

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22 Tahun 2009)

2.1.1. Bunyi UU no. 22 tahun 2009 pasal 106 ayat (1)

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 pasal 106 ayat (1) berbunyi: *“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”..*

2.1.2. Penjelasan UU no. 22 tahun 2009 pasal 106 ayat (1)

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televise atau video yang terpasang di kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan”.

2.1.3. Bunyi UU no. 22 tahun 2009 pasal 283

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 pasal 283 berbunyi: *“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan*

konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)”.

2.2. Kepatuhan

Menurut (**artikata.com**) kepatuhan dari asal kata patuh yang berarti suka menurut(perintah dsb); taat (pada perintah, aturan, dsb); berdisiplin. Sedangkan Kepatuhan berarti sifat patuh; ketaatan.

2.3. Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam UU No. 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

2.4. Pengertian Kecelakaan

Kecelakaan dapat diartikan 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 lalu lintas adalah kejadian dimana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang.

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

Menurut (**Carter & Homburger, 1978 dari penelitian Subagyo, 2011**), kecelakaan berkendaraan didefinisikan 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 yaitu: manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan.

Kecelakaan lalu lintas paling sedikit melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan kerusakan yang merugikan pemiliknya (**Baker, 1975 dari penelitian Subagyo, 2011**).

Menurut (**Kadiyali, 1973 dari penelitian Subagyo, 2011**), kecelakaan kendaraan didefinisikan sebagai suatu peristiwa tidak diharapkan melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor dan mengakibatkan kerugian material bahkan sampai menelan korban jiwa.

2.5. Bahaya Penggunaan Handphone (HP) Saat Berkendaraan

North American Precise Syndicate (NAPSI) mengungkapkan kalau setiap tahun lebih dari 6.000 orang meninggal dalam kecelakaan yang disebabkan oleh kelakuan pengemudi yang mengirim email, SMS atau bahkan berbicara di telepon. Sementara untuk korban luka karena kecelakaan akibat menggunakan ponsel, di Amerika tercatat lebih dari 500.000 orang terluka setiap tahun akibat menggunakan alat komunikasi ini.

Menurut NSC (National Safety Council) memperkirakan setidaknya 28% dari semua kecelakaan lalu-lintas atau setidaknya 1,6 juta kecelakaan setiap tahun terjadi melibatkan pengemudi menggunakan ponsel dan SMS. NSC juga memperkirakan bahwa 1,4 juta kecelakaan terjadi setiap tahun diakibatkan karena pengemudi menggunakan HP dan minimum 200.000 kecelakaan tambahan setiap tahun terjadi diakibatkan pengemudi menggunakan HP untuk SMS.

“Kita sekarang tahu bahwa setidaknya 1,6 juta kecelakaan terjadi akibat pengemudi menggunakan HP dan SMS,” kata Jane Froetscher, Presiden & CEO dari Dewan Nasional Keselamatan. Dia juga menambahkan bahwa “ Kita tahu bahwa penggunaan HP adalah gangguan yang sangat beresiko bahkan lebih tinggi tingkat resikonya dibandingkan penggunaan SMS dalam mengemudi

2.6. Tipe-Tipe Kecelakaan

Tipe-tipe kecelakaan kendaraan bermotor yang umum ditemukan dan dapat diseragamkan yaitu (**Pignataro,1973 dari penelitian Hatmoko, 2010**) :

1. Tabrakan samping, yaitu tabrakan antar kendaraan yang bergerak dari arah yang berbeda namun bukan pada arah yang berlawanan, biasanya tabrakan dari arah samping.
2. Tabrakan dari belakang, yaitu kendaraan yang ditabrak oleh kendaraan lain dari belakang yang bergerak ke arah yang sama, biasanya terjadi pada lajur yang sama.
3. Tabrakan dari sisi (menyerempet), yaitu kendaraan ditabrak (diserempet) oleh kendaraan lain dari samping saat berjalan pada arah yang sama ataupun dari arah berlawanan.
4. Tabrakan depan (frontal), yaitu tabrakan antar kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan dan bukan merupakan tabrakan dari sisi (menyerempet).
5. Tabrakan membelakangi, yaitu tabrakan yang terjadi karena kendaraan ditabrak oleh kendaraan lain yang sedang mundur atau atret.

Dari hasil penelitian (**Subagyo, 2011**) tipe tabrakan yang paling banyak terjadi adalah tipe tabrakan depan-belakang dengan jumlah kecelakaan sebanyak 49 kecelakaan, kemudian tipe tabrakan depan-depan berada di urutan selanjutnya dengan jumlah kecelakaan sebanyak 48 kecelakaan, tipe tabrakan kecelakaan sendiri berada di urutan selanjutnya dengan jumlah kecelakaan sebanyak 26 kecelakaan. Tipe tabrakan depan-samping sebanyak 22 kecelakaan, tipe tabrakan samping-samping 13 kecelakaan, dan tipe tabrakan menabrak penyeberangan berada di urutan terakhir yaitu sebanyak 1 kecelakaan.

Dari hasil penelitian (**Laurentinus, 2010**) tipe tabrakan yang paling banyak terjadi adalah tipe tabrakan depan-depan (17 kecelakaan), kemudian tipe tabrakan depan-samping (8 kecelakaan), dan depan-belakang (7 kecelakaan).

