

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalulintas

Dampak yang tidak mungkin dapat ditolak dari semakin meningkatnya aktifitas transportasi adalah terjadinya kecelakaan. Pada dasarnya sebagian besar kecelakaan lalulintas di jalan raya dihasilkan dari kombinasi beberapa faktor kontribusinya, seperti : pelanggaran peraturan rambu lalulintas atau aksi yang membahayakan dari pengemudi maupun pejalan kaki, permukaan jalan, kondisi fisik pengemudi, cuaca buruk maupun jarak pandang yang terlalu dekat. Kecelakaan dapat disebabkan oleh faktor pemakai jalan (pengemudi dan pejalan kaki), faktor kendaraan dan faktor lingkungan (Pignataro, 1973). Faktor-faktor penyebab kecelakaan dikelompokkan menjadi 3 (tiga) kelompok yaitu, (Hobbs,1979) :

1. Jalan dan Lingkungan : kerusakan jalan, geometrik tidak sempurna, kondisi lingkungan dan kegiatannya sangat menarik perhatian pengguna jalan, cuaca dan penerangan jalan, dan lain-lain.
2. Kendaraan : Kondisi teknis layak atau tidak layak, serta penggunaan tidak benar.
3. Pemakai jalan : umur, jenis kelamin, dan tingkat pendidikan.

Pada dasarnya ketiga faktor tersebut tidak berdiri sendiri tetapi merupakan gabungan dari beberapa sebab.

3.1.1 Faktor Jalan dan Lingkungan (*Road and Environmental Faktor*)

Faktor jalan dengan berbagai fasilitasnya dapat berperan pula sebagai penyebab terjadinya kecelakaan, hal ini juga merupakan salah satu aspek dalam kenyamanan mengemudikan kendaraan di jalan raya. Maka dari itu perlu penyelidikan mengenai kondisi geometrik, perkerasan jalan, dan daerah milik jalan. Perilaku mengemudi pada daerah tikungan akan sangat berbeda dengan mengemudi pada daerah yang lurus pada suatu ruas jalan.

3.1.2 Faktor Kendaraan (*Vehicle Faktor*)

Faktor kendaraan yang secara langsung dapat mengakibatkan kecelakaan adalah cacat karena kurang perawatan, kegagalan komponen-komponen penting seperti mesin, kemudi kendaraan, ban, rem, dan lain-lain. Kondisi yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. Kondisi Mesin Kendaraan.

Industri perakitan kendaraan bermotor tidak menggunakan “Spare Part” yang semestinya atau perubahan kendaraan yang dilakukan oleh pemilik, sehingga akan mempengaruhi kestabilan kendaraan pada waktu melintas di jalan raya.

2. Kondisi Kemudi Kendaraan.

Kondisi kemudi kendaraan yang tidak baik akan menyebabkan kemudi patah dengan tiba-tiba sewaktu kendaraan sedang berjalan sehingga mengakibatkan kendaraan tidak dapat dikendalikan sehingga kendaraan akan lepas kendali.

3. Kondisi Ban Kendaraan.

Kondisi ban kendaraan perlu diperhatikan meliputi pola dan keadaan telapak ban serta tekanan angin. Ban yang kondisi permukaannya sudah halus akan lebih mudah tergelincir pada waktu pengereman.

4. Kondisi Rem Kendaraan.

Kemampuan untuk menghentikan kendaraan secara cepat, tepat dan kendaraan dalam keadaan terkuasai penuh harus dipenuhi oleh sistem rem kendaraan. Terutama untuk kendaraan bermuatan berat yaitu truk dan bus sewaktu akan berhenti maupun mengurangi laju kecepatan kendaraan akan menyebabkan rem blong sehingga akan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang fatal.

5. Sistem Lampu Kendaraan.

Sistem lampu kendaraan merupakan fasilitas mengemudi yang sangat penting pada malam hari, yaitu untuk membantu pandangan pengemudi melihat jelas ke depan dan bebas dari silau. Tujuan penggunaan sistem lampu kendaraan adalah :

- a. Agar pengemudi dapat melihat situasi kondisi jalan di depannya, dengan kecepatan konstan.
- b. Untuk membedakan dan menunjukkan kendaraan kepada pengamat dari segala sudut pandang tanpa menimbulkan silau.

