

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam *Global Status Report on Road Safety* (WHO 2021) pada tahun 2019 diperkirakan 1,35 juta orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta luka - luka. Pada tahun 2004 Kecelakaan Lalu Lintas menempati peringkat ke 9 sebagai penyebab kematian penduduk dunia, serta diperkirakan menempati peringkat ke 5 di tahun 2030 setelah penyakit jantung, otak, paru – paru dan pernafasan. Menurut data Pusat Informasi Kriminal Nasional (PUSIKNAS) kecelakaan lalu lintas yang terjadi sepanjang tahun 2022 mulai 1 Januari - 31 Desember sebanyak 25.138 laka. Dari jumlah kejadian tersebut terdapat 29.519 korban dengan luka ringan, 3.706 korban luka berat, dan 3.706 jiwa meninggal dunia (Pusiknas 2022). Menurut data Kepolisian Resort Kabupaten Gianyar kecelakaan lalu lintas tertinggi di Kabupaten Gianyar 5 Tahun terakhir terjadi pada tahun 2022 sebanyak 824 kecelakaan. Dari jumlah kejadian tersebut terdapat korban dengan luka ringan sebanyak 1120 korban, mengalami luka berat sebanyak 2 korban dan meninggal dunia sebanyak 64 korban. Kerugian material akibat kecelakaan terbesar terdapat pada tahun 2018 dengan total kerugian sebesar Rp 1.023.890.000.

Dari angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang tinggi tersebut tak lepas dari kualitas Penanganan Gawat Darurat kecelakaan lalu lintas. Menurut Sutawijaya (2015) penanganan gawat darurat ada filosofinya yaitu *Time Saving it's Live Saving* (waktu adalah nyawa). Dalam sesi wawancara JawaPos Dokter spesialis ortopedi Siloam Hospitals Jember dr Hantoni SpOT mengatakan bahwa 80 persen kegagalan penanganan pada kecelakaan akibat lalai dan korban terlambat diantarkan ke rumah sakit untuk mendapat penanganan lanjutan. Dalam kesempatan yang sama dokter spesialis bedah saraf dr Fatkhul Adhiatmadja SpBS menjelaskan cedera pada kepala merupakan penyebab kematian tertinggi korban lakalantas. Alasannya karena terjadi peningkatan tekanan di kepala akibat benturan dan atau pembengkakan. Dalam acara *Helicopter Emergency Medical Evacuation*

(HEMS) *Training* di UPN Veteran Jakarta menurut Kepala Pusat Krisis Kesehatan Kemenkes RI, dr. Budi Sylvana (2019), tujuh puluh persen angka kematian di Indonesia terjadi sebelum sampai di rumah sakit, tiga puluh persen lainnya meninggal di rumah sakit. Dalam kata lain penanganan pasien gawat darurat harus selalu berpacu dengan waktu, termasuk dalam kasus kecelakaan lalu lintas. Kematian terjadi biasanya karena ketidakmampuan petugas kesehatan untuk menangani penderita pada fase gawat darurat (*golden period time*). Menurut (Dahlan, Kumaat, and Franly, 2014) Ketidakmampuan tersebut bisa disebabkan oleh tingkat keparahan, kurang memadainya peralatan, belum adanya sistem yang terpadu dan pengetahuan dalam penanggulangan darurat yang masih kurang, keadaan seseorang yang menjadi korban kecelakaan dapat semakin memburuk dan bahkan berujung kematian apabila tidak ditangani secara cepat, pertolongan yang tepat dalam menangani kasus kegawatdaruratan adalah *Basic Life Support* (Bantuan Hidup Dasar). Perawat IGD dikatakan memiliki waktu tanggap yang baik apabila memiliki waktu tanggap selama 5 menit dan waktu definitif ≤ 2 jam (Silitonga & Anugrahwati, 2021). Pelayanan gawat darurat dikatakan terlambat apabila pelayanan terhadap pasien gawat dan atau darurat dilayani oleh petugas IGD Rumah Sakit > 15 menit (RSU GMIM Amurang, 2021).

