

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kecelakaan Lalu Lintas di Manggarai

Timor Express (2009), Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasat Lantas) Polres Manggarai, AKP Sukanda menjelaskan kejadian kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Manggarai terus meningkat ini terlihat dari jumlah kasus kecelakaan yang terjadi hingga bulan Nopember 2009 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas mencapai 53 kasus dan kerugian yang dialami mencapai Rp154.050.000 sedangkan kasus kecelakaan yang terjadi sepanjang tahun 2008 adalah 53 kasus, jumlah ini sama dengan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas hingga Nopember 2009. Prediksi bertambahnya jumlah kasus kecelakaan lalu lintas tahun 2009, selain karena menjelang tutup tahun, juga dikarenakan bertambahnya jumlah penduduk dan jumlah kendaraan di Kabupaten Manggarai. Untuk menekan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas tersebut, aparat Satlantas Polres Manggarai dan aparat terkait lainnya terus melakukan sosialisasi ke masyarakat maupun ke sekolah-sekolah tentang ketertiban dalam berlalulintas. Selain itu, aparat Satlantas juga terjun langsung ke lapangan untuk menertibkan pengendara yang melanggar aturan lalu lintas.

2.1.1. Pengertian kecelakaan berdasarkan fatalitas korban

Tingkat kefatalan adalah keadaan atau kondisi korban akibat dari adanya kecelakaan dimana kondisi korban mengalami luka ringan, luka berat, dan meninggal. PT Jasa Marga membagi tingkat kefatalan menjadi beberapa tipe,

sangat ringan yaitu korban kecelakaan tidak mengalami luka apapun, ringan dimana korban mengalami luka ringan, berat yaitu korban kecelakaan mengalami luka berat dan fatal jika korban kecelakaan meninggal dunia. (Elly, 2006)

2.1.2. Data kecelakaan lalu lintas

Malkhamah (1995) menjelaskan bahwa data kecelakaan lalu lintas yang lengkap dan akurat sangat diperlukan untuk membantu memahami segala hal yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas, karakteristik kecelakaan yang terjadi, penyebab terjadinya kecelakaan, lokasi-lokasi rawan kecelakaan dan lain-lain. Analisis yang dilakukan dengan benar dan tepat dapat membantu memberikan keputusan atau kebijaksanaan dalam masalah kecelakaan karena sistem pencatatannya harus dilakukan dengan sebaik dan seefektif mungkin. Pendataan yang baik sangat membantu instansi-instansi yang memerlukan data kecelakaan lalu lintas untuk berbagai macam tujuan antara lain;

1. Perusahaan Asuransi, untuk kelengkapan tuntutan klaim.
2. Perencanaan jalan raya, untuk merancang geometric jalan raya yang aman dan nyaman bagi pengguna jalan.
3. Polisi lalu lintas, untuk mengetahui titik-titik rawan kecelakaan, statistik perkembangan kecelakaan yang terjadi setiap jangka waktu tertentu.
4. Bagi pemerintah yang membuat kebijaksanaan-kebijaksanaan dan undang-undang yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas.

2.2. Faktor Manusia Dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Faktor utama terjadinya kasus kecelakaan karena kelalaian pengendara terutama masih minimnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi aturan-aturan lalu lintas dan pelanggaran yang sering ditemukan seperti tidak memakai helm, tidak memiliki surat-surat kendaraan, tidak memakai kaca spion dan lainnya. "Harus disadari kecelakaan lalu lintas biasanya diawali dengan pelanggaran yang sederhana, (Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasat Lantas) Polres Manggarai, AKP Sukanda, Timor Express 2009).

Tingginya jumlah kecelakaan dikarenakan oleh kurangnya disiplin pengguna jalan, rendahnya tingkat kelayakan armada, rambu, dan fasilitas keselamatan di jalan serta pendidikan berlalu lintas. (Laporan Akhir Perencanaan Umum Pengembangan Transportasi Di Pulau Jawa, 2008)

2.2.1. Pengemudi

Uji psikologis yang telah dipakai untuk membedakan antara pengemudi yang aman dan yang tidak aman. Biasanya pengemudi yang aman berasal dari kelompok yang introvert (dapat dipercaya). Pengemudi yang tidak aman biasanya dari kelompok yang ekstrovert neurotik (agresif). (Lulie dan Hatmoko, 2005)

