

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Kecelakaan Lalu Lintas

Di era modern seperti sekarang ini, bidang transportasi berperan penting dalam kesejahteraan masyarakat sehingga mendukung pertumbuhan di berbagai bidang. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi mendukung perkembangan alat transportasi secara pesat, sehingga menyebabkan laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat. Perkembangan kendaraan sebagai alat transportasi membawa dampak positif bagi pemenuhan dan peningkatan kesejahteraan manusia, terutama sebagai alat mobilisasi guna memperlancar aktivitas sehari-hari. Namun hal ini juga diiringi dengan timbulnya beberapa dampak negatif yang tidak diinginkan, seperti kemacetan dan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas. Tingkat mobilisasi penduduk di Indonesia tergolong tinggi. Kondisi tersebut tidak diimbangi dengan prasarana dan sarana jalan serta transportasi publik yang memadai. Kondisi lalu lintas yang semakin padat, membuat orang-orang beralih menggunakan kendaraan pribadi karena kendaraan pribadi dianggap dapat menghemat waktu tempuh. Penambahan jumlah kendaraan pribadi di jalan raya berbanding lurus dengan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang sangat kompleks, karena bisa memiliki banyak sekali faktor penyebab, meningkatnya jumlah kendaraan dari tahun ke tahun merupakan faktor pendukung meningkatnya kecelakaan lalu lintas, kepadatan lalu lintas (volume kendaraan), musim (penghujan), jenis kendaraan, waktu (gelap/terang), perilaku berkendara yang aman (*safety riding*), kondisi kendaraan merupakan beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas ini dapat mempengaruhi pengendara menjadi trauma ataupun sampai meninggal dunia. (Arisanty, 2015)

Selain itu kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas di jalan yang tidak diduga dan tidak diharapkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, yang melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor yang dapat menyebabkan korban luka ringan atau berat, korban meninggal dunia, dan kerusakan material. Kecelakaan juga dapat di definisikan sebagai suatu kejadian yang terjadi dalam waktu atau periode tertentu dengan kondisi melibatkan diri sendiri atau orang lain, kendaraan, maupun obyek benda lain yang dapat merugikan jika mengakibatkan korban manusia atau benda. Kecelakaan disebabkan oleh berbagai macam faktor yang tidak sengaja terjadi dalam waktu tertentu dan tidak dapat diramalkan secara pasti. Menurut UU. No 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 229, klasifikasi kecelakaan lalu lintas dapat di bagi beberapa golongan yaitu:

1. Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas

a. Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

Karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat di bagi kedalam tiga golongan, yaitu:

- 1) Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- 2) Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang
- 3) Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

b. Jenis Kecelakaan Menurut Jumlah Kendaraan

Jenis kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi beberapa yaitu :

- 1) Kecelakaan Tunggal, yakni kecelakaan yang hanya melibatkan suatu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain.

- 2) Kecelakaan Ganda, yakni kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan diwaktu dan tempat yang bersamaan.

Berdasarkan jenis kecelakaan yang terjadi, diklasifikasikan atas beberapa tabrakan, yaitu depan-depan, depan-belakang, tabrakan sudut, tabrakan sisi, lepas kontrol, tabrak lari, tabrak massal, tabrak pejalan kaki, tabrak parkir, dan tabrakan tunggal. Dimana PT Jasa Marga mengelompokkan jenis tabrakan yang melatar belakangi terjadinya kecelakaan lalu lintas :

a) Tabrakan depan-depan

Adalah jenis tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana keduanya saling beradu muka dari arah yang berlawanan, yaitu bagian depan kendaraan yang satu dengan bagian depan kendaraan lainnya.

b) Tabrakan depan-samping

Adalah jenis tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana bagian depan kendaraan yang satu menabrak bagian samping kendaraan lainnya.

c) Tabrakan depan – belakang

Adalah jenis tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana bagian depan kendaraan yang satu menabrak bagian belakang kendaraan di depannya dan kendaraan tersebut berada pada arah yang sama.

d) Tabrakan samping – samping

Adalah jenis tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana bagian samping kendaraan yang satu menabrak bagian yang lain.

e) Menabrak penyeberang jalan

Adalah jenis tabrakan antara kendaraan yang tengah melaju dan pejalan kaki yang sedang menyeberang jalan.

f) Tabrakan sendiri

Adalah jenis tabrakan dimana kendaraan yang tengah melaju mengalami kecelakaan sendiri atau tunggal.

g) Tabrakan beruntun

Adalah jenis tabrakan dimana kendaraan yang tengah melaju menabrak mengakibatkan terjadinya kecelakaan yang melibatkan lebih dari dua kendaraan secara beruntun.

h) Menabrak obyek tetap

Adalah jenis tabrakan dimana kendaraan yang tengah melaju menabrak obyek tetap di jalan.