6. Kondisi Knalpot Kendaraan.

Asap yang berasal dari lubang knalpot kendaraan bermotor dapat mengganggu pandangan dan konsentrasi pengemudi kendaraan lain. Khusus kendaraan sepeda motor, yang knalpotnya bocor dan rusak akan membahayakan pengemudi dikarenakan asap

3.1.3 Faktor Manusia (*Human Faktor*)

Faktor manusia dalam fungsi sebagai pemakai jalan dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu pengemudi dan sebagai pejalan kaki.

1. Manusia sebagai Pengemudi

Road Research Laboratory melakukan penelitian yang bertujuan untuk membedakan pengemudi yang aman dan tidak aman. Hal-hal yang diamati meliputi pandangan kaca spion, jumlah gerakan kendaraan, dan respon dikejar dan mengejar. Setiap pengemudi dibagi menjadi kategori sebagai berikut, (Hobbs, 1979):

1. *Safe* (S, aman) : sangat sedikit kecelakaan, memakai sinyal dengan baik, tidak melaksanakan gerakan yang tidak umum. Frekuensi menyalip sama dengan frekuensi tersalip.
2. *Dissodiated Active* (DA, tidak terdisosiasi atau terpisah) : banyak mendapat kecelakaan dan gerakan berbahaya, mengemudikan dengan cara seenaknya, sedikit memberi sinyal jarang melihat kaca spion. Tersalip lebih sering daripada menyalip.
3. *Dissodiated Passive* (DP, pasif terdisosiasi atau terpisah) : kesadaran rendah, mengemudikan ditengah jalan, dan dengan hanya sedikit penyesuaian dengan kondisi sekitar. Tersalip lebih jarang dibanding dengan menyalip.
4. *Injudicious* (I, kemampuan menilai kurang) : estimasi jarang tidak baik, dan gerakannya tidak umum, terlalu sering melihat kaca spion, dan sering hampir mendapat kecelakaan. Gerakan menyalip tidak baik.

Mengemudi adalah pekerjaan yang kompleks karena harus menghadapi segala sifat dan kemampuan kendaraan dan juga secara terus menerus menerima dan menerjemahkan semua rangsangan dari sekelilingnya. Pada kondisi jalan yang memiliki perkerasan lebih halus dan stabil akan menyebabkan pengemudi merasa aman dalam mengemudikan kendaraannya, dengan rasa aman ini akan mendorong pengemudi untuk cenderung mengemudikan dengan kecepatan yang lebih besar dari kecepatan rencana, sehingga hal ini akan mengakibatkan mudah terjadi kecelakaan, karena pada saat kecepatan tinggi apabila pengemudi yang belum mahir sulit untuk memperkirakan jarak terhadap kendaraan didepannya atau kendaraan yang datang dari arah berlawanan apabila jalan tersebut merupakan jalan 2 (dua) arah yang berlangsung dalam waktu yang singkat. Apabila pengemudi salah dalam memperkirakan jarak, ini akan menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Ada 3 (tiga) faktor pengemudi sebagai penyebab terjadinya kecelakaan, (Herfien, 1983) yaitu:

a. Faktor Psikologis

Sikap mental dengan rasa tanggung jawab yang rendah, dan perilaku mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi atau melampaui batas kecepatan yang telah ditentukan serta akibat kecerobohan pengemudi dalam mengemudi misalnya cara mendahului atau didahului, cara berhenti, cara berpapasan dan memberi tanda.

Rasa tanggung jawab pengemudi yang masih kurang dengan kecepatan tinggi merupakan masalah mental seseorang yang dapat menimbulkan gangguan keamanan lalu lintas di jalan raya. Untuk itu perlu peningkatan kesadaran dan tanggung

jawabnya melalui penataran pengemudi dan sebagainya. Disamping itu untuk memperoleh pengemudi yang baik dan memiliki rasa tanggung jawab yang tinggi dapat dilakukan dengan cara yang bersifat koordinatif antara beberapa instansi Pemerintah dan Swasta.

