

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Kecelakaan lalu lintas menurut Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 didefinisikan sebagai suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Menurut Korlantas POLRI kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2014 mencapai 95.906 kejadian kecelakaan dan mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 28.897 jiwa dan luka – luka sebanyak 136.581 orang, sedangkan pada tahun 2015 korban meninggal akibat kecelakaan mendekati angka 27.000 korban.

Begitu juga kejadian kecelakaan yang berada di Kota Yogyakarta, Menurut data Kepolisian Resor Kota Yogyakarta, kejadian kecelakaan di kota Yogyakarta mengalami fluktuasi dari tahun 2014 sampai tahun 2016 pada tahun 2014 tercatat terjadi 496 kecelakaan, tahun 2015 terjadi 651 kecelakaan dan pada tahun 2016 terjadi 617 kecelakaan. namun untuk korban meninggal dunia di Kota Yogyakarta mengalami kenaikan setiap tahun tercatat korban meninggal dunia di kota Yogyakarta pada tahun 2014 sebanyak 40 orang, pada tahun 2015 terdapat korban meninggal dunia sebanyak 48 orang sedangkan pada tahun 2016 tercatat 57 orang meninggal akibat kecelakaan, hal ini khawatir akan semakin meningkat korban meninggal dunia akibat kecelakaan. Di kota Yogyakarta juga terdapat ruas jalan yang memiliki tingkat kejadian kecelakaan yang tinggi yaitu pada jalan H.O.S Cokroaminoto, Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Brigjen Katamso, Jalan ini telah di analisis menjadi ruas jalan dengan 3 peringkat tertinggi dalam kejadian kecelakaan menurut Buku Laporan PKP Kota Yogyakarta.

Kondisi ini diperparah kembali dengan pertumbuhan penduduk di Kota yang bersemboyan SEGORO AMARTO ini pertumbuhan penduduk mengalami kenaikan setiap tahunnya. Badan Pusat Statistik Kota Yogyakarta mencatat,

data kependudukan Kota Yogyakarta tahun 2014 berjumlah 407.904 jiwa dan pada tahun 2015 mengalami peningkatan jumlah penduduk sebanyak 919 jiwa yaitu menjadi 408823 jiwa sedangkan pada tahun 2016 meningkat sebanyak 3508 jiwa yaitu menjadi 412331 jiwa, tidak menutup kemungkinan pada tahun selanjutnya akan terjadi kenaikan jumlah penduduk kembali. Pada tahun 2016 di Kota Yogyakarta terdapat 277.088 kendaraan, jumlah kendaraan ini belum termasuk kendaraan yang berplat diluar kota Yogyakarta, tidak heran apabila sudah mulai muncul titik kemacetan yang ada di Kota Yogyakarta. Dilansir dari web Tribun\_Jogja, menurut Kapolresta Yogyakarta, Kompol Sugiyanta, menyatakan bahwa pada tahun 2015 ruas jalan yang memiliki potensi terjadi kemacetan adalah ruas jalan Malioboro, Jalan Abu Bakar Ali, Jalan Letjen Suprpto, Jalan Panembahan Senopati, Jalan Mataram, Jalan Magelang, dan Jalan Urip Sumoharja.

Dari Peningkatan jumlah korban meninggal dunia mengakibatkan pemerintah harus mengupayakan usaha – usaha yang berkaitan dengan meminimalisir kejadian kecelakaan dan meminimalisir tingkat fatalitas korban kecelakaan serta melakukan penanganan korban kecelakaan, karena korban meninggal di jalan bukan hanya karena kecelakaan itu sendiri melainkan dapat terjadi karena penanganan atau evakuasi korban kecelakaan tidak dilakukan dengan cepat dan tepat. Kondisi ini dapat diartikan sebagai keadaan gawat darurat, Kejadian gawat darurat sendiri adalah keadaan dimana seseorang memerlukan pertolongan segera karena apabila tidak mendapat pertolongan dengan segera maka dapat mengancam jiwanya atau menimbulkan kecacatan permanen (Media Aesculapius, 2007).

