

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Kecelakaan Lalu Lintas**

##### **1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Sedangkan menurut WHO (2004), kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya.

Hal senada diungkapkan oleh Dirjen Hubungan Darat DLLAJ (2008) bahwa kecelakaan dapat didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang jarang dan tidak tentu kapan terjadi dan bersifat multi faktor yang selalu didahului oleh situasi dimana seorang atau lebih pemakai jalan telah gagal mengatasi lingkungan mereka. Filosofi penelitian kecelakaan menganggap kecelakaan sebagai suatu peristiwa yang acak, dari dua aspek yaitu lokasi, dan waktu.

Secara teknis kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu kejadian yang disebabkan oleh banyak faktor yang tidak sengaja terjadi (*Random Multy Factor Event*). Dalam pengertian secara sederhana, bahwa suatu kecelakaan lalu lintas terjadi apabila semua faktor keadaan tersebut secara bersamaan pada satu titik waktu tertentu bertepatan terjadi. Hal ini

berarti memang sulit meramalkan secara pasti dimana dan kapan suatu kecelakaan akan terjadi (Bolla, 2011).

Dari berbagai definisi tentang kecelakaan lalu lintas di atas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak disangka-sangka dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor, terjadi di jalan raya atau tempat terbuka, serta menyebabkan kerusakan, luka-luka, kematian manusia dan kerugian harta benda.

## **2. Pengukuran Keterlibatan Kecelakaan Lalu Lintas**

Penelitian Horwood dan Fergusson (2000) menjelaskan bahwa mereka atau pengendara yang terlibat dalam tingginya tingkat minum (mabuk) ketika berkendara memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas aktif 2,6 kali lebih besar daripada mereka yang tidak minum ketika mengemudi. Horwood, dkk (2000) dalam penelitiannya ini membagi kecelakaan ke dalam dua jenis kecelakaan yaitu kecelakaan aktif dan kecelakaan pasif. Kecelakaan aktif didefinisikan sebagai pengendara sekaligus korban saat terjadinya kecelakaan. Sedangkan kecelakaan pasif didefinisikan sebagai penumpang sekaligus korban saat terjadi kecelakaan. Oleh sebab itu, ketika posisi responden saat terjadi kecelakaan adalah sebagai pengendara dimasukkan ke dalam jenis kecelakaan aktif. Sedangkan pada saat terjadi kecelakaan responden sebagai penumpang dimasukkan ke dalam jenis kecelakaan pasif.

## **3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas**

Menurut Ogden (Suraji, dkk, 2010), penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu faktor manusia,

faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Pada dasarnya penyebab kecelakaan dapat dirinci lagi lebih dalam yang terkait dengan karakteristik dan perilaku pengemudi. Indikator yang termasuk dalam faktor manusia meliputi kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kedewasaan, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat-obatan atau narkoba serta aspek-aspek lain yang terkait dengan perilaku pengemudi.

a. Faktor manusia

Manusia sebagai pengemudi yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan ke suatu tempat tertentu. Manusia adalah faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks, yang memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus berhadapan dengan peralatan dan menerima pengaruh rangsangan dari keadaan sekelilingnya.

Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis. Keduanya adalah faktor dominan yang mempengaruhi seseorang dalam gaya mengemudi di jalan. Faktor psikologis dapat berupa mental, sikap, pengetahuan, dan keterampilan. Sedangkan faktor fisiologis mencakup penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, dan sistem syaraf.

Karakteristik dari pengemudi yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas (Ogden dalam Suraji, dkk, 2010), yaitu:

1) Umur

Umur merupakan salah satu karakteristik penting yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Orang yang berusia tua atau diatas 30 tahun biasanya memiliki tingkat kewaspadaan lebih tinggi dalam berkendara daripada orang yang berusia muda, alasannya karena orang yang berusia tua lebih banyak memiliki pengalaman dalam berkendara dan lebih bijak dalam berkendara dibanding dengan yang berusia muda yang terkadang menggebu-gebu dan tergesa-gesa dalam berkendara. Karena pada usia muda masih sulit untuk mengontrol emosi dalam dirinya.

2) Jenis kelamin

Jenis kelamin laki-laki memiliki risiko lebih tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas dan angka kematiannya lebih tinggi dibandingkan jenis kelamin perempuan. Hal ini dikarenakan mobilitas jenis kelamin laki-laki lebih tinggi daripada jenis kelamin perempuan di jalan raya dalam berkendara. Selain itu jumlah pengguna sepeda motor lebih tinggi pada jenis kelamin laki-laki daripada jenis kelamin perempuan.

3) Perilaku

Perilaku juga mempunyai peranan penting dalam menentukan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor.