Kecerobohan pengemudi di jalan raya disamping faktor dari luar, yang lebih penting lagi adalah kesadaran dari pengemudi sendiri dalam pengetahuan dan mentaati peraturan perundang-undangan lalulintas yang sudah ada. Kondisi pengusaha angkutan dalam mempertahankan kelangsungan hidup perusahaannya sering memakai sistem setoran dalam memperoleh pemasukan, sehingga banyak mempengaruhi pengemudi dalam menjalankan kendaraannya secara "brutal". Hal ini dapat terlihat dari sikap mereka yang antara lain :

1. Menghentikan kendaraannya pada tempat-tempat terlarang, sambil menunggu penumpang atau muatan.
2. Mengemudikan kendaraannya melebihi batas kecepatan yang diperkenankan (terutama kecepatan dalam kota).
3. Mengangkut beban atau muatan melebihi kapasitas kendaraan.
4. Menghentikan kendaraannya secara tiba-tiba, hanya karena ingin menaikkan penumpang, tanpa memperdulikan kendaraan yang ada dibelakangnya.

b. Faktor Fisik

Ketentuan-ketentuan dalam peraturan mengatakan, bahwa setelah pengemudi menjalankan tugasnya selama 4 (empat) jam berturut-turut, maka diperlukan istirahat. Kenyataan ini masih jarang dipatuhi, sehingga timbul kelelahan yang sangat

mengganggu konsentrasi dan refleksi yang lambat, sehingga dapat menimbulkan gangguan keamanan dalam berlalulintas.

c. Faktor sosial ekonomi

Faktor sosial ekonomi ini memegang peranan yang penting didalam keamanan berlalulintas pada masa mendatang. Telah dapat dibuktikan bahwa Karena sulitnya mendapatkan pekerjaan disebabkan tidak memiliki keahlian atau sekolah yang terlalu rendah. menganggap persyaratan sebagai pengemudi dirasakan lebih mudah prosedurnya.

2. Manusia sebagai Pejalan kaki

Kecelakaan lalulintas yang disebabkan tingkah laku manusia sebagai pengemudi tidak terlepas pula kaitannya dengan faktor-faktor pejalan kaki yang dapat mempengaruhi sistem diantaranya :

1. Faktor fisik pejalan kaki

Faktor fisik pejalan kaki akan mempengaruhi kecepatan pejalan kaki dalam berjalan pada jalurnya. sehingga orang normal akan lebih cepat berjalan dibandingkan pada orang yang mengalami cacat tubuh misalnya buta, *invalid*, dan sebagainya.

2. Mental

Kebanyakan pejalan kaki kurang memahami pengetahuan tentang peraturan lalulintas yang ada dijalan raya.

3. Faktor Emosi

Sifat emosi pejalan kaki yang kurang sabar, tidak suka diatur oleh rambu-rambu lalulintas, atau kurangnya konsentrasi mereka akibat situasi lalulintas yang semrawut.

3.2 Angka Kecelakaan

Tiga tipe angka kecelakaan sangat karakteristik untuk menghitung secara hak berdasar tahunan :

- a. Angka kecelakaan secara umum yang menggambarkan kecelakaan total yang terjadi.
- b. Angka kematian yang menggambarkan kecelakaan yang parah.
- c. Angka keterlibatan yang menggambarkan tipe kendaraan dan pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan.

Angka Kecelakaan per mil (*Accident rate per mile*), digunakan untuk membandingkan suatu seri dari bagian jalan yang mempunyai aliran relatif seragam.

$$R = A/L \dots\dots\dots(3.1)$$

Dengan :

R = angka kecelakaan total per mil setiap tahun

A = jumlah total dari kecelakaan yang terjadi setahun

L = panjang dari bagian jalan yang dikontrol dalam mil (panjang jalan dikalibrasikan ke km)

Angka keterlibatan kecelakaan (*Accident Involvement Rates*)

$$R = \frac{N \times 100.000.000}{V} \dots \dots \dots (3.2)$$

Dengan :

R = keterlibatan kecelakaan per 100.000.000 *vehicle-miles*.

