

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Lalu lintas merupakan pergerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas adalah prasarana berupa jalan dan fasilitas pendukung yang dipergunakan untuk mobilisasi kendaraan, orang, maupun barang. Artinya dalam lalu lintas diperlukan sarana berupa kendaraan, manusia sebagai pengguna, dan prasarana berupa jalan atau fasilitas lainnya. Jika ketiga hal tersebut terpenuhi secara maksimal, lalu lintas akan berjalan baik sebagaimana mestinya dan mobilisasi pun dapat terpenuhi. Jika salah satu dari ketiga hal tersebut tidak terpenuhi, maka ada dampak yang tidak diinginkan, seperti kemacetan, meningkatnya polusi udara, dan kecelakaan lalu lintas.<sup>1</sup>

Menurut undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan pengguna jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.<sup>1</sup> Berdasarkan Riset Kesehatan Dasar (Riskesdas) tahun 2018, penyebab luka pada kecelakaan lalu lintas sebagian besar terjadi pada pengendara sepeda motor.<sup>2</sup> Di Indonesia, kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh luka pada kecelakaan lalu lintas diperkirakan sebesar 2,9% Pendapatan Domestik Bruto (PDB).<sup>3</sup>

Berdasarkan *Global Status Report on Road Safety* dikatakan bahwa di seluruh dunia lebih dari 1,25 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang luka berat per tahunnya. Dari jumlah tersebut, 90% terjadi di negara berkembang.<sup>4</sup> Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas terus meningkat dan mencapai 1,35 juta korban di tahun 2016.<sup>5</sup> Negara-negara di Afrika dan Asia Tenggara memiliki angka rata-rata kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang lebih tinggi dari angka rata-rata dunia yaitu 26,6 dan 20,7 kematian per 100.000 penduduk.<sup>5</sup> Jika tidak ada tindakan berkelanjutan, maka kecelakaan lalu lintas di jalan raya diperkirakan menjadi penyebab kematian ke-5 mendahului tuberculosis, kanker paru, dan alzheimer pada tahun 2030.<sup>5</sup>

Menurut data kepolisian di Indonesia, dikatakan bahwa rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data tersebut didapatkan bahwa besarnya angka kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain : 61% kasus kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yang berhubungan dengan kemampuan dan karakter pengemudi, 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan yang kurang layak, dan 9% disebabkan oleh faktor kendaraan yang berhubungan dengan pemenuhan syarat dan teknik layak jalan.<sup>6</sup> Di Asia Tenggara, sebagian besar kematian terjadi pada pengguna sepeda motor sebesar 43% dari semua kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Artinya, sebanyak 8 kematian dari 100.000 populasi terjadi pada pengguna sepeda motor.<sup>5</sup>

Angka kejadian kecelakaan lalu lintas yang didapatkan dari Badan Kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2018 sebanyak 109.215 kasus dengan 29.474 korban meninggal, 13.315 luka berat, dan 130.571 luka ringan.<sup>7</sup> Berdasarkan wilayah di Indonesia, didapatkan bahwa angka kejadian kecelakaan lalu lintas tertinggi di Provinsi Jawa Timur sebanyak 24.757 kasus pada tahun 2018.<sup>8</sup> Di Sumatera Barat pada tahun 2017 angka kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 2.871 kasus dan angka kejadian di kota Padang sebanyak 536 kasus dengan 42 korban meninggal, 259 luka berat dan 492 luka ringan.<sup>8</sup> Angka kejadian kecelakaan lalu lintas di kota Padang pada tahun 2018 terjadi peningkatan yaitu sebanyak 663 kasus dengan 71 korban meninggal, 100 luka berat dan 808 luka ringan.<sup>7</sup>

Penelitian yang dilakukan di Bagian Forensik RSUP Dr. M. Djamil Padang terhadap kecelakaan lalu lintas pada tahun 2010-2012, terdapat sebanyak 172 kasus kecelakaan lalu lintas yang dilakukan pemeriksaan di RSUP Dr. M. Djamil Padang dengan korban meninggal sebanyak 100 orang dan korban hidup sebanyak 73 orang. Sebagian besar korban dialami oleh laki-laki dengan kelompok usia dewasa awal, yakni 19-35 tahun.<sup>9</sup>

