

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Definisi Kecelakaan

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 (**DLLAJ, 1997**).

Kecelakaan bermotor seperti halnya seluruh kecelakaan lainnya, adalah kejadian langsung tanpa diharapkandan umumnya ini terjadi dengan sangat cepat. Selain itu, kecelakaan adalah puncak rangkaian kejadian yang naas. Apabila dengan berbagai cara mata rantai kejadian ini dapat diputus, kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dicegah (**Oglesby & Hicks, 1998**).

Menurut (**Carter & Homburger, 1978**), kecelakaan kendaraan didefinisikan 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 yaitu : manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan.

Kecelakaan lalu lintas paling sedikit melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan kerusakan yang merugikan pemiliknya (**Baker, 1975**).

Menurut **(Kadiyali, 1973)**, kecelakaan kendaraan didefinisikan sebagai suatu peristiwa tidak diharapkan melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor dan mengakibatkan kerugian material bahkan sampai menelan korban jiwa.

Kecelakaan sebagai suatu kejadian yang jarang, bersifat acak, melibatkan banyak faktor (*Multi faktor*), didahului oleh situasi dimana satu orang atau lebih melakukan kesalahan dalam mengantisipasi kondisi lingkungan **(RSOPA, 1992)**.

a) Kecelakaan lalu lintas sebagai suatu kejadian yang jarang

Didefinisikan bersifat jarang, karena pada prinsipnya kecelakaan relatif jarang dengan pengertian kecil bila dibandingkan dengan jumlah pergerakan kendaraan yang ada.

b) Kecelakaan lalu lintas yang bersifat acak

Didefinisikan bersifat acak karena kejadian kecelakaan tersebut dapat terjadi kapan dan dimana saja, tanpa memandang waktu dan tempat. Berdasarkan pengertian ini ada dua hal yang berkaitan kejadian kecelakaan yaitu waktu dan lokasi kejadian yang bersifat acak.

c) Kecelakaan lalu lintas yang bersifat *multi faktor*

Didefinisikan bersifat multi faktor, dengan pendekatan lain melibatkan banyak faktor.

Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan, yaitu manusia, kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan,

Menurut **Ogley dan Hicks (1998)**, kecelakaan kendaraan adalah kejadian yang berlangsung tanpa diduga atau diharapkan, pada umumnya ini terjadi dengan cepat. Selain itu tabrakan adalah puncak rangkaian kejadian yang naas.

2.2. Pembahasan Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang. Kecelakaan lalu-lintas menelan korban jiwa sekitar 1,2 juta manusia setiap tahun (WHO).

2.2.1. Faktor yang mempengaruhi kecelakaan

Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan. Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Disamping itu masih ada faktor lingkungan dan cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.

1. Faktor manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidak tahuan

terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pula pura-pura tidak tahu. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan.

2. Faktor kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah **ban** pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.

3. Faktor jalan

Faktor jalan terkait dengan **kecepatan** rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak/berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai **sepeda motor**.

4. Faktor cuaca

Hari hujan juga mempengaruhi unjuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, **jarak pandang** juga terpengaruh karena **wiper** (penghapus kaca) tidak bisa bekerja secara sempurna

atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. **Asap** dan **kabut** juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan.

2.3. Korban Kecelakaan Lalu Lintas

UU No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa :

1. bahwa korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan,
2. korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari terjadinya kecelakaan,
3. korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian diatas.

Menurut **Hobbs (1993)**, di Inggris kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi :

1. kecelakaan ringan : kecelakaan kecil yang tidak memerlukan perawatan rumah sakit,
2. kecelakaan parah : kecelakaan yang menyebabkan korban harus dirawat di rumah sakit,
3. kecelakaan fatal : kecelakaan yang menyebabkan sedikitnya seorang meninggal dunia,

4. kelompok kecelakaan lain : kecelakaan yang menimbulkan kerusakan (kerusakan fisik pada kendaraan atau hak milik tetapi tidak menimbulkan kerusakan pada orang lain).

Menurut data yang tercatat di Kepolisian Resort Cilacap, jumlah korban kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas jalan Gatot Subroto dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 berdasarkan grafik di bawah ini terlihat semakin meningkat pada tahun 2009 dibandingkan tahun sebelumnya.



Gambar 2.1. Grafik jumlah kejadian kecelakaan

Dengan melihat gambar 2.1 grafik kejadian kecelakaan di atas terlihat grafik yang terus meningkat dari tahun ke tahun, maka atas dasar inilah Dit Lantas Polres Cilacap membuat program tentang bagaimana cara mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di kota Cilacap, yang nantinya dapat berguna untuk menurunkan angka tingkat kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Cilacap.

