nafas bila tidak didapatkan bukti adanya trauma kepala atau trauma leher. Sedangkan bila dicurigai mengalami trauma servikal, tindakan membuka jalan nafas harus dilakukan dengan *maneuver jaw thrust* tanpa ekstensi kepala. Bisa terdapat sumbatan berupa benda asing dalam jalan nafas, benda asing tersebut dapat diambil dengan menggunakan jari, tindakan menepuk tengkuk, *abdominal thrust*, *chest thrust*, dan *maneuver heimlich*.

e. Bantuan Nafas (*Breathing*)

Bantuan nafas dapat diberikan dengan cara mulut ke mulut (*mouth to mouth*) atau dengan menggunakan alat bantuan nafas seperti *endotracheal tube*, *combitube*, dan *laryngeal mask airway*. Jika menggunakan teknik *mouth to mouth*, bantuan nafas diberikan setelah 30 kali kompresi dada dan dilakukan sebanyak 2 kali. Setiap bantuan nafas dilakukan dalam waktu 1 detik dan pastikan dada mengembang saat dilakukan bantuan nafas.

Sedangkan pemberian dengan alat bantu nafas dapat diberikan tetiap 6 sampai 8 detik atau 8 sampai 10 kali per menit.

f. Posisi Pemulihan (*Recovery Position*)

Posisi pemulihan dilakukan pada korban tidak sadarkan diri dengan nafas yang normal dan sirkulasi darah efektif. Posisi ini dibuat untuk menjaga patensi jalan nafas korban, mengurangi risiko obstruksi jalan nafas, dan mencegah terjadinya aspirasi zat dari saluran pencernaan kedalam saluran nafas. Korban ditempatkan miring ke salah satu sisinya dengan tangan berada di depan badan korban. Terdapat banyak macam dari posisi pemulihan dengan masing-masing keuntungannya. Namun, tidak ada satu posisi yang sempurna untuk semua jenis korban. Posisi pemulihan ini dapat digunakan pada korban yang mengalami perbaikan setelah dilakukan resusitasi jantung dan paru.

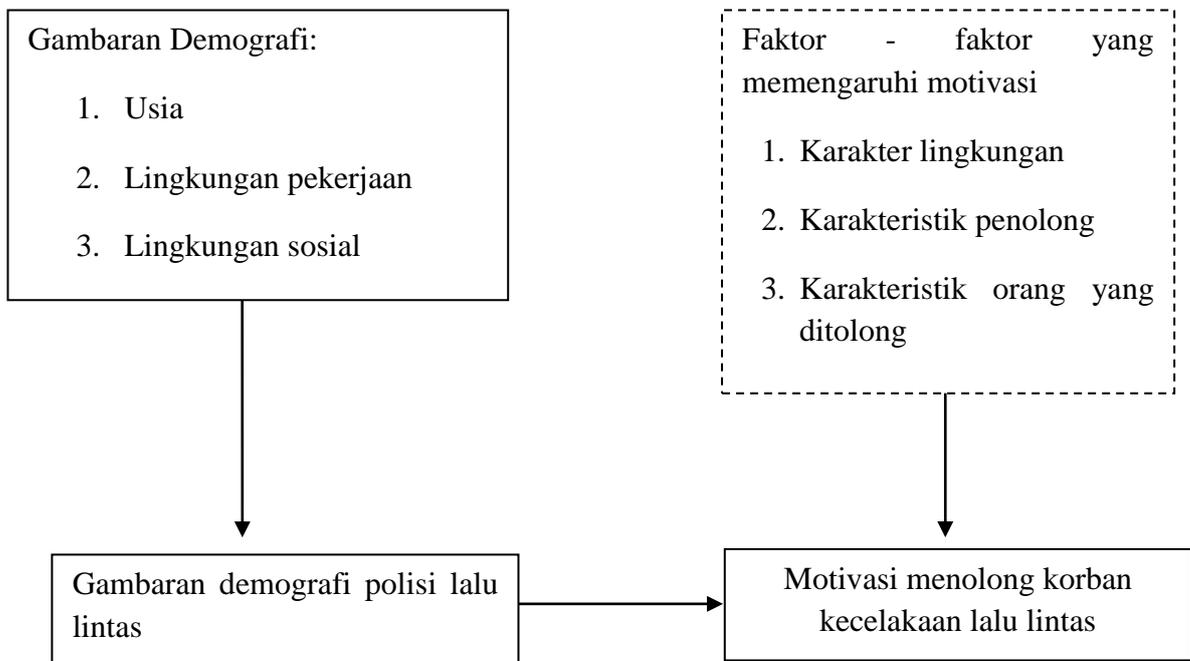
g. *High Quality CPR*

Seseorang yang telah mendapatkan pelatihan bantuan hidup dasar dalam melakukan pertolongan harus mampu menyajikan prinsip utama dalam melakukan resusitasi jantung paru berkualitas tinggi atau *high quality cpr*, yang terdiri dari:

- 1) Kecepatan kompresi minimal 100 kali permenit
- 2) Dalam kompresi minimal 2 inchi atau 5 cm
- 3) *Recoil* dada secara maksimal setelah dilakukan kompresi

- 4) Meminimalkan interupsi atau gangguan saat dilakukan kompresi
 - 5) Hindari pemberian nafas terlalu berlebihan
 - 6) timbul meningkatkan ketersediaan untuk menolong
- (Sears, 1994).

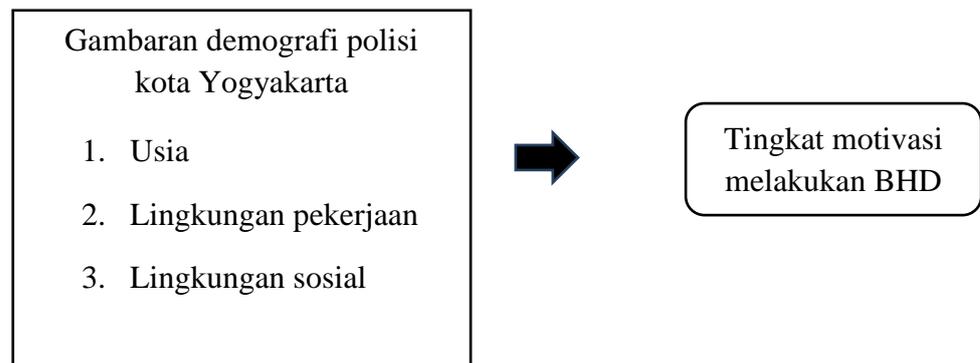
B. KERANGKA TEORI



Gambar 1. Kerangka teori “Hubungan Gambaran Demografi terhadap Tingkat Motivasi Melakukan Bantuan Hidup Dasar pada Korban Kecelakaan Lalu Lintas oleh Polisi Kota Yogyakarta”.

C. KERANGKA KONSEP

Demografi polisi akan meningkatkan tingkat motivasi polisi melakukan bantuan hidup dasar pada korban kecelakaan lalu lintas



Gambar 2. Kerangka konsep "Hubungan Gambaran Demografi terhadap Tingkat Motivasi Melakukan Bantuan Hidup Dasar pada Korban Kecelakaan Lalu Lintas oleh Polisi Kota Yogyakarta".

D. HIPOTESIS

Ha : Terdapat hubungan antara gambaran demografi dengan tingkat motivasi melakukan bantuan hidup dasar pada korban kecelakaan lalu lintas oleh polisi kota Yogyakarta.

Ho : Tidak terdapat hubungan antara gambaran demografi dengan tingkat motivasi melakukan bantuan hidup dasar pada korban kecelakaan lalu lintas oleh polisi kota Yogyakarta.