Klasifikasi kecelakaan yang dipakai oleh PT. Jasa Marga (Persero) berdasarkan tingkat kecelakaan maka dibagi dalam 4 golongan, yaitu :

- a) Kecelakaan sangat ringan (*damage only*), yaitu kecelakaan yang hanya mengakibatkan kerusakan/korban benda saja.
- b) Kecelakaan ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban luka ringan, memerlukan perawatan medis atau dirawat di rumah sakit selama kurang dari 30 hari.
- c) Kecelakaan berat, yaitu korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan
- d) Kecelakaan fatal, yaitu korban meninggal atau korban mati adalah korban yang di pastikan mati sebagai akibat kecelakaan itu dalam waktu 30 hari sejak kecelakaan.

2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Manusia sebagai salah satu penyebab kecelakaan merupakan perpaduan antara kondisi fisik pengendara dan perilaku ketika berkendara. Bahkan secara sistematis terjadi saling keterkaitan dan interaksi antar faktor-faktor utama (manusia, kendaraan, serta jalan, dan lingkungan) dengan pola manajemen keselamatan lalu lintas yang ditangani oleh pihak pemangku tanggung jawab Menurut (Symmons

2017), kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh pengendara sangat dipengaruhi oleh sikap dan perilakunya. Kelebihan kecepatan yang telah ditetapkan sesuai dengan peraturan lalu lintas merupakan pelanggaran tertinggi dan menjadi penyebab kecelakaan. Selain itu, kelelahan dan pengaruh minuman keras dan obat-obatan (narkoba) juga menjadi penyebab kecelakaan walaupun tidak setinggi akibat kelebihan kecepatan. Kelelahan sangat berpengaruh terhadap kemampuan pengendara, bahkan kelelahan juga dapat mempengaruhi konsentrasi dan berpotensi menimbulkan pelanggaran yang mengarah pada ketidak disiplin.

2.1.2 Kecepatan Tinggi

Hasil analisis hubungan antara pengendara berkecepatan tinggi dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik cukup bermakna. Mengebut merupakan hal yang sangat berpotensi menyebabkan tingginya keparahan korban kecelakaan. Kecepatan sebuah kendaraan akan mempengaruhi waktu yang tersedia bagi pengendara untuk mengadakan reaksi terhadap perubahan dalam lingkungannya di samping dampak lainnya baik merupakan akibat langsung (*direct impact*) maupun akibat tidak langsung (*Indirect impact*). Perbedaan antara kecepatan mempengaruhi frekuensi pengemudi menyalip kendaraan di depan maupun untuk mengurangi kecepatan di belakang kendaraan tersebut. Dalam kondisi bertumbukan, kecepatan mempengaruhi tingkat kecelakaan dan kerusakan yang diakibatkan oleh tabrakan. Mengendarai dengan kecepatan tinggi akan menghasilkan energi yang tinggi bila bertabrakan, sehingga dampak yang ditimbulkan juga semakin parah. Kecepatan tinggi akan meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan dan tingkat keparahan dari konsekuensi kecelakaan tersebut. Kecepatan yang berlebihan adalah kecepatan yang lebih tinggi dari kecepatan yang dimungkinkan atau diizinkan oleh kondisi lalu lintas dan jalan. Hal ini memberikan pengertian yang sangat relatif bagi pengemudi, dan sesungguhnya batas kecepatan tidak akan diperlukan seandainya pengemudi dapat menyesuaikan dengan kondisi di lapangan tanpa adanya peraturan kecepatan.

Namun yang banyak terjadi adalah, sekalipun terdapat larangan dan pembatasan kecepatan, banyak pengemudi yang berkendara dengan kecepatan yang lebih tinggi. Keadaan seperti inilah yang membutuhkan diterapkannya pengontrolan kecepatan. Pengontrolan kecepatan yang diterapkan bertujuan untuk pengurangan jumlah dan intensitas kecelakaan dan peningkatan kapasitas jalan.

