

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kecelakaan Lalulintas

Kepadatan dan kesibukan lalulintas merupakan cermin dari kesibukan manusia dalam melaksanakan aktifitas sehari-hari (bekerja, belanja, bertamu, rekreasi dan lain-lain). Aktifitas ini kebanyakan mengambil tempat pada sepotong tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah dan lain-lain). Dalam pemenuhan kebutuhan manusia melakukan perjalanan daerah antara satu daerah dengan daerah yang lain kebanyakan menggunakan jaringan transportasi (jalan, bus, sepeda motor dan lain-lain). Hal ini menyebabkan arus manusia, kendaraan dan barang. Dari pergerakan manusia, kendaraan dan barang akan mengakibatkan berbagai macam interaksi, misalnya akan terdapat interaksi antara pekerja dengan tempat kerja, antar ibu rumah tangga dengan pasar, antar pelajar dengan sekolah. Dalam melaksanakan beberapa interaksi ini hampir semua interaksi memerlukan perjalanan, dan oleh sebab itu akan menghasilkan arus lalu lintas.

Kepadatan dan kesibukan lalu lintas menimbulkan dampak yang bermacam-macam, misalnya dampak terhadap lingkungan, dan yang tak kalah penting yaitu meningkatnya angka kecelakaan. Dari banyaknya permasalahan yang terjadi di jalan raya baik itu yang berkenaan dengan tingkat pelayanan maupun tingkat keselamatan di jalan raya akhir-akhir ini maka dituntut adanya peranan dari ahli jalan raya yaitu berusaha untuk mencari penyebab permasalahan tersebut khususnya kecelakaan lalulintas karena ini berhubungan dengan nyawa seseorang yang tidak dapat dinilai

dengan uang. Jumlah kecelakaan lalulintas dapat diperkecil seminimal mungkin dengan mendisain konstruksi jalan raya yang harus memperhatikan tingkat keselamatan para pengguna jalan baik itu untuk masa sekarang maupun jangka panjang. Dalam merencanakan atau mendisain harus ditempuh melalui suatu perencanaan, pembangunan, pemeliharaan, dan operasi lalulintas yang memenuhi standar untuk menjamin keselamatan berlalulintas di jalan raya. Dari beberapa instansi baik perorangan maupun kelompok, kecelakaan lalulintas dapat didefinisikan sebagai berikut :

National Safety Council (1996) menyatakan bahwa kecelakaan adalah suatu rentetan kejadian yang biasanya mengakibatkan kematian, luka atau kerusakan harta benda yang tidak disengaja dan terjadi di jalan atau tempat yang terbuka untuk umum dan digunakan untuk lalu lintas kendaraan.

Peraturan pemerintah RI No 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalulintas Jalan menyebutkan bahwa kecelakaan lalulintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lain-nya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dan diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.

Carter (1978) mengartikan kecelakaan lalulintas sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalulintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait (Fachrurrozy, 1996).

Kecelakaan lalu lintas dapat didefinisikan sebagai kesalahan di dalam sistem yang terjadi atas unsur-unsur : jalan, kendaraan, dan pemakai jalan. Kecelakaan dapat terjadi bila salah satu atau lebih dari unsur tersebut tidak berfungsi dan atau tidak berperilaku sebagaimana mestinya. Apabila ketiga unsur sistem tersebut dapat berfungsi dan berperilaku sebagaimana mestinya, kecelakaan tidak akan terjadi (Yunus, 1992 dalam Alvi, 1980).

Tingkat kedisiplinan dari pengguna jalan di Kebumen khususnya pengendara sepeda motor masih kurang yang dibuktikan dengan masih tingginya pelanggaran terhadap lampu merah di beberapa tempat.

Berdasarkan penelitian (Nazyf, 1990), Tipe-tipe kecelakaan ditempat rawan kecelakaan yang umum ditemukan antara lain adalah :

1. Hilangnya kendali atas kendaraan yang menyebabkan kendaraan selip atau terbalik.
2. Tabrakan sewaktu mendahului kendaraan lain (menyalip kendaraan yang ada didepannya).
3. Mengemudi kendaraan melebihi kecepatan yang ditetapkan untuk jalan tersebut.

Dari kejadian-kejadian kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi beberapa bagian sebagai berikut (Suparma, 1995) :

- a. *Black Spot* : Menspesifikasikan lokasi-lokasi kejadian kecelakaan yang biasanya berhubungan langsung dengan geometrik jalan, persimpangan, tikungan atau perbukitan.