Dalam Sistem Penanganan Gawat Darurat Kecelakaan Lalu Lintas sesuai dengan PP No 37 Tahun 2017 Program Nasional KLLAJ Pilar 1 yaitu sistem yang berkeselamatan, diperlukan sistem terpadu dalam membentuk Sistem Penanganan Gawat Darurat Kecelakaan Lalu Lintas. Menurut Kapolres Sintang saat gelar simulasi pos reaksi cepat terpadu melalui Kasat Lantas Iptu Bunga Tri Yulitasari mengatakan bahwa korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas tidak jarang karena terlambat mendapat penanganan pertama, oleh karena itu dibentuklah pos terpadu yang mengakomodir Kepolisian, Dinas Kesehatan, Dinas Perhubungan, PSC 119 dan Jasa Raharja. Cintya Ayu (2010) mengungkapkan bahwa kepolisian mengalami hambatan terhadap sistem pelayanan penanganan kecelakaan dikarenakan hambatan intern yakni dana, sarana dan prasarana; serta hambatan ekstern dikarenakan rasa takut masyarakat dan kesadaran masyarakat untuk melapor.

Secara sistematis kecelakaan harus dicegah dengan salah satunya dengan memberikan informasi aktual kondisi jalan. Sebagian besar tepi jalan di Kabupaten Gianyar berupa pepohonan dan lahan hijau. Dilansir dari TribunBali.com hujan 2 hari di Kabupaten Gianyar mulai tanggal 1 Juli hingga 2 Juli 2023 menyebabkan 15 kejadian pohon tumbang, tidak terdapat korban. Lima belas kejadian pohon tumbang ini menutupi akses jalan, menimpa lahan parkir dan menimpa tiang telpon. Dilansir dari NusaBali.com Minggu, 26 Februari 2023 pengendara motor menabrak pohon tumbang yang melintang di Jembatan Kengetan, Desa Singakerta, Kecamatan Ubud, Gianyar, sekitar pukul 21.00 Wita. Korban terjatuh pasca menabrak pohon karena tidak melihat pohon melintang diatas jembatan. Korban mengalami luka luka dan menjalani perawatan di Rumah Sakit Ari Canti. Selasa 15 Juni 2021 sekitar pukul 17.00 WITA, kebakaran hebat melanda Pasar Umum Blahbatuh yang berlokasi di Jalan Raya Wisma Gajah Mada, Banjar Kebon, Desa Blahbatuh, Kecamatan Blahbatuh, Gianyar. Kebakaran disinyalir disebabkan oleh hubungan pendek arus listrik. Dari pantauan di lapangan, asap hitam tampak mengepul dari radius 7 km. Kebakaran yang terjadi menyebabkan kemacetan yang cukup panjang lantaran arus lalu lintas dari arah barat, timur dan utara ditutup. Petugas pemadam kebakaran sempat kesulitan untuk menuju TKP karena ribuan warga yang penasaran berjejal memadati jalan. Selain kondisi alam, kegiatan adat dan keagamaan seperti perayaan Hari Raya Nyepi, Piodalan, Hari Raya Galungan dan Kuningan, Purnama serta Tilem seringkali menimbulkan peningkatan volume lalu lintas di Kabupaten Gianyar. Dilansir dari Balipost.com dalam rangkaian pelaksanaan Sembahyang Karya Piodalan Pedudusan Agung Brahma Lelare Batuan Kaler yang dilaksanakan di Patung Bayi, Kabupaten Gianyar, pada Januari 2023 dilakukan penutupan dan pengalihan arus lalu lintas untuk menghindari kemacetan. Begitu pula pada kegiatan Pelebon di Pura Saren Kangin, Ubud. Dilansir dari balipopuler.com, dilakukan pengalihan arus lalu lintas di wilayah Ubud untuk menghindari kepadatan lalu lintas ketika kegiatan Pelebon berlangsung. Karena 97 persen masyarakat Gianyar merupakan penganut agama hindu (Data Data Disdukcapil 2022) yang identik dengan berbagai rangkaian upacara adat. Dalam Perpres No 1 Tahun 2022 Sasaran Pilar 1 salah satunya pada tahun 2030 seluruh negara memiliki akses satu atau lebih jalan raya yang memenuhi

instrumen keselamatan PBB. Salah satu indikator tersebut adalah terwujudnya data kecelakaan lalu lintas dan Pengawasan Kecelakaan (*Injury Surveillance*) berbasis *International Classification of Diseases* (ICD) WHO yang kredibel. Dari indikator tersebut, Sistem Informasi Kondisi Jalan secara aktual diperlukan agar masyarakat mengetahui kejadian terkini yang ada di jalan untuk menghindari kemacetan atau mencegah kecelakaan.