Faktor kecepatan tinggi memang memegang peranan penting dalam kecelakaan lalu lintas, didalam kecepatan tinggi ada beberapa faktor yang bisa mempengaruhi kecepatan tinggi antara lain:

1. Mabuk

Menurut Wikipedia Mabuk merupakan keadaan keracunan karena konsumsi alkohol sampai kondisi dimana terjadi penurunan kemampuan mental dan fisik. Selain itu mabuk juga merupakan salah satu indikator penyebab kecepatan tinggi dikarenakan hilangnya setengah kesadaran seseorang dalam berkendara. Contohnya saja ketika berkendara dalam kondisi mabuk otomatis kesadaran juga terpengaruhi dan secara tidak sadar kemungkinan yang sering terjadi adalah ketika pengendara mamacu kendaraan dengan kecepatan tinggi dan tanpa disadari olehnya bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

2. Terburu-buru

Faktor terburu-buru adalah salah satu indikator yang menyebabkan kecepatan tinggi dikarenakan pengendara ingin sampai sampai tujuan tepat waktu. Tidak jauh berbeda dengan komponen *diversity*, respon paling tinggi untuk komponen *multi-tasking* adalah berupa pengendara lain menatap pengendara yang dianggap tidak mampu berkendara karena terlihat kerepotan dalam pengoperasian alat kemudi di jalan raya. Faktor lain berupa pengendara lain memaksa pengendara untuk menyingkir dari jalur cepat karena dianggap dirinya berkendara terlalu lambat , yang bermakna bahwa pengendara kendaraan bermotor yang terburu buru di jalur kanan dengan kecepatan yang berbeda-beda, sehingga pengemudi kendaraan di belakang sering memberikan tanda agar pengemudi segera berpindah.

3. Tidak Tertib

Hasil analisis hubungan antara pengendara tidak tertib dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik cukup bermakna. Pengendara tidak tertib beresiko besar menyebabkan kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas. Data ini mencerminkan pengendara yang tidak tertib beresiko menyebabkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia. Berdasarkan hasil penelitian pengendara tidak tertib menduduki urutan ketiga yang berkontribusi menyebabkan kecelakaan dari faktor manusia setelah pengendara lengah dan kecepatan tinggi. Terjadinya kecelakaan lalu lintas biasanya didahului oleh pelanggaran, beberapa hal yang seringkali terjadi di jalan seperti mengebut dan terburu-buru mendahului kendaraan lain dengan tidak tertib. Pelanggaran yang sering terjadi di lapangan adalah pengendara mengebut karena terburu-buru ingin sampai tempat tujuan dengan mengambil jalur pada arah yang berlawanan sehingga beresiko membahayakan pihak lawan. Pelanggaran terhadap rambu dan lampu lalu lintas juga turut berperan dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini memperlihatkan kurangnya *public safety awareness* yang dimiliki masyarakat sehingga menyebabkan masyarakat tidak mengutamakan keselamatan dan lebih banyak mengutamakan kecepatan dan faktor ekonomi dalam berlalu lintas. Adapun alasan mereka mengebut karena seringkali berada dalam keadaan terdesak mengejar waktu.

2.1.3 Pelanggaran Perangkat Pengatur Lalu lintas

Perangkat pengatur lalu lintas merupakan suatu instrumen yang diperlukan untuk mengatur kelancaran arus lalu lintas di jalan raya. Selain itu juga dapat berfungsi untuk menurunkan tingkat kecelakaan dan hambatan lalu lintas. Perangkat lalu lintas tersebut dapat berupa marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, lampu pengatur dan tanda-tanda yang ditempatkan di luar jalan, di sisi jalan ataupun menggantung di atas jalan.