N = total jumlah pengemudi kendaraan yang terlibat kecelakaan selama periode penelitian.

V = *vehicle-miles* dari perjalanan dibagian jalan selama periode penelitian

Keterlibatan kecelakaan diekspresikan sebagai jumlah pengemudi kendaraan dengan karakteristik yang pasti yang terlibat dalam kecelakaan per 100 juta *vehicle-miles* (*perjalanan kendaraan-mil*) dari perjalanannya. Perhitungan *vehicle-miles* ini dimaksudkan untuk menghitung jumlah perjalanan dengan satuan jarak, sebagai suatu bentuk pengganti terhadap untuk perolehan individu pada situasi kecelakaan yang potensial (Fachrurrozy, 1996).

Angka Kematian Berdasarkan Populasi (*Death Rate Based on Population*)

$$R = \frac{B \times 100.000}{P} \dots \dots \dots (3.3)$$

Dengan :

R = angka kematian per 100.000 populasi

B = jumlah total kematian lalulintas dalam setahun

P = populasi dari daerah

Angka Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan-mile Perjalanan (*Accident Base Rate on Vehicle-mile of Travel*)

$$R = \frac{C \times 100.000.000}{V} \dots \dots \dots (3.4)$$

Dengan :

R = angka kecelakaan per 100.000.000 *vehicle-miles*.

C = jumlah kecelakaan (kematian atau luka-luka atau kecelakaan total) dalam setahun

Angka Kecelakaan untuk spot di jalan raya dapat dihitung sebagai berikut :

$$R_{sp} = \frac{A \times 1.000.000}{365 \times T \times V} \dots \dots \dots (3.5)$$

Dengan :

R_{sp} = angka kecelakaan untuk *spot* (dalam kecelakaan per satu juta kendaraan yang memasuki *spot*).

A = jumlah kecelakaan selama periode yang dianalisis.

T = waktu periode analisis (dalam atau bagian tahun).

V = AADT selama periode studi (untuk *intersection V* pada umumnya ditentukan sebagai penjumlahan dari volume yang memasuki pendekat).

Untuk menghitung angka kecelakaan pada bagian jalan raya digunakan persamaan :

$$R_{sc} = \frac{A \times 1.000.000}{365 \times T \times V \times L} \dots \dots \dots (3.6)$$

Dengan :

R_{sc} = angka kecelakaan pada bagian jalan raya (dalam kecelakaan per *vehicle-miles*).

L = panjang dari bagian jalan raya (dalam mil).

3.3 Daerah Rawan Kecelakaan

Pada daerah perkotaan, baik lokasi rawan kecelakaan yang dianggap sebagai *black spot* adalah ruas jalan sepanjang 20 – 30 meter, sedangkan untuk jalan luar kota adalah ruas sepanjang 500 meter (Dewanti, 1996). Kriteria umum yang dapat digunakan untuk menentukan *black spot* adalah:

1. Jumlah kecelakaan selama periode tertentu melebihi suatu nilai tingkat kecelakaan rata-rata.
2. Tingkat kecelakaan atau *accident rate* (perkendaraan) untuk suatu periode tertentu melebihi suatu nilai tingkat kecelakaan rata-rata.
3. Jumlah kecelakaan dan tingkat kecelakaan, keduanya melebihi nilai tingkat kecelakaan rata-rata.
4. Tingkat kecelakaan melebihi nilai kritis yang diturunkan dari analisis statistik tersedia.

Penentuan lokasi *black spot* dilakukan dengan mempertimbangkan tingkat kecelakaan yang memperhitungkan panjang ruas jalan yang ditinjau.

Perhitungan tingkat kecelakaan yang digunakan adalah:

$$TK = JK / (T \times L) \dots\dots\dots(3.7)$$

dengan :

TK = tingkat kecelakaan (kecelakaan per tahun km Panjang jalan)

JK = jumlah kecelakaan selama T tahun

T = rentang waktu pengamatan (tahun)

L = panjang ruas jalan yang ditinjau (km)