Dalam PP No 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan (KLLAJ) disebutkan bahwa Program Nasional KLLAJ terdiri atas 5 (lima) pilar keselamatan yang meliputi: pilar 1 yaitu sistem yang berkeselamatan (*Safer System*); pilar 2 yaitu jalan yang berkeselamatan (*Safer Road*); pilar 3 yaitu kendaraan yang berkeselamatan (*Safer Vehicles*); pilar 4 yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan (*Safer Road Users*); dan pilar 5 yaitu penanganan korban kecelakaan (*Post Crash Responses*). Pilar Keselamatan tersebut ditindaklanjuti pada Perpres No 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas, salah satunya akibat keterlambatan penanganan gawat darurat bagi korban kecelakaan; belum adanya sistem terpadu yang secara responsif dapat mengakomodir *Golden Period* (waktu emas) harapan hidup dari korban kecelakaan lalu lintas.; belum adanya Sistem Informasi Kondisi Jalan secara aktual kepada pengguna jalan untuk mengetahui kondisi lingkungan jalan. Selaras dengan amanat UU No 29 tahun 2009 tentang LLAJ; PP No 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan (KLLAJ) dan ditindaklanjuti pada Perpres No 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Maka penulis mengusulkan aplikasi *Safety Maps* sebagai akomodir Pilar 1 keselamatan (*Safer System*) dan Pilar 5 keselamatan (*Post Crash Responses*) serta menuangkan dalam Kertas Kerja Wajib dengan judul **"PENINGKATAN SISTEM PENANGANAN DAN PENCEGAHAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI KABUPATEN GIANYAR DENGAN INDIKATOR PERPRES NO 1 TAHUN 2022"**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan permasalahan di atas didapat identifikasi masalah yakni:

1. Tingginya angka kematian karena kecelakaan lalu lintas dan rata - rata dikarenakan keterlambatan penanganan yang mengakomodir *Golden Period Time*.
2. Sistem informasi kondisi jalan secara aktual yang belum memadai untuk pencegahan kecelakaan lalu lintas.
3. Sistem pelaporan dan penanganan gawat darurat kecelakaan lalu lintas yang belum terintegrasi, responsif dan efisien.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas didapat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana sistematika pelaporan dan penanganan gawat darurat kecelakaan lalu lintas menurut perundang – undangan yang berlaku saat ini?
2. Bagaimana kondisi eksisting sistem informasi kondisi jalan secara aktual di Kabupaten Gianyar?
3. Bagaimana meningkatkan sistem penanganan dan pencegahan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Gianyar yang mengakomodir *Golden Period Time* dengan indikator Perpres No 1 Tahun 2022?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dan tujuan dari penulisan kertas kerja wajib ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui sistematika pelaporan dan penanganan gawat darurat kecelakaan lalu lintas menurut perundang – undangan yang berlaku saat ini.
2. Mengetahui kondisi eksisting sistem informasi kondisi jalan secara aktual di Kabupaten Gianyar.
3. Penerapan sistem informasi kondisi jalan secara aktual; serta sistem pelaporan dan penanganan gawat darurat kecelakaan lalu lintas yang mengakomodir *Golden Period Time* dengan indikator Perpres No 1 Tahun 2022.

1.5 Batasan Masalah

Pembatasan penulisan masalah dalam penelitian Kertas Kerja Wajib (KKW) yang dilakukan yakni:

1. Pembahasan masalah terkait sistem informasi kondisi jalan pada masyarakat yang belum terpadu.
2. Pembahasan mengenai sistem pola penanganan gawat darurat kecelakaan menurut perundang – undangan yang berlaku serta alternatif penyelesaiannya.
3. Dalam studi kasus, penulis melakukan analisa terhadap kematian akibat keterlambatan penanganan kecelakaan, kebingungan masyarakat dalam menangani dan melaporkan kecelakaan lalu lintas berujung pada salah penanganan korban kecelakaan dan kasus kecelakaan akibat pengendara kurang mengetahui kondisi jalan terkini.