Pelanggaran perangkat lalu lintas juga dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas dikarenakan kurangnya kedisiplinan pengendara, hal itu bisa terjadi dikarenakan adanya beberapa faktor pendukung antara lain:

1. Marka Jalan

Pengguna jalan wajib mematuhi marka jalan. Marka jalan merupakan suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau diatas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Pelanggaran marka jalan juga merupakan faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mematuhi marka jalan pada saat berkendara di jalan raya sangatlah penting demi kelancaran dan keamanan saat berlalu lintas. Batasan-batasan yang diberikan merupakan tanda yang harus dipatuhi demi terlaksannya aturan dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan ini. Walaupun sudah diatur dengan Undang-Undang yang berlaku dan banyaknya polisi lalu lintas yang berjaga tidak membuat warga masyarakat jera melanggar marka jalan tersebut. Salah satu faktor penyebab banyaknya pelanggaran yang terjadi dikarenakan kebanyakan pengendara mengesampingkan keselamatan diri mereka daripada resiko yang akan terjadi. Mereka tidak menyadari bahwa melanggar batas marka jalan ini dapat menyebabkan kemacetan dan juga kecelakaan lalu lintas. Permasalahan tersebut timbul karena dalam kenyataannya di masyarakat, berbagai ketentuan ketentuan hukum yang tidak ditaati oleh masyarakat. Penyebab terjadinya pelanggaran terhadap marka jalan yang mampu mengakibatkan kecelakaan ini adalah karena sangat kurangnya kesadaran para pengendara kendaraan bermotor khususnya kendaraan roda dua saat berkendara di jalan, Para pengendara ini dapat dikatakan mengetahui tentang kewajiban mematuhi marka jalan namun tetap saja banyak pelanggaran yang terjadi. Dapat dilihat bahwa kurangnya kesadaran dan kepedulian masyarakat terhadap keselamatan berlalu lintas. Serta ada beberapa

masyarakat yang tidak mengetahui peraturan lalu lintas tersebut, alasan inilah yang sering dikemukakan oleh Para pelanggar marka jalan. Dan Minimnya pengetahuan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas.

2. Rambu Lalu Lintas

Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih cukup tinggi. Menurut Badan Kesehatan Dunia (WHO) kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi pembunuh terbesar ketiga yaitu sebesar 2,4 juta jiwa manusia setiap tahunnya. Berdasarkan data yang dihimpun oleh Korps Lalu Lintas Polri (Korlantas Polri) angka kecelakaan lalu lintas cenderung mengalami kenaikan di tahun 2015. Salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah tindakan melanggar aturan lalu lintas dan mengabaikan rambu- rambu jalan. Misalnya, jenis pelanggaran yang sering terjadi pengendara mengabaikan atau melanggar terhadap batas maksimal kecepatan yang ditetapkan. Dalam undang-undang ini menyatakan setiap orang yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan kecepatan maksimal dan minimal. Rambu-rambu serta peringatan batas kecepatan pada zona jalan tertentu sudah banyak dipasang. Namun belum terdapat indikator yang dapat dijadikan acuan terhadap pelanggaran lalu lintas jenis tersebut, sehingga kurang efektif penggunaannya. Berdasarkan fenomena tersebut maka perlu sebuah langkah awal untuk menyelesaikan masalah tersebut. Faktor-faktor yang menyebabkan pelanggaran rambu lalu lintas oleh pengendara sepeda motor antara lain disebabkan oleh adanya ketidakdisiplinan pengendara sepeda motor yaitu pengendara sepeda motor yang tidak mau mematuhi aturan yang berlaku yaitu berhenti di belakang marka saat lampu *traffic light* menyala merah, adanya faktor kesengajaan pengendara sepeda motor dalam memarkir kendaraannya di atas trotoar pengendara sepeda motor parkir di tempat larangan parkir dan kepurapuraan pengendara sepeda motoryang tidak tahu adanya rambu larangan parkir. Selain itu kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh pelanggaran rambu-rambu juga bisa dilihat dari Kajian kriminologi terhadap pelanggaran rambu lalu

lintas oleh pengendara sepeda motor. Dapat di lihat dari:

- a. Perspektif Biologis, dapat di lihat dari ciri-ciri fisik, contohnya seperti yang sering melakukan pelanggaran rambu lalu lintas yang lebih di dominasi perempuan, umur remaja sekitar 16-25 tahun karena umur remaja masih dalam hal pencarian jati diri dan biasanya di sengaja untuk melanggar rambu lalu lintas misal rambu *traffic light*, melawan arus dan rambu larangan. Ini biasanya juga terjadi pelanggaran rambu parkir, sudah jelas dilarang parkir namun tetap nekat parkir di tempat larangan parkir, kalau sudah terjaring operasi dari Dishub atau Satlantas marah dan balik mencaci maki petugas, dengan alasan karena sebentar, dekat dari tujuan. Padahal petugas tak mau tahu dengan alasan tersebut, jika melanggar di tindak karena sudah terpampang rambu larangannya.
- b. Perspektif Psikologis, dapat dilihat karena faktor kesadaran pengendara sepeda motor yang sering tidak mau taat peraturan rambu lalu lintas, menyepelekan dan menganggap remeh peraturan. Faktor kedisiplinan dan ketidak jeraan pengendara sepeda motor juga masuk dalam perspektif psikologis karena kurangnya disiplin misal pengendara terburu-buru mau tidak mau pengendara di jalan pasti mengebut dan mengendarai kendaraannya dengan kecepatan tinggi, lampu traffic light di terobos demi mengejar waktu. Ketidak jeraan pengendara juga mempengaruhi terjadinya pelanggaran karena sudah pernah melakukan.