2.4. Program Road Safety Dit lantans Polres Cilacap

Direktorat Lalu Lintas Polres Cilacap (Dit Lantans PC) mencanangkan Programnya dengan **Kami Peduli Kemanusiaan** yang merupakan implementasi Polmas pada fungsi lalu lintas. Tugas polisi di bidang lalu lintas berkaitan dan bersentuhan dengan kemanusiaan, baik pelayanan, perlindungan, pengayoman, kontrol bahkan penegakan hukum sekalipun. Lalu lintas sebagai urat nadi kehidupan masyarakat kota. Pendukung aktifitas dan produktifitas yang mensejahterakan. Namun dalam kehidupan sehari-hari begitu kompleks masalah lalu lintas. Dari masyarakatnya yang memanfaatkan jalan sebagai sarana usaha, pengguna jalan, infrastruktur, sistem transportasi, aparat atau petugas yang menangani (polisi, dinas perhubungan, Dinas Pekerjaan umum), sektor bisnis, tata ruang. Belum lagi masalah alam maupun masalah-sosial lainnya. Menangani lalu lintas tidak bisa hanya dari satu sisi saja, harus ditangani secara terpadu (*holistik/komprehensif*) dan berkesinambungan. Pendapat beberapa pakar juga mengatakan bahwa sumber kematian manusia yang terbesar salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas. Atas dasar inilah Dit lantans PC untuk peduli terhadap kemanusiaan dan memfokuskan pada keselamatan jalan. Yang diimplementasikan melalui 13 program.

1. Polisi Sahabat Anak (Polsana)

Polsana merupakan kegiatan penanaman tentang kesadaran dan tertib berlalu lintas sejak usia dini. Yang juga untuk membangun image atau citra positif polisi terhadap anak-anak. Penanaman disiplin lalu lintas terhadap anak-anak merupakan penyelamatan anak bangsa. Polsana merupakan program jangka panjang, yang

harus selalu ditumbuhkembangkan dan dilakukan secara berkesinambungan. Kegiatan Polsana dapat dilakukan melalui kunjungan maupun *open house* (anak –anak yang berkunjung ke kantor polisi).

2. Patroli Keamanan Sekolah (PKS)

PKS merupakan wadah bagi siswa/siswi SMP maupun SMU untuk berlatih dan belajar untuk mencari akar masalah sosial di lingkungan sekolah dan upaya-upaya penanganannya. Dalam hal ini anak-anak juga diajarkan untuk peduli dan peka terhadap masalah sosial dan berperan aktif mendukung kegiatan belajar mengajar di sekolah. Masalah sosial yang mungkin muncul di lingkungan sekolah antara lain : masalah lalu lintas, perkelahian antar pelajar, narkoba dan obat-obatan terlarang, sex bebas / pornografi dsb. Melalui kegiatan PKS ini diharapkan anak-anak juga menjadi mitra polisi untuk mencari akar masalah dan solusinya yang tepat.

3. *Police Goes to Campus*

Police goes to campus bukan sekedar sosialisasi tentang lalu lintas di lingkungan kampus tetapi merupakan kegiatan dari kepolisian yang mengajak kalangan kampus atau akademisi sebagai salah satu *stake holder* untuk ikut berperan serta dalam menangani masalah lalu lintas. Dalam kegiatan ini tidak hanya sebatas kepada mahasiswa tetapi juga para dosen. Kegiatan *police goes to campus* dapat dilakukan melalui kunjungan, diskusi, seminar, debat publik, kampanye keselamatan lalu lintas dsb.

4. *Safety Riding*

Safety riding merupakan kegiatan untuk keselamatan berkendara. Kegiatan ini mencakup pada kegiatan pendidikan dan pelatihan ketrampilan mengemudi, kiat-kiat aman berkendara. Ketrampilan dan keahlian berkendara yang dilatihkan dan diselenggarakan oleh polisi yang bekerjasama dengan sektor bisnis, media, LSM. Yang ditujukan baik dari tingkat pelajar, masyarakat umum, pengemudi angkutan umum atau siapa saja yang peduli terhadap masalah keselamatan berkendara. Dan bertujuan meningkatkan kemampuan serta kesadaran berlalu lintas serta untuk keselamatan. Implementasi dari *safety riding* dapat melalui kegiatan : *touring*, pendidikan dan pelatihan berkendara, sepeda motor lajur kiri dan menyalakan lampu siang hari dsb.