- b. *Black Site* : Menspesifikasikan dari panjang jalan yang mempunyai frekuensi kecelakaan tertinggi.
- c. *Black Area* : Mengelompokan daerah-daerah di mana sering terjadi kecelakaan.

Black Spot biasanya berkaitan dengan daerah perkotaan dimana lokasi kecelakaan dapat diidentifikasi dengan pasti dan tepat pada suatu titik tertentu. Untuk kasus-kasus spesifik, *black spot* ini juga seringkali dijumpai untuk jalan-jalan luar kota. Kondisi umum yang sering dijumpai untuk jalan-jalan luar kota adalah *black site* dimana kecelakaan terjadi pada segmen-segmen tertentu. *Black site* biasanya dijumpai pada daerah-daerah atau wilayah yang homogen, misalnya perumahan, industri, dan sebagainya .

2.2 Klasifikasi Kecelakaan Lalu-lintas

Korban manusia dalam kecelakaan lalu lintas dikelompokkan dalam empat macam kelas, yaitu (Sartono, 1993) :

- a. Klasifikasi berat (*fatal accident*), yaitu jika terdapat korban yang meninggal dunia meskipun hanya satu orang dengan atau tanpa korban luka-luka berat dan ringan.
- b. Klasifikasi sedang (*serious injury accident*), yaitu jika tidak terdapat korban meninggal, namun dijumpai sekurang-kurangnya satu orang yang mengalami luka berat.

- c. Klasifikasi ringan (*slight injury accident*), yaitu jika tidak terdapat korban meninggal dunia meskipun atau hanya dijumpai korban dengan luka ringan saja.
- d. Klasifikasi lain , jika tidak ada manusia yang menjadi korban, sedangkan yang ada hanya kerugian materiil saja, baik berupa kerusakan kendaraan, jalan, jembatan.

Sedangkan menurut *National Safety Council* (1996) menggolongkan keadaan korban sebagai berikut :

- a. Kecelakaan fatal
Kecelakaan yang mengakibatkan sedikitnya satu orang meninggal dunia.
- b. Kecelakaan tipe A
Kecelakaan dengan kondisi korban banyak mengeluarkan darah sehingga anggota badannya terganggu.
- c. Kecelakaan tipe B
Kecelakaan yang menyebabkan korban memar-memar dan lecet saja.
- d. Kecelakaan Tipe C
Kecelakaan dengan kondisi korban tanpa mengalami luka-luka yang tampak namun korban mengeluh sakit.
- e. Kecelakaan kendaraan
Kecelakaan yang hanya mengakibatkan kerugian pada kendaraan saja.

Dari hasil penelitian (Khisthy, 1990) lokasi kecelakaan tingkat tinggi terjadi di daerah perkotaan, mungkin ini sudah konsekuensi dari tingginya kepadatan lalu lintas

di perkotaan. Kecelakaan jalan raya biasanya dapat dikategorikan ke dalam 4 (empat) kategori :

1. Kecelakaan dengan banyak kendaraan.
2. Kecelakaan kendaraan individu.
3. Kecelakaan kendaraan dengan pejalan kaki.
4. Kecelakaan kendaraan dengan barang tetap.

2.3 Korban Kecelakaan

Korban kecelakaan lalulintas adalah manusia yang menjadi korban akibat adanya kecelakaan lalulintas yang berdasarkan penyebab dibedakan menjadi tiga macam, yaitu : Fatal (meninggal dunia), luka berat dan luka ringan (Yusuf, 1992 dalam Fachrurrozy, 1996).

Menurut UU No 14 Tahun 1992 menyebutkan bahwa korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalulintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut. Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadinya kecelakaan. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian diatas.

2.4 Data Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam melakukan penelitian untuk menurunkan tingkat kecelakaan di jalan raya, salah satu data yang diperlukan yaitu data-data kecelakaan lalulintas baik itu yang bersifat data utama maupun data pendukung. Dari data-data tersebut dapat

memberikan petunjuk yang sangat berguna bagi upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan, dan dari data-data ini digunakan sebagai dasar untuk penelitian selanjutnya, kecenderungan jenis kecelakaan serta, dapat digunakan untuk membandingkan kecelakaan yang terjadi pada perbedaan sifat dari pemakai jalan, perbedaan kelas jalan, jenis kendaraan dan kombinasinya.