Pada saat ini telah dikeluarkan Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 40 Tahun 2016 tentang Pembentukan Public Service Center 119 Yogyakarta emergency service (PSC 119 Yes), namun di tahun 2016 peningkatan jumlah korban kecelakaan meningkat menjadi 57 orang meninggal yang mana pada tahun 2014 sejumlah 40 orang meninggal dan pada tahun 2015 sejumlah 48 orang meninggal, hal tersebut menjadikan pemerintah Kota Yogyakarta

sampai saat ini masih mencari lagi solusi yang tepat untuk melakukan kegawatdaruratan untuk menangani korban kecelakaan secara cepat. Disebutkan bahwa waktu tanggap menurut media *Aescuslapius (2007)* adalah 10 menit. Keberhasilan pertolongan kepada korban kecelakaan yang mengalami kondisi gawat darurat tidak hanya ditentukan oleh kualitas dari pelayanan gawat darurat di rumah sakit tetapi juga keberhasilan pertolongan yang diberikan diluar rumah sakit (pra-rumah sakit), diantaranya adalah kecepatan menemukan korban, kecepatan minta pertolongan, dan penanganan dalam perjalanan ke rumah sakit (Sistem Penanggulangan Gawat Darurat Terpadu-SPGDT, 2002).

Untuk itu perlu adanya upaya dalam menurunkan tingkat fatalitas korban pasca kecelakaan, yaitu dengan penentuan rute tercepat dalam evakuasi korban kecelakaan lalu lintas dari tempat kejadian kecelakaan menuju ke tempat pelayanan kesehatan atau rumah sakit rujukan. Untuk menentukan rute menuju lokasi pelayanan kesehatan salah satu kriteria yang di gunakan adalah kedekatan jarak antara lokasi kejadian dengan lokasi unit gawat darurat. Namun demikian, lokasi dengan jarak terdekat juga tidak selalu memberikan kecepatan dalam pencapaian lokasi tujuan (Rohcim dkk, 2009; Sukoco, 2010). Pada area lalu lintas yang padat atau banyak hambatan jalan, maka waktu perjalanan pada area tersebut menjadi melambat dibandingkan area yang sedikit hambatannya (Tamin, 2000). Terlebih apabila jalan yang dilalui dalam kondisi yang rusak, hal itu juga akan mempengaruhi kondisi pasien dalam perjalanan menuju ke lokasi pelayanan kesehatan.

Berdasarkan uraian diatas penelitian mengenai rute evakuasi korban kecelakaan menjadi penting dilakukan, karena melihat tingkat fatalitas yang tinggi pada korban kecelakaan lalu lintas dan mengingat penanganan dalam korban kecelakaan harus cepat dan tepat. Serta yang mendasari dilakukan penelitian ini adalah mengingat nyawa manusia begitu berharga dan melakukan setiap usaha untuk menyelamatkannya menjadi penting untuk dilakukan,

sehingga peneliti mengambil judul penelitian "**Penentuan Rute Evakuasi Penanganan Korban Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Rawan Kecelakaan di Kota Yogyakarta**".

## **B. Identifikasi Masalah**

- 1) Kecelakaan terjadi pada tempat yang sama atau terdapatnya ruas jalan rawan kecelakaan
- 2) Peningkatan Korban kecelakaan meninggal dunia pada 3 tahun terakhir
- 3) Sistem Pelayanan Gawat Darurat Terpadu belum optimal dikarenakan hanya terdapat *call center*
- 4) Keterlambatan dalam pertolongan korban kecelakaan akan memperbesar tingkat keparahan korban
- 5) Belum terdapat penyediaan petunjuk rute yang harus dilalui agar memudahkan dan mempercepat akses menuju ke lokasi kecelakaan.

## **C. Rumusan Masalah**

- 1) Dimana saja ruas jalan rawan kecelakaan di Kota Yogyakarta?
- 2) Dimana saja lokasi pelayanan kesehatan untuk penanganan korban kecelakaan lalu lintas di Kota Yogyakarta?
- 3) Bagaimana kondisi jalan menuju lokasi penanganan korban kecelakaan berdasarkan jarak tempuh, waktu perjalanan, kondisi permukaan jalan, dan potensi bahaya?
- 4) Rute mana yang digunakan sebagai rute evakuasi penanganan korban kecelakaan?