Semua pemakai jalan mempunyai peran penting dalam pencegahan dan pengurangan kecelakaan. Walaupun kecelakaan cenderung terjadi tidak hanya oleh satu sebab, tetapi pemakai jalan adalah pengaruh yang paling dominan. Faktor yang mempengaruhi pengemudi dalam menimbulkan kecelakaan lalu lintas adalah daya konsentrasi yang kurang baik 65.5%, pelanggaran terhadap

peraturan 17.0%, ketrampilan kurang 6.1%, minuman keras 3.1%, kelelahan 1,7%, kepribadian 1.5%, kelamin psikiatrik 0.4%, lain – lain 4.7%. (Elly, 2006)

(TEMPO, 2011), Seperti yang dilansir situs resmi NHTSA, nhtsa.gov, penyebab yang paling sering memicu terjadinya kecelakaan adalah:

1. pengemudi kehilangan konsentrasi, faktor ini menempati urutan pertama, karena hasil penelitian menyebut faktor ini memiliki persentase menyebabkan kecelakaan hingga 55 persen. Pengemudi tidak fokus ke kondisi jalan saat mereka menelepon atau menerima telepon di saat mengemudi. Penyebab lainnya, karena pengemudi membaca dokumen, membaca pesan pendek, melihat kejadian di sekeliling jalan dalam waktu lama, mengatur peranti audio,
2. penyebab kedua yang menjadi pemicu terjadinya kecelakaan adalah kelelahan dan mengantuk. Keduanya memiliki persentase menyebabkan kecelakaan hingga 45 persen. Disebutkan, saraf sensorik dan motorik orang yang sangat lelah dan mengantuk menurun kepekaannya. Sehingga, selain menyebabkan tidak konsentrasi lelah dan mengantuk juga menyebabkan tingkat refleks seseorang berkurang,
3. pengaruh alkohol dan obat, kondisi mabuk yang diakibatkan oleh minuman beralkohol atau obat-obatan memiliki tingkat persentase menyebabkan kecelakaan hingga 30 persen. Menenggak alkohol atau mengonsumsi obat-obatan (atau bahkan obat yang direkomendasi dokter) berpotensi menghilangkan kemampuan kontrol otak. Sehingga selain kesadaran hilang atau berkurang, kemampuan refleks juga merosot drastic. Pengemudi yang mabuk cenderung kehilangan kemampuan memperhitungkan manuver,

kepekaan dalam merasakan kecepatan mobil, hingga ketidakakuratan pandangan,

4. Kecepatan melebihi batas, faktor lain yang juga kerap menjadi penyebab kecelakaan adalah pengemudi menggeber mobil dengan kecepatan yang melebihi standar yang diizinkan di jalan. Pengemudi akan kesulitan melakukan manuver dengan aman saat kondisi jalan tak memungkinkan. Faktor kecepatan ini memiliki persentase menyebabkan kecelakaan hingga 30 persen. Faktor kecepatan ini juga termasuk perilaku pengemudi yang agresif dalam mengemudikan kendaraannya.

(BAPPENASNEWS, 2011), Pada bulan februari 2011 persentasi korban kecelakaan dari kalangan pengemudi sebesar 13,64%, pelajar 12,68%, mahasiswa 3,49%, PNS 1,16%, dan TNI/Polri 0,32%. Sekitar 90,33 % penyebab kecelakaan lalu lintas jalan adalah masalah perilaku berkendara di jalan raya. Lalu, apakah itu berarti TNI/Polri paling disiplin di jalan sehingga jumlah korbannya lebih kecil? hal itu bisa saja terjadi karena profesi tersebut dididik untuk disiplin. Sehingga budaya disiplin menjadi kunci keselamatan utama mereka saat berkendara di jalan. Tapi bisa saja juga banyaknya korban berlatar belakang karyawan swasta disebabkan populasi karyawan swasta memang lebih besar dibandingkan TNI/Polri. Terlepas dari itu semua yang terpenting adalah kecelakaan lalu lintas di jalan adalah perilaku pengendara. Karena itu, rasanya tak berlebihan jika kita mulai disiplin dari diri sendiri. Disiplin atas aturan yang ada. Tentu saja, demi kenyamanan dan keselamatan semua pengguna jalan.