Data kecelakaan lalulintas menurut Andreassed (1983) dapat dibedakan menjadi 4 (empat) kelompok, yaitu :

1. Data Umum (*Primery Base Date*),
2. Data Tambahan (*Supplementary Base Date*),
3. Data Pelengkap (*Complementary Date*),
4. Data Administrasi (*Administrative Date*).

Data-data tersebut antara satu sama yang lain memiliki perbedaan dalam hal tujuan dan kualitasnya, tetapi kesemuanya itu memiliki keterkaitan erat dalam menganalisis dan membandingkan dari tiap tipe kecelakaan.

2.4.1 Data Utama (*Primary Base Date*)

Data utama merupakan data kecelakaan yang mutlak diperlukan untuk menganalisis kecelakaan. Data utama juga dapat digunakan untuk mengidentifikasi lokasi dengan frekuensi kecelakaan tinggi, serta untuk tindakan perbaikan terhadap problem kecelakaan berdasarkan frekuensi, keparahan kecelakaan, lokasi dan lain-lain.

Data utama kecelakaan yang sedapat mungkin harus dicatat secara detail dan akurat, terdiri dari :

- a. Jumlah kecelakaan .

- b. Waktu kecelakaan.
- c. Lokasi kecelakaan yang tepat.
- d. Klasifikasi jalan (arteri, kolektor).
- e. Kondisi jalan (kering, basah, lumpur, pasir).
- f. Keparahan kecelakaan.
- g. Jenis Kendaraan yang terlibat.
- h. Umur dan jenis kelamin pengemudi.
- i. Uraian singkat gerakan pemakai jalan yang menyebabkan kecelakaan.

2.4.2 Data Tambahan (*Supplementary Base Date*)

Data tambahan digunakan dalam hubungan dengan data utama, data tambahan ini dapat memisahkan problem lokasi secara khusus akibat interaksi pengemudi, kendaraan, dan jalan pada peristiwa kecelakaan. Data tersebut dikumpulkan hanya pada saat terjadi kecelakaan, adapun data-data tersebut adalah:

- a. Kondisi peralatan pengatur lalulintas berfungsi, tidak berfungsi, rusak.
- b. Obyek benturan, mungkin berupa tiang listrik, lampu lalulintas, papan rambu, dan lain-lain.
- c. Kerusakan jalan (berlubang, lepasnya material permukaan, dan lain-lain)
- d. Kondisi cuaca (cerah, hujan, kabut, berasap)
- e. Kondisi penerangan jalan untuk kecelakaan dimalam hari.

2.4.3 Data Pelengkap (*Complementary Base Date*)

Data pelengkap kecelakaan ini terdiri dari data yang memerlukan laporan secara detail tentang insiden yang terjadi. data tersebut dipergunakan untuk suatu gambaran yang secara menyeluruh dalam suatu kejadian kecelakaan. Terutama

dalam suatu kejadian kecelakaan. Terutama dalam pemecahan atau suatu rekonstruksi dari peristiwa kecelakaan. Informasi terkumpul dari data :

- a) Gerakan kendaraan atau pengemudi (menyiap lurus, belok kanan atau ke kiri).
- b) Gerakan pejalan kaki (penyebrangan jalan, berjalan pinggir dan lain-lain)
- c) Kondisi fisik pejalan kaki.
- d) Penggunaan alat-alat keselamatan, seperti sabuk pengaman (*Safety Belt*), helm, dan lain-lain.
- e) Kerusakan kendaraan (lampu yang tidak berfungsi, rem blong, dan lain-lain).

2.4.4 Data Administrasi (*Administrative Date*)

Data administrasi ini dilaporkan sebagai akibat fungsi lembaga kepolisian, terutama dalam usaha penyelidikan untuk membantu kantor pengadilan dalam memecahkan suatu perkara. Data tersebut diantaranya :

- a) Jalan mana kecelakaan itu terjadi.
- b) Nama kantor polisi yang melapor.
- c) Identitas petugas pencatat kendaraan (nama, pangkat, nomer anggota polisi)
- d) Nama pengemudi, alamat, dan nomer SIM.
- e) Nama pemilik kendaraan.
- f) Plat kendaraan.
- g) Nama dan alamat saksi.
- h) Pernyataan pengemudi yang terlibat, korban dan saksi.
- i) Perkiraan kerusakan kendaran.