## **D. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

1. Tujuan Penelitian
  - a) Menginventaris Jalan Rawan Kecelakaan di Kota Yogyakarta.
  - b) Menentukan lokasi pelayanan kesehatan untuk penanganan korban kecelakaan lalu lintas di Kota Yogyakarta.
  - c) Menginventaris kondisi jalan menuju lokasi penanganan korban kecelakaan meliputi jarak tempuh, waktu perjalanan, kondisi kekasaran jalan, dan potensi bahaya.

- d) Menentukan Rute untuk evakuasi penanganan korban kecelakaan.

## 2. Manfaat Penelitian

### a) Manfaat teoritis

Mengetahui rute yang tercepat guna penanganan korban kecelakaan lalu lintas dan mengetahui rumah sakit rujukan atau pelayanan kesehatan rujukan guna korban kecelakaan lalu lintas.

### b) Manfaat Praktis

Penelitian ini menghasilkan rekomendasi rute yang tercepat guna evakuasi korban kecelakaan yang dituangkan dalam peta rute evakuasi korban kecelakaan dan dimuat dalam aplikasi berbasis android:

#### 1) Bagi pemerintah Kota Yogyakarta

Sebagai bahan pengembangan SPGDT mengenai data rute evakuasi penanganan korban kecelakaan lalu lintas dan sebagai acuan dalam penentuan rute evakuasi penanganan korban selanjutnya.

#### 2) Bagi Dinas Kesehatan

Sebagai bahan masukan terhadap rute evakuasi korban kecelakaan agar lebih cepat dalam melakukan penanganan. Sebagai bahan pengembangan penentuan rute evakuasi korban kecelakaan lalu lintas.

#### 3) Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Sebagai bahan referensi dalam penentuan rute untuk evakuasi korban kecelakaan.

#### 4) Petugas Ambulan (Pengemudi Ambulan)

Sebagai penunjuk rute yang harus dilalui untuk melakukan penanganan korban kecelakaan lalu lintas. Sebagai bahan masukan terhadap rute pengevakasian korban kecelakaan menuju pelayanan kesehatan.

#### 5) Masyarakat

Sebagai penunjuk rute untuk penanganan korban kecelakaan lalu lintas.

## **E. Ruang Lingkup**

- 1) Lokasi penelitian di Kota Yogyakarta.
- 2) Lokasi penelitian terletak di 3 ruas jalan rawan kecelakaan yang tertinggi.
- 3) Layanan yang digunakan dalam analisis adalah layanan kesehatan yang terdaftar dalam SPDGT Kota Yogyakarta.
- 4) Area pelayanan rumah sakit ditentukan dengan menempuh jarak selama 10 menit dengan menjauhi rumah sakit dan kembali lagi ke rumah sakit.
- 5) Kriteria yang akan digunakan untuk penentuan rute penanganan korban kecelakaan berdasarkan lokasi rawan kecelakaan adalah panjang rute, waktu perjalanan, kondisi permukaan jalan, dan potensi bahaya.
- 6) Ruas Jalan rawan kecelakaan yang dilakukan sebagai penelitian adalah ruas jalan rawan kecelakaan tertinggi menurut Buku Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan Kota Yogyakarta Tahun 2017
- 7) Rute – rute yang menuju pelayanan kesehatan dilakukan analisis dengan metode perbandingan untuk memperoleh rute yang optimal untuk penanganan korban kecelakaan lalu lintas.

## **F. Keaslian Penelitian**

Berdasarkan hasil penelusuran, penelitian-penelitian yang terkait dengan penentuan rute evakuasi penanganan korban kecelakaan lalu lintas antara lain:

- 1) **Restri Andini Mahatiwi**, dengan judul "Penentuan Rute Pelayanan Ambulan Berbasis System Informasi Geografis Pada Titik Rawan Kecelakaan Lali Lintas". Penelitian ini dilakukan dengan Penelitian ini bertujuan untuk menentukan rute pelayanan ambulan dengan menggunakan sistem informasi geografis dengan hanya mempertimbangkan waktu tempuh.

- 2) **Budi Sukoco**, dengan judul "Penentuan Rute Optimal Menuju Lokasi Pelayanan Gawat Darurat Berdasarkan Waktu Tempuh Tercepat (Studi Kasus Surakarta)". Penelitian ini bertujuan untuk untuk mengembangkan model penentuan rute optimal menuju lokasi pelayanan gawat darurat berdasarkan waktu tempuh tercepat.