

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Penduduk Indonesia dalam melakukan aktivitas menggunakan kendaraan sebagai alat mobilisasi pada era modern seperti sekarang ini bukan menjadi persoalan rumit.¹ Tiap tahun laju pertumbuhan kendaraan alami peningkatan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Indonesia tahun 2017 jumlah kendaraan 118.922.708 unit, tahun 2018 berjumlah 126.702.280 unit, dan tahun 2019 berjumlah 133.811.462 unit.^{2,3} Sedangkan, data Pusat Data dan Teknologi Informasi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia menunjukkan kondisi infrastruktur pada jalan nasional di Provinsi Jawa Tengah tahun 2018 memiliki persentase 57% baik, 35.9% sedang, 5% rusak ringan, dan 2% rusak berat. Tingginya jumlah kendaraan tanpa didukung perkembangan infrastruktur jalan menambah kepadatan jalan raya yang berdampak pada munculnya kemacetan di ruas jalan, kerusakan jalan, dan kejadian kecelakaan lalu lintas pada beberapa titik jalan.⁴

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa Kecelakaan Lalu Lintas (KLL) diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak sengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda.⁵ Korps Lalu Lintas

Kepolisian Negara Republik Indonesia (KORLANTAS POLRI) menyatakan korban mati dalam kecelakaan lalu lintas diakibatkan faktor lingkungan, jalan, kendaraan, dan manusia.⁶⁻⁸

Insiden tahunan korban mati kecelakaan lalu lintas yang terjadi di seluruh dunia sekitar 1,35 juta orang dengan lebih dari 90% kematian terjadi pada negara yang berpenghasilan rendah dan negara berpenghasilan menengah. Indonesia menduduki posisi ke-5 dengan hasil prevalensi sebesar 16,2 per 100.000 penduduk mati akibat kecelakaan lalu lintas.⁹ KORLANTAS POLRI menyatakan kejadian kecelakaan lalu lintas dengan 27.910 jiwa mati di tahun 2018 dan 23.530 jiwa mati di tahun 2019.¹⁰ Grafik angka kecelakaan lalu lintas di Provinsi Jawa Tengah meningkat 13% dengan jumlah 24.869 kasus di tahun 2019 dan 19.016 kasus di tahun 2018. Sedangkan, kecelakaan lalu lintas di Semarang tahun 2017 mencapai 936 kasus. Sementara, tahun 2018 mencapai 1.008 kasus.⁵

Kepolisian Republik Indonesia menyatakan tipe kendaraan sepeda motor berada pada peringkat pertama sebagai penyumbang kecelakaan lalu lintas dengan total kejadian mencapai 108.883 dan angka kecelakaan remaja laki-laki di tahun 2018 mencapai 40.6 % .¹¹ Data WHO menunjukkan sebesar 73% usia muda di bawah 25 tahun yang berjenis kelamin laki-laki lebih cenderung untuk terlibat dalam kecelakaan lalu lintas jika dibandingkan dengan jenis kelamin perempuan.⁹ Berdasarkan penelitian di Kabupaten Gowa, pukul 12.00-18.00 menjadi rentang waktu yang rawan menimbulkan kecelakaan lalu lintas pada tahun 2018 dengan persentase kejadian sebesar 35.1%,

sedangkan prevalensi kejadian terkecil dengan besar persentase 9.6% terjadi di waktu 00.00-06.00.⁸ Kecelakaan lalu lintas menyebabkan timbulnya korban mati atau hidup dengan jenis luka ringan, sedang, dan berat. Berdasarkan data penelitian di India, sekitar 47,4 % jenis luka lecet didapatkan pada kecelakaan sepeda motor sedangkan jenis luka memar untuk pengendara roda empat.^{12,13}

Proses membuktikan dan menguatkan bahwa kematian korban memang benar diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas, maka pihak kepolisian akan membutuhkan bantuan keterangan ahli selama proses penyidikannya. Keterangan ahli yang dimaksud dapat menjadi suatu alat bukti berupa surat yang sah menurut pasal 184 KUHP disebut Visum et Repertum.^{12,14,15} Visum et Repertum (VeR) terbagi menjadi Visum et Repertum korban mati dan Visum et Repertum korban hidup.¹⁶

Permintaan Visum et Repertum korban mati kecelakaan lalu lintas penting digunakan untuk berkas pengadilan, pengurusan berkas akta kematian korban, dan digunakan sebagai syarat untuk pengurusan asuransi Jasa Raharja/BPJS korban terkait. Berdasarkan KUHAP pasal 133 dan 134, prosedur dalam permintaan Visum et Repertum korban mati bersifat mutlak dan tidak dapat ditolak oleh siapapun apabila telah sekali dilakukan permintaan oleh penyidik.¹⁶

Visum et Repertum diperlukan dalam proses mengungkap dan mengetahui kondisi sebenarnya yang terjadi pada korban mati akibat kejadian kecelakaan lalu lintas. Dalam Visum et Repertum korban mati yang

diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas dapat ditemukan data-data yang terkait identitas korban seperti demografi korban berupa jenis kelamin, usia, kemungkinan penyebab luka, dan perkiraan waktu kematian.^{12,16}

Berdasarkan dari uraian fakta-fakta di atas bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas masih mengalami peningkatan tiap tahun di dunia dan menjadi penyebab korban mati. Keadilan untuk korban sangat dibutuhkan dalam kasus ini, maka peran Visum et Repertum di perlukan untuk melihat kebenaran kondisi korban. Mengingat hal tersebut, di Semarang belum terdapat penelitian terkait karakteristik korban mati akibat kecelakaan lalu lintas yang berdasarkan Visum et Repertum. Sehingga, membuat peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul “Karakteristik Korban Mati Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Visum et Repertum di RSUP Dr. Kariadi dalam Kurun Waktu 2018-2021”.