2.2.2. Pejalan Kaki (Pedestrian)

Dalam tahun 1968 pejalan kaki menempati 31 % dari seluruh korban mati dalam kecelakaan lalu lintas di New York State, dan 18% seluruh nasional, serta 8% dari keseluruhan korban luka – luka, baik di New York State maupun nasional. Orang tua lebih sering terlibat. Lebih dari 83% dari kematian berhubungan dengan penyeberangan di pertemuan jalan , yang melibatkan orang yang berumur 45 tahun atau yang lebih, baik di New York State atau New York City. Pejalan kaki 14 tahun atau yang lebih muda tercatat diatas 45% dari orang-orang yang luka, saat sedang di jalan atau sedang bermain- main di jalan, dan sekitar 68% dari mereka datang dari tempat parkir.

Untuk mengurangi atau menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka diperlukan suatu pengendalian bagi para pejalan kaki meliputi hal-hal sebagai berikut :

1. tempat khusus bagi para pejalan kaki (side walk),
2. tempat penyeberangan jalan (cross walk),
3. tanda atau rambu – rambu bagi para pejalan kaki (pedestrian signal),
4. penghalang bagi para pejalan kaki (pedestrian barriers),
5. daerah aman dan diperlukan (safety zones dan island),
6. persilangan tidak sebidang dibawah jalan (pedestrian tunnels) dan diatas jalan (overpass),
7. penyaluran (highway lighting).

Karakteristik pemakaian jalan diatas, tidak dapat diabaikan dalam suatu perencanaan geometrik, sehingga rancangan harus benar – benar memperhatikan

hal ini terutama pada saat merencanakan detailing dari suatu komponen dan road furniture dari suatu ruasjalan. (Elly, 2006)

Kewajiban yang harus dipenuhi oleh Pejalan kaki adalah :

1. berjalan pada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki,
2. menggunakan bagian jalan yang paling kiri apabila membawa kereta dorong,
3. menyeberang di tempat yang telah ditentukan.

Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan, pejalan kaki dapat menyeberang ditempat yang dipilihnya dengan memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Rombongan pejalan kaki di bawah pimpinan seseorang harus mempergunakan lajur paling kiri menurut arah lalu lintas. Pejalan kaki yang merupakan penyandang cacat tuna netra wajib mempergunakan tanda-tanda khusus yang mudah dikenali oleh pemakai jalan lain. (Wikipedia, 2011)

2.3. Faktor Lingkungan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Pertimbangan cuaca yang tidak menguntungkan serta kondisi jalan dapat mempengaruhi kecelakaan lalu lintas, akan tetapi pengaruhnya belum dapat ditentukan. Bagaimanapun pengemudi dan pejalan kaki merupakan faktor terbesar dalam kecelakaan lalu lintas. Keadaan sekeliling jalan yang harus diperhatikan adalah penyeberang jalan, baik manusia atau kadang kadang binatang. Lampu penerangan jalan perlu ditangani dengan seksama , baik jarak penempatannya maupun kekuatan cahayanya. Para perancang jalan bertanggung

jawab untuk memasukkan sebanyak mungkin bentuk-bentuk keselamatan dalam rancangannya agar dapat memperkecil jumlah kecelakaan. Faktor lingkungan dapat berupa pengaruh cuaca yang tidak menguntungkan, kondisi lingkungan jalan, penyeberang jalan, lampu penerangan jalan. (Elly, 2006)

2.3.1. Jalan Raya

Kartika (2009), menjelaskan faktor lingkungan fisik jalan yang menyebabkan kecelakaan lalu-lintas antara lain :

1. jalan berlubang, merupakan kondisi ketika terdapat cekungan kedalam pada permukaan jalan yang mulus, dimana cekungan tersebut memiliki diameter dan kedalam yang berbeda dengan kondisi jalan disekitarnya. Kondisi jalan berlubang sangat membahayakan pengguna jalan, terutama kendaraan bermotor,
2. jalan rusak, merupakan jalan yang permukaan jalannya tidak rata, bisa jadi jalan yang belum diaspal atau jalan aspal yang mengalami peretakan. Pada umumnya jalan rusak tidak terdapat pada jalan arteri, namun terdapat pada jalan-jalan lokal,
3. jalan basah atau licin, dapat disebabkan oleh jalan yang basah akibat hujan atau oli yang tumpah, lumpur, salju dan es, marka jalan yang menggunakan cat serta permukaan dari besi atau rel kereta. Kondisi jalan yang seperti ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, karena keseimbangan sepeda motor akan terganggu saat melintasi jalan yang licin,
4. jalan menikung, merupakan jalan yang memiliki kemiringan kurang dari atau lebih dari 180^0 . Pada saat melintasi jalan menikung diperlukan teknik khusus,

