

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Undang-Undang RI No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak di sangka-sangka dan melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas secara umum dapat di definisikan sebagai kesalahan di dalam sistem jalan oleh pemakai jalan. Dimana kecelakaan akan terjadi salah satu unsurnya tidak berfungsi atau berperilaku sebagaimana mestinya.

Menurut Undang-Undang RI No.22 tahun 2009 pasal 21-28 Faktor Penggunaan dan Perlengkapan Jalan. Ketentuan ini dimaksudkan untuk melindungi keselamatan pengemudi dan masyarakat, baik sebagai penumpang maupun sebagai pemilik barang serta pengguna jalan lainnya. Selain itu, ketentuan ini juga diperlukan untuk menjaga keselamatan lalu lintas pada umumnya.

Menurut Carter (1978), kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari *system* lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait.

Menurut Dewanti (1996), dari kejadian-kejadian kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi beberapa bagian yaitu *Black Spot*, *Black Site* dan *Black Area*. *Black Area* mengelompokkan daerah-daerah di mana sering terjadi kecelakaan. *Black*

Site menspesifikasikan dari panjang jalan yang mempunyai frekuensi kecelakaan tertinggi. *Black Spot* menspesifikasikan lokasi-lokasi kejadian kecelakaan yang biasanya berhubungan langsung dengan geometrik jalan, persimpangan, tikungan atau perbukitan. *Black Spot* berkaitan dengan daerah perkotaan dimana lokasi kecelakaan yang diidentifikasi dengan pasti dan tepat pada suatu titik tertentu. Untuk kasus-kasus spesifik, *Black Spot* ini juga di jumpai 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.

2.1. Penyebab Kecelakaan

Menuru Hobbs, (1995) keselamatan jalan dapat ditingkatkan dan kecelakaan dapat dikurangi atau konsekuensinya diperkecil. Terjadinya suatu kecelakaan tidak selalu ditimbulkan oleh sesuatu sebab tetapi oleh kombinasi berbagai efek dari sejumlah kelemahan ataupun gangguan yang berkaitan dengan pemakai kendaraanya dan tata letak jalan. Laju kecelakaan waktu malam, untuk jalan yang tidak berlampu adalah sekitar 2 kali laju kecelakaan pada siang hari. Kesalahan yang dilakukan pengemudi dan kesulitannya dalam memahami *system* jalan adalah indikator yang berguna dalam perancangan jalan yang salah. Kesalahan-kesalahan ini biasanya timbul dari perilaku yang sering berkaitan dengan beberapa kelemahan pengemudi bukannya tidak bertanggung jawab atau mau merusak.

2.2.Data Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Malkhamah (1995) data kecelakaan lalu lintas yang lengkap dan akurat sangat di perlukan 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 pencatatanya harus dilakukan dengan sebaik dan seefektif mungkin. Pendataan yang baik sangat membantu instansi-instansi yang memerlukan data kecelakaan lalu lintas untuk berbagai macam tujuan .

1. Perusahaan Asuransi, untuk kelengkapan tuntutan klaim,
2. Perancang Jalan Raya, untuk merancang geometri 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.

2.3 Klasifikasi Kecelakaan Lalu lintas

Berdasarkan definisi The National Safety Council (1924) dalam Fachrurozy (1996), kecelakaan dapat dibedakan menurut keadaan korban:

1. *Fatal Accident* : Kecelakaan yang mengakibatkan sedikitnya seorang meninggal.
2. *A-Type Injury Accident* : kecelakaan yang menyebabkan luka dan mengeluarkan banyak darah, anggota badan terganggu fungsinya atau korban diusung dengan tandu.
3. *B-type Injury Accident* : Kecelakaan yang tidak mengakibatkan luka yang memar, atau luka lecet.
4. *C-Type Injury Accident* : Kecelakaan yang tidak mengakibatkan luka yang nampak, tetapi korban mengeluh sakit.
5. *Properti Damage Only Accident* : Kecelakaan yang hanya menimbulkan kerusakan harta benda.

2.4 Konsep Pendekatan

Cara untuk menangani kecelakaan lalu lintas maka beberapa pengertian tentang penyebab kecelakaan perlu ditelaah dahulu, menurut Munawar, Ahmad (2004), Perkembanganya pengertian tersebut didasarkan pada beberapa pendekatan sebagai berikut:

1. Pendekatan monokausal

Sampai dengan dekade 60-an berkembang suatu pengertian bahwa kecelakaan lalu lintas bersifat monokausal, yang mengandung pengertian bahwa kecelakaan lalu lintas hanya disebabkan oleh satu faktor penyebab. Pendekatan ini antara lain mendasarkan pada beberapa anggapan dibawah ini.

- a. Setiap kecelakaan adalah unik, berbeda antara satu dengan lainnya. Anggapan ini mengandung pengertian bahwa setiap kecelakaan lalu lintas mempunyai satu penyebab yang berbeda. Dengan demikian ini menjadi tidak realistis, karena akan sulit untuk mencari penyebab kecelakaan yang terjadi, di samping penyebab tersebut menjadi subyektif karena persepsi orang yang berbeda pula.
- b. Adanya *accident prone driver* : anggapan ini mendasarkan bahwa mono kausal terjadi karena perilaku pengemudi. Pengemudi yang mempunyai perilaku 'menyimpang' tersebut dianggap sebagai penyebab kecelakaan, sehingga ia perlu dilarang mengemudikan kendaraan di jalan raya.
Anggapan ini mengandung kelemahan, karena hanya mempertimbangkan manusia sebagai penyebab kecelakaan dan adanya kesulitan untuk menentukan siapa yang termasuk sebagai *accident prone driver*.

2. Pendekatan multikausal

Berbeda dengan pendekatan monokausal, pendekatan ini berusaha mengungkap sebab terjadinya kecelakaan dan berbagai faktor yang saling berinteraksi. Beberapa teori mengatakan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas terdiri dari tiga faktor, yaitu manusia, kendaraan, dan jalan raya/lingkungan. Pendekatan ini lebih realistis jika di bandingkan dengan pendekatan pertama. Masalah yang masih sering timbul adalah menentukan interaksi dari ketiga faktor tersebut.