1.2. Permasalahan Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas disusun masalah penelitian sebagai berikut :

Bagaimana karakteristik korban mati akibat kecelakaan lalu lintas berdasarkan visum et repertum di RSUP Dr.Kariadi dalam kurun waktu 2018-2021?

1.3. Tujuan Penelitian

1.3.1. Tujuan Umum

Adapun tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana karakteristik korban mati akibat kecelakaan lalu lintas berdasarkan visum et repertum di RSUP Dr.Kariadi dalam kurun waktu 2018-2021.

1.3.2. Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus penelitian ini dilakukan adalah untuk:

- a. Mengetahui jumlah korban mati akibat kecelakaan lalu lintas berdasarkan visum et repertum di RSUP Dr. Kariadi tahun 2018-2021.
- b. Mengetahui distribusi waktu kejadian (jam dan hari) korban mati akibat kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr.Kariadi tahun 2018-2021.
- c. Mengetahui distribusi tempat kejadian korban mati akibat kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr.Kariadi tahun 2018-2021.
- d. Mengetahui demografi korban mati (usia dan jenis kelamin) akibat kecelakaan lalu lintas berdasarkan visum et repertum di RSUP Dr.Kariadi tahun 2018-2021.
- e. Mengetahui distribusi moda transportasi yang digunakan oleh korban saat terjadi kecelakaan lalu lintas.
- f. Mengetahui jenis luka pada korban mati akibat kecelakaan lalu lintas berdasarkan visum et repertum di RSUP Dr.Kariadi tahun 2018-2021.

- g. Mengetahui jenis kekerasan pada korban mati akibat kecelakaan lalu lintas berdasarkan visum et repertum di RSUP Dr.Kariadi tahun 2018-2021.
- h. Mengetahui distribusi lokasi luka pada korban mati akibat kecelakaan lalu lintas berdasarkan visum et repertum di RSUP Dr.Kariadi tahun 2018-2021.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Untuk Ilmu Pengetahuan

Hasil penelitian diharapkan menjadi landasan bagi peneliti selanjutnya terkait peran visum et repertum dalam menunjukkan karakteristik korban mati kecelakaan lalu lintas.

1.4.2. Manfaat Untuk Institusi Terkait

Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi informasi data bagi pihak Kepolisian sehingga dalam menganalisis penyebab kecelakaan lalu lintas dapat lebih akurat dan dapat dijadikan bahan evaluasi untuk menentukan strategi peraturan/kebijakan baru agar tindakan pencegahan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas dapat tercipta.

1.5. Keaslian Penelitian

Berdasarkan hasil pustaka, belum pernah ada penelitian mengenai Karakteristik Korban Mati Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Visum Et Repertum di RSUP Dr. Kariadi dalam Kurun Waktu 2018-2021. Beberapa laporan penelitian yang berkaitan dengan penelitian ini yaitu :

Tabel 1. Orisinalitas Penelitian

No	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Isnu Lucky Riandini. 2015. Gambaran Luka Korban Kecelakaan Lalu Lintas yang Dilakukan Pemeriksaan di RSUP Dr. M. Djamil Padang. ¹⁷	Desain : deskriptif retrospektif data sekunder dari rekam medis Subjek : korban hidup dan mati kecelakaan lalu lintas di RSUP Dr. M. Djamil Padang.	Terdapat 100 korban mati dan 73 korban hidup dengan korban terbanyak berjenis kelamin laki-laki di kelompok usia 19–35 tahun (dewasa awal). Pengendara sepeda motor penyumbang tebanyak untuk korban kecelakaan lalu lintas. Luka lecet terbanyak berada di daerah kepala dan patah tulang berada di daerah ekstremitas bawah. ¹⁷
2.	Sari Setiarini. 2018. Gambaran angka kejadian kecelakaan lalu lintas di IGD RSI Siti Rahmah Padang. ¹⁸	Desain : deskriptif analitik. Pendekatan kuantitatif. Subjek : keseluruhan korban kecelakaan lalu lintas	Berdasarkan kelas kecelakaan, sebanyak 58 pasien (95,1%) kecelakaan sedang dan 3 pasien (4,9%) kecelakaan berat. Berdasarkan kualifikasi luka, sebanyak 58 pasien (95,1%) luka ringan dan 3 pasien (4,9%) luka berat berada di IGD RSI Siti Rahmah Padang. ¹⁸
3.	Mochammad Malik Ibrahim,dkk. 2018. Gambaran distribusi kejadian kecelakaan lalu lintas pada Pengendara Sepeda Motor. ¹⁹	Desain : deskriptif dengan pendekatan studi prevalensi dengan analisis orang, waktu, dan tempat. Subjek : korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor	Kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor cenderung lebih diakibatkan oleh sifat kurang waspada. Jenis jalan lurus menjadi jenis jalan yang rawan akan kecelakaan lalu lintas. Kejadian kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada bulan April, Agustus, dan Oktober. Kecenderungan kasus terjadi pada pukul 06.01-12.00 WIB. ¹⁹

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah :

- 1) Penelitian sebelumnya meneliti karakteristik luka korban kecelakaan lalu lintas pada pengendara motor. Penelitian ini di semua tipe kendaraan.
- 2) Penelitian sebelumnya meneliti karakteristik luka korban kecelakaan lalu lintas di Padang dengan korban hidup dan korban mati. Penelitian ini dilakukan pada korban mati.
- 3) Penelitian ini dilakukan di Semarang dengan menggunakan data Visum et Repertum di RSUP Dr. Kariadi.