Berdasarkan penelitian yang dilakukan di RSUP Dr. M. Djamil Padang pada tahun 2015 didapatkan sebanyak 814 kasus kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar korban kecelakaan lalu lintas merupakan pengendara sepeda motor yaitu

sebanyak 654 orang (80,5%) dan pejalan kaki sebanyak 160 orang (19,5%) dengan golongan usia remaja sekitar 11-20 tahun. Jumlah korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor paling banyak dialami oleh laki-laki daripada perempuan dengan rasio sama dengan sembilan banding dua.<sup>10</sup>

Kecelakaan kendaraan bermotor adalah penyebab utama kematian pada remaja dan dewasa muda di seluruh dunia. Kepala dan ekstremitas adalah bagian tubuh yang paling sering mengalami luka akibat kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar korban yang mengalami luka akibat kecelakaan lalu lintas mengalami cacat permanen, amputasi, luka kepala atau luka tulang belakang.<sup>11</sup> Sebuah studi yang dilakukan di Addis Ababa Ethiopia, patah tulang anggota tubuh pada orang dewasa akibat luka lalu lintas bertanggung jawab atas hampir setengah dari luka ekstremitas.<sup>12</sup>

Berdasarkan tingginya kasus kecelakaan lalu lintas seperti yang dijelaskan di atas, penulis ingin mengetahui bagaimana profil korban kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr. M.Djamil Padang tahun 2010-2020.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, didapatkan rumusan masalah penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimanakah distribusi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia dan jenis kelamin di RSUP Dr. M. Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal?
2. Bagaimanakah distribusi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan pekerjaan di RSUP Dr. M. Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal?
3. Bagaimanakah distribusi lokasi luka korban kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr. M. Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal?
4. Bagaimanakah distribusi jenis luka korban kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr. M. Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal?

5. Bagaimanakah distribusi jumlah luka berdasarkan jenis luka korban kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr. M Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal?
6. Bagaimanakah distribusi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan status pengguna jalan di RSUP Dr. M Djamil Padang tahun 2010-2020 pada korban hidup?
7. Bagaimanakah distribusi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan cara datang di RSUP Dr. M Djamil Padang tahun 2010-2020 pada korban hidup?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan Umum**

Tujuan umum penelitian ini adalah untuk mengetahui profil korban kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr. M. Djamil Padang tahun 2010-2020.

#### **1.3.2 Tujuan Khusus**

1. Mengetahui distribusi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia dan jenis kelamin di RSUP Dr. M. Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal.
2. Mengetahui distribusi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan pekerjaan di RSUP Dr. M. Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal.
3. Mengetahui distribusi lokasi luka korban kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr. M. Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal.
4. Mengetahui distribusi jenis luka korban kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr. M. Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal.
5. Mengetahui distribusi jumlah luka berdasarkan jenis luka korban kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr. M Djamil Padang tahun 2010-2020 baik pada korban hidup maupun korban meninggal.

6. Mengetahui distribusi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan status pengguna jalan di RSUP Dr. M Djamil Padang tahun 2010-2020 pada korban hidup.
7. Mengetahui distribusi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan cara datang di RSUP Dr. M Djamil Padang tahun 2010-2020 pada korban hidup.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Bagi Peneliti**

Meningkatkan kemampuan dalam melakukan penelitian dan menambah ilmu pengetahuan mengenai profil korban kecelakaan lalu lintas sebagai pengguna jalan.

### **1.4.2 Manfaat Bagi Ilmu Pengetahuan**

Memberikan kontribusi bagi ilmu pengetahuan tentang profil korban kecelakaan lalu lintas sebagai pengguna jalan.

### **1.4.3 Manfaat Bagi Institusi Pendidikan**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan data dan informasi serta menambah bahan bacaan bagi mahasiswa Fakultas Kedokteran Universitas Andalas.

### **1.4.4 Manfaat Bagi Institusi Pemerintah**

Penelitian ini dapat memberikan data dan informasi mengenai gambaran pola luka pada pasien kecelakaan lalu lintas dan dapat dijadikan acuan pemerintah atau kepolisian dalam mengambil kebijakan untuk para pengguna jalan.

### **1.4.5 Manfaat Bagi Peneliti Lain**

Peneliti lain dapat menggunakan hasil penelitian ini sebagai bahan penambah gagasan untuk penelitian sejenis atau penelitian lebih jauh tentang hal-hal terkait.

#### 1.4.6 Manfaat Bagi Masyarakat

Masyarakat dapat mengetahui dampak yang ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas sehingga masyarakat sebagai pengguna jalan dapat lebih waspada.