5. Kampanye Keselamatan Lalu Lintas

Kampanye keselamatan lalu lintas merupakan kegiatan bersama (kemitraan antara polisi dengan *stakeholder*) sebagai bentuk kegiatan preventif dan untuk menumbuhkembangkan kesadaran berlalulintas. Yang implementasinya dapat melalui : penerangan secara langsung, penyuluhan, pembuatan poster, leaflet, stiker, buku petunjuk, komik, lomba-lomba maupun kesenian dsb.

6. *Traffic Board*

Traffic board merupakan wadah untuk mencari akar masalah dan menangani berbagai masalah lalu lintas. Kegiatan tersebut antara lain dengan membentuk forum, dewan atau asosiasi apa saja yang berkaitan dengan tugas sosial dalam rangka berperan aktif sebagai wujud dari *civil society* (masyarakat madani).

Implementasi tersebut antara lain : DTK (Dewan Transportasi Kota), Supeltas, OMP (ojek mitra polisi).

7. TMC (*Traffic Manajement Centre*)

TMC (*Traffic Manajement Centre*) adalah pusat manajemen lalu lintas yang melakukan kegiatan informasi, komunikasi, komando dan pengendalian, serta kontrol. TMC bekerja sama dengan media, petugas-petugas lain, instansi terkait. Yang dilengkapi dengan sistem teknologi komputerisasi, CCTV, GIS, GPS, SMS, jalur on line, Web site, dsb. Dari TMC dapat dipantau dan diketahui situasi lalu lintas aktual dan informasi yang akurat dari petugas di lapangan. Dan berbagai informasi lalu lintas baik infrastruktur, transportasi umum, jalur alternatif, informasi tentang kendaraan bermotor dsb.

8. KTL (*Kawasan Tertib Lalu Lintas*)

KTL (*Kawasan Tertib Lalu Lintas*) merupakan pilot proyek / proyek percontohan dari daerah yang semrawut menjadi daerah yang tertib dan teratur. KTL juga merupakan upaya bersama antar *stake holder* untuk menangani masalah lalu lintas secara komprehensif. KTL yang dikembangkan oleh Dit lantans PC adalah :

- a) kawasan MT.Haryono (Cilacap Utara);
- b) kawasan Ahmad Yani (Cilacap Barat);
- c) kawasan Dr.Rajiman (Cilacap Selatan);
- d) kawasan Perintis Kemerdekaan (Cilacap Timur).

Dan juga dikembangkan oleh Sat Lantans Kewilayahan di luar Cilacap.

9. Taman Lalu Lintas

Taman lalu Lintas merupakan wadah atau tempat bermain dan belajar berlalu lintas baik untuk anak-anak maupun siapa saja yang peduli dan ingin mempelajari tentang lalu lintas.

10. Sekolah Mengemudi

Sekolah Mengemudi adalah wadah bagi para calon pengemudi yang merupakan bagian dari upaya untuk memberikan pengetahuan dan ketrampilan berlalu lintas. Karena pengemudi mempunyai tanggung jawab keselamatan baik untuk dirinya sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Dan juga peka dan peduli terhadap masalah – masalah lalu lintas. Dalam hal ini Polisi lalu lintas bekerjasama dengan lembaga-lembaga pendidikan yang berkaitan dengan sekolah mengemudi.

11. Saka Bhayangkara Lalu Lintas

Saka Bhayangkara Lalu lintas adalah wadah kegiatan antara polisi dengan Pramuka yang berkaitan dengan kelalu lantasan, baik bidang operasional seperti penjagaan atau pengaturan, kampanye keselamatan lalu lintas dsb.

12. Operasi Khusus Kepolisian.

Operasi khusus kepolisian di bidang lalu lintas adalah kegiatan-kegiatan untuk menangani berbagai masalah lalu lintas yang sifatnya khusus dan merupakan peningkatan dari kegiatan operasi rutin. Operasi ini dilakukan baik mandiri kewilayahan (Operasi Simpatik, Operasi Patuh, Operasi Zebra). Dan Operasi yang terpusat seperti Operasi Ketupat dan Operasi Lilin dsb.

13. Penegakan Hukum

Penegakan Hukum merupakan tindakan kepolisian untuk edukasi, pencerahan, perlindungan dan pengayoman terhadap pengguna jalan lainya yang terganggu aktifitasnya atau produktifitasnya akibat dari pelanggaran hukum dan untuk mewujudkan adanya kepastian hukum.

Kegiatan-kegiatan tersebut di atas merupakan proses dan merupakan bentuk akuntabilitas kepada publik sebagai upaya untuk mengimplementasikan Polmas dalam fungsi lalu lintas. Dan kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuh kembangkan dan dilaksanakan secara berkesinambungan.