3. Lampu Lalu Lintas

Lampu lalu lintas adalah lampu yang mengendalikan arus lalu lintas yang terpasang di persimpangan jalan, tempat penyeberangan pejalan kaki (*zebra cross*), dan tempat arus lalu lintas lainnya. Lampu ini yang menandakan kapan kendaraan harus berjalan dan berhenti secara bergantian dari berbagai arah. Pengaturan lalu lintas di persimpangan jalan dimaksudkan untuk mengatur pergerakan kendaraan pada masing-masing kelompok pergerakan kendaraan agar dapat bergerak secara bergantian sehingga tidak saling mengganggu antar-arus yang ada. Lampu lalu lintas telah diadopsi di hampir semua kota di dunia ini.

Lampu ini menggunakan warna yang diakui secara universal untuk menandakan berhenti adalah warna merah, hati-hati yang ditandai dengan warna kuning, dan hijau yang berarti dapat berjalan. Pelanggaran Lampu lalu lintas juga turut berperan dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini memperlihatkan kurangnya *public safety awareness* yang dimiliki masyarakat sehingga menyebabkan masyarakat tidak mengutamakan keselamatan dan lebih banyak mengutamakan kecepatan dan faktor ekonomi dalam berlalu lintas. Pengendara melanggar lampu rambu lalu lintas, hal ini yang sering kita lihat di setiap perempatan atau pertigaan yang terdapat lampu rambu lalu lintas, kebanyakan para pengendara melanggar lampu rambu lalu lintas karena sedang terburu buru atau malas menunggu karena terlalu lama. Karena faktor kurangnya disiplin pengendara sendiri yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas akibat melanggar lampu lalu lintas bisa terjadi.

2.1.4 Perilaku Tak Lazim Pengendara

Perilaku tak lazim pengendara merupakan tindakan atau kegiatan yang tidak biasa yang dilakukan oleh pengendara, tindakan tersebut biasanya dilakukan oleh pengendara dikarenakan kurangnya kedisiplinan dalam berkendara dan kurangnya pengetahuan dalam berkendara. Hal ini dianggap biasa oleh sebagian orang dikarenakan tindakan tak lazim ini sudah biasa dan menjadi sebuah budaya di Negara kita Indonesia, pengendara biasanya tidak pernah memikirkan tingkat keselamatan sendiri maupun keselamatan orang lain, mereka biasanya hanya memikirkan waktu dan juga karena malas. Hal tersebut yang biasanya menjadi pendorong seorang pengendara melakukan tindakan yang tak lazim. Melintasi trotoar dan membonceng penumpang lebih dari satu dan melawan arus merupakan contoh pelanggaran yang tak lazim dan berbahaya yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Seperti yang sudah di jabarkan, masalah pelanggaran seperti ini adalah masalah yang sangat biasa atau sering terjadi yang sangat susah untuk menghilangkan budaya seperti ini, walaupun sudah sering adanya sosialisasi tentang

bahayanya pelanggaran lalu lintas tetapi masih banyak pengendara atau masyarakat yang mengabaikan peraturan atau arahan tentang betapa pentingnya mentaati peraturan dalam berkendara demi keselamatan kita sendiri. Hal ini bisa terjadi dikarenakan pemikiran masyarakat yang sempit tentang keselamatan dalam berkendara dan juga karena rasa malas yang sering membayangi para pengendara. Contohnya adalah untuk sekedar memakai helm walaupun jaraknya dekat. Tetapi biasanya jika keluar dengan jarak yang cukup dekat biasanya pengendara enggan menggunakan helm dikarenakan malas memakai helm dan alasan utamanya adalah karena jarak yang dekat. Hal seperti ini sangat tidak baik untuk ditiru sebarangpun jarak kita berkendara jauh atau dekat kita harus tetap mengutamakan keselamatan kita dalam berkendara. Ada beberapa contoh perilaku tak lazim pengendara yang sering terjadi dan sering kita lihat di jalanan antara lain:

