

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Kecelakaan

Kepadatan dan kesibukan lalu lintas 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 yang cukup padat dan akan mengakibatkan berbagai macam interaksi, misalnya 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 yang cukup tinggi dan hal ini tentunya berdampak terhadap meningkatnya angka kecelakaan. Dari beberapa instansi baik perorangan maupun kelompok, kecelakaan lalu lintas dapat didefinisikan sebagai berikut :

1. *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.

2. 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.

3. 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).

Rendahnya tingkat kedisiplinan dari pengguna jalan khususnya pengendara sepeda motor di Yogyakarta dapat dilihat dengan banyaknya pelanggaran terhadap rambu-rambu lalulintas 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. Mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan yang ditetapkan untuk jalan tersebut.

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

1. *Black Spot* : Menspesifikasikan lokasi-lokasi kejadian kecelakaan yang biasanya berhubungan langsung dengan geometrik jalan, persimpangan, tikungan atau perbukitan.
2. *Black Site* : Menspesifikasikan dari panjang jalan yang mempunyai frekuensi kecelakaan tertinggi.
3. *Black Area* : Mengelompokkan 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 lalulintas dikelompokkan dalam empat macam kelas, yaitu (Sartono, 1993) :

1. Klasifikasi berat (*fatal accident*), yaitu jika terdapat korban yang meninggal dunia meskipun hanya satu orang dengan atau tanpa korban luka-luka berat dan ringan.

2. Klasifikasi sedang (*serious injury accident*), yaitu jika tidak terdapat korban meninggal, namun dijumpai sekurang-kurangnya satu orang yang mengalami luka berat.
3. Klasifikasi ringan (*slight injury accident*), yaitu jika tidak terdapat korban meninggal dunia meskipun atau hanya dijumpai korban dengan luka ringan saja.
4. 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 :

1. Kecelakaan fatal
Kecelakaan yang mengakibatkan sedikitnya satu orang meninggal dunia.
2. Kecelakaan tipe A
Kecelakaan dengan kondisi korban banyak mengeluarkan darah sehingga anggota badannya terganggu.
3. Kecelakaan tipe B
Kecelakaan yang menyebabkan korban memar-memar dan lecet saja.
4. Kecelakaan Tipe C
Kecelakaan dengan kondisi korban tanpa mengalami luka-luka yang tampak namun korban mengeluh sakit.
5. 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 lalu lintas adalah manusia yang menjadi korban akibat adanya kecelakaan lalu lintas 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 lalu lintas 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 Penelitian sejenis yang telah dilakukan sebelumnya

Pada penelitian ini juga digunakan tinjauan pustaka dari penelitian-penelitian yang pernah dilakukan, yaitu Marliansyah (2001), Guruh dan Umar (2003), Bayu dan Didik (2002)

1. Marliansyah (2001)

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti ini mengambil pokok bahasan tentang *Upaya Menurunkan Tingkat Kecelakaan Lalu lintas di Propinsi Yogyakarta (ruas jalan Yogyakarta-Magelang)*. Pada penelitian ini peneliti menganalisis tingkat kecelakaan sepanjang 15 Km dimulai dari km 4 – km 19 berdasarkan data kecelakaan dari tahun 1996-2000 dengan menggunakan metode *black spot*. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa jumlah kecelakaan pada kurun 5 tahun 1996-2000 berjumlah 653 kasus kecelakaan dengan lokasi *black spot* pada Km 5, Km 7, Km 8, Km 10, Km 11, Km 12, Km 13, Km 14, Km 15, Km 16, dan Km 17. Perbedaannya dengan penelitian yang kami lakukan adalah bahwa kami menambahkan satu ruas jalur sepanjang 1,5 Km dari Km 2,5 – Km 4 serta data kecelakaan yang kami amati berdasarkan data dari tahun 1996 - 2002.

2. Guruh dan Umar (2003)

Penelitian ini mengambil topik *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Pada Ruas Jalan Gombong-Kebumen, Kabupaten Kebumen*. Pada penelitian ini peneliti menganalisis tingkat kecelakaan berdasarkan metode *black spot* sepanjang 19 Km dimulai dari Km 0 – Km 19 berdasarkan data kecelakaan dari tahun 1997-2001. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa jumlah kecelakaan pada kurun waktu 4 tahun tersebut berjumlah 191 kasus kecelakaan dengan lokasi *black spot* pada Km 2.4 , Km 3, Km 7.2 , Km 8, Km 10, Km 11.5, Km 13, Km 14, Km 16, Km 18, dan Km 19

3. Bayu dan Didik (2002)

Penelitian ini mengambil topik *Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Gunung Kidul Periode 1997-2001*. Pada penelitian ini peneliti menganalisis Daerah Rawan Kecelakaan di daerah tersebut dengan menggunakan metode *Equivalen Accident Numbers* (EAN) dan berdasarkan data kecelakaan dari kepolisian periode 1997-2001. hasil dari penelitian ini menyatakan bahwa Daerah Rawan Kecelakaan dengan tingkat keparahan tertinggi yaitu di ruas jalan Wonosari – Semanu pada Km 3 dengan 14 kasus dengan faktor kecelakaan adalah akibat tidak tersedianya fasilitas jalan berupa lampu penerangan dan lampu peringatan disamping faktor kelalaian manusianya itu sendiri.