konsentrasi dan hati-hati karena dapat menyebabkan hilangnya kendali kendaraan dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Hubungan lebar jalan, kelengkungan dan jarak pandang semuanya memberikan efek besar terjadinya kecelakaan. Umumnya lebih peka bila mempertimbangkan faktor-faktor ini bersama-sama karena mempunyai efek psikologis pada para pengemudi dan mempengaruhi pilihannya pada kecepatan gerak. Perbaikan superelevasi dan perbaikan permukaan jalan yang dilaksanakan secara terisolasi juga mempunyai kecenderungan yang sama untuk memperbesar laju kecelakaan. Dari pertimbangan keselamatan, sebaiknya dilakukan penilaian kondisi kecepatan yang mungkin terjadi setelah setiap jenis perbaikan jalan dan mengecek lebar jalur, jarak pandang dan permukaan jalan semuanya memuaskan untuk menaikkan kecepatan yang diperkirakan. Pemilihan bahan untuk lapisan jalan yang sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan menghindari kecelakaan selip tidak kurang pentingnya dibanding pemilihan untuk tujuan-tujuan konstruksi. (Elly, 2006)

Dari laporan Badan Kesehatan Dunia (WHO) dan Bank Dunia, terdapat sejumlah pesan antara lain, sistem lalu lintas jalan adalah sistem yang kompleks dan berisiko membahayakan keselamatan manusia sehingga harus dikurangi hal-hal yang bisa memunculkan bahaya. Keselamatan di jalan raya adalah tanggung jawab bersama yang membutuhkan komitmen dan juga keterlibatan bersama. Sejumlah rekomendasi aksi dikeluarkan oleh dua lembaga Perserikatan Bangsa-Bangsa itu terkait dengan pencegahan kecelakaan lalu lintas. Rekomendasi itu, antara lain, perlunya identifikasi badan yang bertanggung jawab untuk memandu

upaya sistem keamanan jalan raya dan strategi nasional untuk perencanaan jalan raya yang aman. (Kompas, 2007)

2.3.2 Kelengkapan Jalan Raya

Dikarena penggunaan jalan oleh masyarakat maka akhirnya sarana itu jadi penting tidak sekedar menjadi penuntun tetapi sudah menjadi suatu komitmen dalam suatu masyarakat bahwa setiap perlengkapan jalan mempunyai arti dan fungsi tersendiri. Komitmen tersebut sebenarnya sejalan dengan tuntutan sosial dimana perlengkapan itu digunakan sebagai alat oleh pihak yang berwenang untuk mengatur lalu lintas agar jalan dapat berfungsi dengan sebaik-baiknya.(Cariawan, 1993)

2.3.3 Cuaca

Meski terlihat sepele, namun cuaca hujan deras, angin ribut, berkabut, hingga udara kering yang menyebabkan jalanan berdebu juga tercatat sebagai penyebab kecelakaan. Persentasenya mencapai 13 persen. Guyuran air hujan selain menyebabkan keterbatasan pandangan juga menjadikan kemampuan ban untuk mencengkeram lintasan juga berkurang. Terlebih bila kendaraan yang berada di depan atau belakang tidak memiliki kewaspadaan yang tinggi atau bermasalah. Di negara-negara tropis seperti Indonesia, faktor cuaca seperti hujan memiliki tingkat potensi tinggi memicu terjadinya kecelakaan. (TEMPO, 2011)

Kecelakaan yang terjadi di jalan raya diakibatkan oleh banyak faktor akan tetapi tidak dapat dipungkiri bahwa faktor manusia yang paling menonjol, baik pengendara ataupun pejalan kaki. Oleh karena itu dibutuhkan perhatian khusus dari instansi-instansi terkait misalnya, dari pihak petugas kepolisian memberi

efek jera bagi pengendara yang dapat membahayakan pengendara lain di jalan raya, dengan cara menilang pengendara yang melanggar rambu-rambu lalu lintas. Cara lain yang dapat dilakukan antara lain: kampanye disiplin berlalu lintas lewat sekolah, penyebaran pamflet berisi petunjuk-petunjuk praktis aman berlalu lintas, memasang iklan layanan masyarakat di media massa hingga pemasangan baliho di tempat-tempat strategis.