1. Melewati Trotoar

Trotoar menurut Direktorat Jendral Bina Marga, merupakan jalur pejalan kaki yang terletak di daerah manfaat jalan, diberi lapis permukaan, diberi elevasi lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Fungsi dari trotoar sendiri ialah untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut. Dapat dikatakan bahwa segala segala suatu bangunan yang berada di trotoar dan selain pejalan kaki tidak diperkenankan karena tidak sesuai dengan fungsinya. Trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Trotoar juga dapat memicu interaksi sosial antar masyarakat apabila berfungsi sebagai suatu ruang publik. Pemerintah sendiri telah mengatur tentang fungsi trotoar yang memaparkan bahwa trotoar merupakan satu dari lima fasilitas penyelenggaraan lalu lintas dan pihak yang berwenang menggunakan trotoar merupakan pejalan kaki. Trotoar merupakan

fasilitas pendukung yang penting bagi para pejalan kaki, khususnya bagi penyandang disabilitas. Fungsi dari trotoar tidak lain ialah membantu pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya. Terlebih orang yang memang memiliki aktivitas yang berulang dan menggunakan trotoar sebagai sarana utama untuk sampai ke tujuan. Hak pejalan kaki tidak tercerminkan dari undang-undang. Trotoar dirampas seandainya oleh individu lain untuk kepentingan personalnya. Contohnya, setiap hari tidak sedikit orang yang menggunakan trotoar melenceng dari fungsi aslinya. Pada jam makan siang trotoar menjadi salah satu lahan parkir ideal bagi mereka yang mementingkan urusan perut daripada kenyamanan bersama, terutama untuk pejalan kaki. Pada sore hari tidak sedikit para pengendara roda dua yang nekat melintas di trotoar, biasanya karena ketidaksabaran di jam pulang kerja. Jelas perilaku tak lazim ini adalah pelanggaran yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang membahayakan nyawa pejalan kaki. Pelanggaran-pelanggaran tersebut masih kerap terjadi sampai saat ini. Kurangnya kesadaran masyarakat dalam menjaga ego untuk kepentingan bersama menjadi salah satu alasan mengapa hingga detik ini kasus perampasan hak pejalan kaki ini tidak kunjung reda. Perlu ada sosialisasi menyeluruh kepada masyarakat terhadap fungsi asli dari trotoar agar tercipta suasana nyaman dan aman bagi para pejalan kaki.

2. Berboncengan Lebih dari Satu Penumpang

Tidak dipungkiri kita sering melihat bahkan kadang kita juga pernah melakukan pelanggaran yang dianggap biasa ini, tetapi perlu diketahui bahwa berboncengan lebih dari satu penumpang merupakan sebuah pelanggaran yang bisa merugikan diri sendiri maupun orang lain, faktor keseimbangan pengendara juga sangat berpengaruh dikarenakan dengan berbonceng lebih dari satu orang akan merusak keseimbangan pengendara tersebut. tidak jarang banyak kecelakaan lalu lintas yang di akibatkan karena berboncengan lebih dari satu penumpang. Padahal di mata hukum kegiatan berboncengan lebih dari satu penumpang merupakan perbuatan yang salah dan bisa mendapatkan denda atau

kurungan penjara. Hal ini sudah jelas harus di taati oleh semua pengendara. Tetapi masih banyak pengendara yang tetap melakukan kesalahan ini karena berbagai macam alasan, hal seperti ini biasanya didasari oleh kurangnya kedisiplinan pengendara dan kurangnya pemahaman akan keselamatan dalam berkendara. Padahal dari pihak pemerintah dan kepolisian sudah sering melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan dalam berkendara. Seharusnya masyarakat juga ikut membantu dalam ketertiban berlalu lintas dengan cara yang sangat mudah cukup dengan Mematuhi semua Prosedur dan Peraturan dalam berkendara, sehingga dengan begitu secara tidak langsung kita juga ikut berperan dalam mengurangi tingkat kecelakaan akibat kurangnya kedisiplinan dalam berkendara.