Karakteristik perilaku disini mengarah kepada gaya mengemudi, dimana pada pengemudi yang berperilaku tidak baik ketika berkendara dapat mempengaruhi keselamatan pengemudi tersebut, seperti tidak memakai helm, menyalip dari sebelah kiri, mengemudi dengan zig-zag, tidak tertib ketika berkendara dengan melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan. Perilaku seperti gaya mengemudi seseorang tersebut menentukan keselamatan ketika berkendara di jalan.

b. Faktor kendaraan

Faktor kendaraan dalam hal ini yaitu sepeda motor merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Memilih sepeda motor yang cocok atau sesuai dengan kebutuhan adalah keputusan penting yang harus dipilih oleh seorang pengendara. Sepeda motor yang cocok akan memberi pengendara pengendalian yang baik. Pengendara harus mempertimbangkan ukuran tubuh ketika memilih sepeda motor. Beberapa sepeda motor berukuran besar dan sangat berat. Hal ini dapat mempengaruhi kemampuan untuk menyeimbangkan dan mengendalikan sepeda motor tersebut. Yang perlu diperhatikan adalah bahwa kaki pengemudi mampu berpijak ke tanah dengan baik ketika memilih sepeda motor. Kondisi internal dari sepeda motor itu sendiri juga merupakan hal yang wajib menjadi perhatian karena berperan penting untuk keselamatan bagi pengendara sepeda motor tersebut. Kondisi internal tersebut yaitu perawatan terhadap rem, ban, kaca spion,

lampu utama, lampu sein, dan sebagainya (Dephub RI dalam Lulie dan Hatmoko, 2005).

c. Faktor lingkungan fisik

Faktor lingkungan fisik merupakan faktor dari luar yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, lingkungan fisik yang dimaksud terdiri dari dua unsur, yaitu faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor jalan meliputi kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka (rambu), dan tikungan/tanjakan/turunan tajam. Selain itu lokasi jalan seperti di dalam kota atau di luar kota (pedesaan) dan kepadatan lalu lintas juga berpengaruh terhadap timbulnya kecelakaan. Sedangkan faktor lingkungan berasal dari kondisi cuaca, yaitu berkabut, mendung, dan hujan. Interaksi antara faktor jalan dan faktor lingkungan inilah yang akhirnya menciptakan faktor lingkungan fisik yang menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

## **B. Gaya Mengemudi**

### **1. Pengertian Gaya Mengemudi**

Gaya mengemudi menurut French, dkk (1993) merupakan cara individu atau seseorang dalam berkendara, termasuk kecepatan mengemudinya, kepatuhan terhadap peraturan, dan tingkat perhatian di jalan. Adapun menurut Berry (2010) bahwa gaya mengemudi mengacu pada tingkat mengemudi agresif dan mencakup dampak dari perilaku tersebut. Gaya

mengemudi dapat dianggap sebagai akumulasi kecepatan dan percepatan dalam mengendarai kendaraan bermotor.

Dengan begitu gaya mengemudi dapat diartikan sebagai cara atau perilaku seseorang ketika mengendarai kendaraan yang biasanya mengarah pada tindakan agresif dan diikuti dengan resikonya di jalan.

## 2. Aspek-aspek Gaya Mengemudi

Poo, dkk (2013), mengungkapkan bahwa terdapat enam aspek atau indikator dalam gaya mengemudi, yaitu:

a. *Risky style*

Merupakan kondisi atau gaya seseorang dalam berkendara yang mengarah kepada pengambilan resiko dan bahaya.

b. *Dissociative style*

Merupakan bentuk atau gaya interaksi seseorang dalam berkendara yang mengarah pada resiko bahaya.

c. *Angry style*

Merupakan gaya seseorang dalam berkendara yang menggunakan emosi kemarahannya dan cenderung tidak sabar.

d. *Careful style*

Merupakan gaya berhati-hati seseorang dalam berkendara serta kewaspadaan terhadap situasi dan pengendara lain di jalan.

e. *Anxious style*

Merupakan gaya mengemudi seseorang yang mengarah kepada kecemasan dan sikap gugup.

f. *Distress reduction style.*

Merupakan gaya mengemudi seseorang yang cenderung santai dan kurang adanya sikap perhatian atau waspada di jalan.

### C. Pengaruh Gaya Mengemudi Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas di jalan seringkali kita jumpai dalam kehidupan sehari-hari. Secara umum kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerugian pada pemiliknya (WHO, 2014). Kecelakaan lalu lintas tersebut biasanya dikarenakan gaya mengemudi seseorang yang tidak sesuai dengan aturan yang benar, misalnya menyalip dari sisi sebelah kiri dan diperparah dengan tidak menggunakan helm sebagai atribut pengaman. Gaya mengemudi tersebut jelas sangat mendekati dengan kecelakaan yang dapat berakibat fatal bagi pengendaranya. Biasanya gaya mengemudi seperti contoh tersebut dilakukan oleh para pengendara pemula yaitu dibawah usia syarat wajib mengendarai kendaraan bermotor.

