

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 sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah dan lain-lain). Dalam pemenuhan kebutuhan manusia melakukan perjalanan daerah dari satu daerah ke daerah yang lainnya kebanyakan dengan 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, antara ibu rumah tangga dengan pasar, antara pelajar dengan sekolah. Dalam melaksanakan beberapa interaksi ini hampir semua interaksi memerlukan perjalanan, dan oleh sebab itu akan menghasilkan arus lalulintas yang cukup tinggi dan hal ini tentunya berdampak terhadap meningkatnya angka kecelakaan. Dari beberapa instansi baik perorangan maupun kelompok, kecelakaan lalulintas dapat didefinisikan sebagai berikut :

1. *National Safety Council* (1996) dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi (2004), 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 Lalu lintas Jalan menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, 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) dalam Fachrurrozy (1996), mengartikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait.

Rendahnya tingkat kedisiplinan dari pengguna jalan khususnya pengendara sepeda motor di Yogyakarta dapat dilihat dengan banyaknya pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas di beberapa tempat.

Berdasarkan penelitian (Nazyf, 1990 dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004), tipe-tipe kecelakaan di tempat rawan kecelakaan yang umum ditemukan antara lain adalah sebagai berikut ini.

1. Hilangnya kendali atas kendaraan yang menyebabkan kendaraan selip atau terbalik.

2. Tabrakan sewaktu mendahului kendaraan lain (menyiap) kendaraan yang ada di depannya.
3. Mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan yang ditetapkan untuk jalan tersebut.

Dari kejadian-kejadian kecelakaan tersebut, kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi beberapa bagian sebagai berikut (Suparma, 1995 dalam Fachrurrozy, 1996) :

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 yang lokasi kecelakaannya dapat diidentifikasi dengan pasti dan tepat pada satu titik tertentu. Untuk kasus-kasus spesifik, *black spot* juga seringkali dijumpai pada ruas jalan di luar kota. Kondisi umum yang sering dijumpai pada ruas jalan di luar kota adalah *black site*, yang merupakan titik terjadinya kecelakaan 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 dalam Iskandar, 1986) :

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 atau luka berat dan hanya dijumpai korban dengan luka ringan saja.
4. Klasifikasi lain, jika tidak ada manusia yang menjadi korban, sedangkan yang ada hanya kerugian material saja, baik berupa kerusakan kendaraan, jalan, jembatan maupun fasilitas lainnya.

Keadaan korban sebagai berikut (*National Safety Council*, 1996 dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004) :

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 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 dalam Fachrurrozy, 1996), lokasi kecelakaan tingkat tinggi terjadi di daerah perkotaan, mungkin ini sudah konsekuensi dari tingginya kepadatan lalu lintas di perkotaan. Kecelakaan jalan raya biasanya dikategorikan ke dalam empat kategori sebagai berikut ini.

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 : meninggal dunia, luka berat dan luka ringan (Yusuf, 1992 dalam Fachrurrozy, 1996).

Menurut UU No. 14 Tahun 1992 menyebutkan bahwa korban mati adalah Korban-korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam

jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadinya kecelakaan. Korban luka berat adalah korban yang karena lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari setelah terjadinya kecelakaan. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian di atas.

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 ini dilakukan dengan mengambil pokok bahasan tentang *Upaya Menurunkan Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas di Propinsi Yogyakarta (Ruas Jalan Yogyakarta-Magelang)*. Penelitian ini 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 waktu 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. Pemecahan masalah yang dilakukan untuk menurunkan tingkat kecelakaan adalah dengan cara memperbaiki maupun membangun perlengkapan jalan seperti rambu lalu lintas, median jalan, lampu penerangan jalan, jembatan penyeberangan, dan pengawasan kedisiplinan berlalu lintas

dari pihak kepolisian, dengan menindak tegas pelaku pelanggaran lampu lalu lintas.

2. Guruh dan Umar (2003)

Penelitian ini mengambil topik *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan pada Ruas Jalan Gombong-Kebumen, Kabupaten Kebumen*. Penelitian ini 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 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. Usaha untuk menurunkan tingkat kecelakaan dilakukan dengan cara memperbaiki maupun membangun perlengkapan jalan seperti rambu lalu lintas, median jalan, lampu penerangan jalan, jembatan penyeberangan, dan penanaman sikap disiplin berlalu lintas baik untuk anak-anak maupun orang dewasa serta pelaksanaan peraturan lalu lintas.

3. Bayu dan Didik (2002)

Penelitian ini mengambil topik *Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Gunung Kidul Periode 1997-2001*. Penelitian ini menganalisis Daerah Rawan Kecelakaan di daerah tersebut dengan menggunakan metode *Equivalen Accident Numbers (EAN)* dan berdasarkan data kecelakaan dari kepolisian periode 1997-2001. Hasil 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 di samping faktor kelalaian manusia itu sendiri. Metode penanganan yang tepat adalah dengan memberikan lampu jalan yang sesuai dengan spesifikasi, rambu peringatan dan pelaksanaan peraturan lalulintas secara tegas.