3. Melawan Arus

Melawan arus merupakan sistem pengaturan lalu lintas yang mengubah arah normal arus kendaraan pada suatu jalan raya. Berkendara sekarang ini merupakan suatu hal yang lumrah. Kini jalanan pun sudah banyak dipadati oleh kendaraan bermotor, terutama didominasi oleh sepeda motor. Saking banyaknya, tidak jarang pengendara motor melanggar peraturan berkendara yang ada. Di jalan daerah pinggiran-pinggiran kota misalnya, umumnya pengendara motor banyak melanggar peraturan lalu lintas yaitu melawan arus. Hal ini sudah menjadi suatu kebiasaan tersendiri, karena anggapan sepele bahwa di daerah pinggiran jarang adanya operasi dari pihak kepolisian. Bahaya motor yang melawan arus adalah membawa atau berkendara yang melawan arus sangat membahayakan dan beresiko pada banyak hal. Bukan hanya pada diri sendiri melainkan juga pada pengguna atau pengendara lainnya di jalan. Keselamatan dan kenyamanan berkendara sejatinya adalah yang utama dan paling penting. Namun masih banyak orang yang tidak mengindahkan keselamatan dan kenyamanan baik orang lain maupun dirinya sendiri. Berikut bahaya yang didapat jika mengendarai motor dengan melawan arus.

a. Rawan Kecelakaan Lalu Lintas

Bahaya pertama dan pasti mengintai adalah rawan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tentunya hal ini sangat membahayakan baik bagi diri sendiri maupun orang lain sesama pengguna jalan. Melawan arus tentunya akan beresiko terjadinya benturan sesama pengendara. Salah-salah nyawa menjadi taruhannya. Jelas melawan arus adalah sesuatu hal yang fatal.

b. Menjadi Tersangka dan Disalahkan

Selanjutnya bahaya lainnya adalah Anda yang berkendara dengan melawan arus tentunya menjadi tersangka utama dan menjadi orang satu-satunya sebagai yang disalahkan. Meski tidak menutup kemungkinan, yang menabrak misalnya bukan Anda tapi yang lain, tetap saja Anda menjadi salah karena melawan arus.

c. Terancam Pidana dan Kurungan Penjara

Jika sudah terjadi kecelakaan yang melibatkan pengendara motor yang lawan arus dan menyebabkan adanya korban jiwa, maka pengendara yang melawan arus bisa dipidanakan. Adapun pidana pasal 310 UU Lalu Lintas, juga dapat dikenai kurungan penjara paling lama enam bulan penjara.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu berfungsi sebagai acuan peneliti dalam membuat penelitian selanjutnya. Hal-hal yang diteliti dalam penelitian sebelumnya dapat menjadi pedoman bagi peneliti lain dalam menyusun penelitian didalam bidang yang sama. Berikut merupakan tabel dengan isi beberapa peneliti terdahulu:

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

Judul	Studi penyebab kecelakaan lalu lintas di kota Surabaya
Penulis Jurnal	Anas Tahir
Variabel	Variabel Independen : Manusia, Karakteristik Kendaraan, Karakteristik Jalan dan Perangkat Pengatur Lalu lintas Variabel Dependen : Penyebab Kecelakaan
Analisis	Analisa data Kuantitatif
Hasil penelitian	Berdasarkan hasil olah statistik dari studi ini dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut : 1) Jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di kota Surabaya dalam kurun waktu lima tahun terakhir mencapai 1717 kasus dengan jumlah kasus tertinggi mencapai 538 kasus pada tahun 2001 dan terendah 195 kasus pada tahun 1999. Kerugian materil setiap tahunnya mencapai 633,062 juta rupiah dan rata-rata jumlah korban sebanyak 386 orang. 2) Frekuensi kejadian kecelakaan lalu lintas selama lima tahun terakhir ini sebanyak 169 kasus dengan frekuensi kecelakaan tertinggi pada tahun 2001 sebanyak 72 kasus atau sekitar 42,60%. 3) Jumlah korban kecelakaan lalu lintas adalah 192 jiwa dengan kategori meninggal dunia 29 orang (15,10%) dan luka berat 76 orang (39,58%) dan luka ringan sebanyak 87 orang (45,31%). 4) Penyebab kecelakaan lalu lintas tertinggi disebabkan oleh Sepeda motor yakni 48,10%, terutama sepeda motor dengan penyeberang jalan.