Pengendara pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar dalam terlibat kecelakaan daripada pengendara yang telah mahir. Lebih dari 27,1% kecelakaan pada tahun 2004 melibatkan anak muda dan pengendara pemula dengan usia antara 16-25 tahun, yaitu para pelajar dan sisanya mahasiswa (Dephub RI dalam Lulie dan Hatmoko, 2005). Sejumlah penelitian juga menemukan bahwa pengemudi usia muda mengambil resiko yang lebih dibandingkan dengan pengemudi pada usia yang lebih tua. Misalnya, pengemudi yang lebih muda



cenderung menerima celah sempit (antar kendaraan) ketika berada di jalur lalu lintas (Bottom & Ashworth, 1978; McKenna, Waylen dan Burkes, 1998 dalam Ferguson, 2003). Sejalan dengan pernyataan tersebut, dalam penelitian Hogdon, Bragg dan Finn (1981) sebagaimana dalam Finn dan Bragg (1986) menemukan bahwa pengemudi usia muda berkendara dengan cara yang tidak aman, yaitu seperti lebih sering berkendara dengan kecepatan tinggi, lebih sering melewati lampu kuning, jarang menggunakan helm pengaman, dan menerima celah sempit antar kendaraan ketika memasuki lalu lintas. Sebagai contoh, meskipun kaum muda cenderung memiliki waktu reaksi yang baik, hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku dan sikap mereka lebih beresiko dan dapat menempatkan mereka dalam situasi yang lebih berbahaya terhadap pengguna jalan lainnya (Order dan Spicer dalam Zayu, 2012).

Menurut Ogden (Suraji, dkk, 2010), penyebab kecelakaan lalulintas jalan raya dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan. Faktor manusia merupakan penyebab terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas. Gaya mengemudi adalah salah satunya yang termasuk ke dalam faktor manusia. Gaya mengemudi dapat diartikan sebagai cara atau perilaku seseorang ketika mengendarai kendaraan yang biasanya mengarah pada tindakan agresif dan diikuti dengan resikonya di jalan. Individu yang memiliki gaya mengemudi yang baik dan sesuai dengan aturan yang benar, kecil kemungkinan untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Gaya mengemudi menurut Poo, dkk (2013) terdapat enam indikator atau aspek, yaitu *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*,

dan *distress reduction style*. *Risky style* merupakan kondisi atau gaya seseorang dalam berkendara yang mengarah kepada pengambilan resiko dan bahaya. *Dissociative style* adalah bentuk atau gaya interaksi seseorang dalam berkendara yang mengarah pada resiko bahaya. Kemudian *angry style* merupakan gaya seseorang dalam berkendara yang menggunakan emosi kemarahannya dan cenderung tidak sabar. *Careful style* adalah gaya berhati-hati seseorang dalam berkendara serta kewaspadaan terhadap situasi dan pengendara lain di jalan. Kemudian *anxious style* adalah gaya mengemudi seseorang yang mengarah kepada kecemasan dan sikap gugup. Sedangkan *distress reduction style* merupakan gaya mengemudi seseorang yang cenderung santai dan kurang adanya sikap perhatian atau waspada di jalan. Dari keenam aspek atau indikator gaya mengemudi tersebut, yang paling banyak menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah *risky style* karena seseorang cenderung mengambil resiko berbahaya ketika mengemudi, seperti menikmati berkendara dalam kecepatan tinggi di tempat yang ramai. Hal tersebut rentan sekali menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Poo, dkk, 2013). Sedangkan gaya mengemudi yang baik menurut Poo, dkk (2013) adalah yang berhati-hati, tetap fokus pada situasi jalan, menaati segala peraturan (rambu-rambu) di jalan dan memakai atribut keselamatan berkendara.

Jadi gaya mengemudi dapat mempengaruhi tinggi rendahnya kecelakaan lalu lintas di jalan. Mengacu pada penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh gaya mengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas.

## D. Hipotesis Penelitian

### 1. Hipotesis Mayor

Ada pengaruh gaya mengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa.

### 2. Hipotesis Minor

- a. Ada pengaruh *risky style* terhadap *traffic accident*.
- b. Ada pengaruh *dissociative style* terhadap *traffic accident*.
- c. Ada pengaruh *angry style* terhadap *traffic accident*.
- d. Ada pengaruh *careful style* terhadap *traffic accident*.
- e. Ada pengaruh *anxious style* terhadap *traffic accident*.
- f. Ada pengaruh *distress reduction style* terhadap *traffic accident*.