	5) Frukensi kejadian kecelakaan lalu lintas tertinggi terjadi pada jam puncak siang hari yaitu 29,13
Hubungan dengan penelitian	Digunakan sebagai rujukan dan berkaitan erat dengan penelitian ini.

Sumber Tabel: Dari berbagai penelitian terdahulu

Tabel 2.2

Penelitian Terdahulu

Judul	Pengaruh Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Potensi Kecelakaan Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor
Penulis Jurnal	Dewi Handayani, dkk (2017)
Variabel	Variabel Independen: Faktor Pelanggaran Lampu dan Rambu Lalu Lintas, Kecepatan Tinggi, Mengantuk, Prilaku Tak Lazim Pengendara Variabel Dependen: Kecelakaan Lalu Lintas
Analisis	Analisis Jalur
Hasil penelitian	1. Karakteristik remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta didominasi sebesar 48.33% yang berusia 17 tahun. 2. Karakteristik remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 94.44% telah mengendarai sepeda motor sebelum cukup usia. 3. Karakteristik remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 76.77% tidak memiliki SIM C. 4. Pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas merupakan faktor yang paling besar berpengaruh terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 39.51%. 5. Pelanggaran kecepatan tinggi berpengaruh terhadap

	potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 13.69%. 6. Pelanggaran perilaku berbahaya yang tidak lazim berpengaruh terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 14.10%. 7. Pengaruh simultan pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas, pelanggaran kecepatan tinggi, dan pelanggaran perilaku berbahaya yang tidak lazim terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta adalah sebesar 67.30%.
Hubungan dengan penelitian	Digunakan sebagai rujukan dan berkaitan erat dengan penelitian ini.

Sumber Tabel: Dari berbagai penelitian terdahulu

Tabel 2.3

Penelitian Terdahulu

Judul	Pertanggung Jawaban Hukum Terhadap Pengendara Roda dua yang berkendara secara Melawan Arus di Kota Balikpapan
Penulis Jurnal	Ahmad Risky Adha, dkk (2019)
Variabel	Variabel Independen: Lalu Lintas Dan Pelanggaran Lalu Lintas Variabel Dependen: Melawan Arus
Analisis	Yuridis Empiris
Hasil penelitian	Penegakan hukum terhadap pengendara roda dua yang berkendara secara melawan arus di kota Balikpapan belum optimal, dapat dilihat aparat penegak hukum (polisi lalu lintas) telah bekerja sesuai Undang-Undang Nomor 22

	Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adapun pelanggaran yang kerap terjadi yang disebabkan oleh faktor budaya membuat aparat penegak hukum kesulitan untuk mengatur setiap pelanggaran yang terjadi di jalan raya. Di dalam penerapan penegakan hukum terhadap lalu lintas, semua komponen penegak hukum saling berinteraksi, yaitu pengendara sebagai pengguna jalan, badan jalan yang baik, dan aparat penegak hukum yang lebih banyak, dengan adanya aparat penegak hukum yang lebih banyak dari sebelumnya, masyarakat akan berpikir secara sendirinya untuk melakukan pelanggaran melawan arus badan jalan.
Hubungan dengan penelitian	Digunakan sebagai rujukan dan berkaitan erat dengan penelitian ini

Sumber Tabel: Dari berbagai penelitian terdahulu

Tabel 2.4

Penelitian Terdahulu

Judul	Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang
Penulis Jurnal	Marsaid, M.Hidayat, Ahsan
Variabel	Variabel Independen: Mengantuk, Mabuk, Lelah, Tidak Terampil Dan Kecepatan Tinggi Variabel Dependen : Faktor Penyebab Kecelakaan
Analisis	Analisis Data Observasional Analitik
Hasil penelitian	Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian yang telah disajikan sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Ada hubungan yang bermakna antara faktor manusia

	dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang yang meliputi faktor lengah, mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib dan kecepatan tinggi.
Hubungan dengan penelitian	Digunakan sebagai rujukan dan berkaitan erat dengan penelitian ini.

Sumber Tabel: Dari berbagai penelitian terdahulu

Tabel 2.5

Penelitian Terdahulu

Judul	Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang
Penulis Jurnal	Ika Herani, dkk (2017)
Variabel	Variabel Independen: Tidak Sabar, Tidak Perhatian dan Saling Berebut Variabel Dependen: Perilaku Agresif Pengendara
Analisis	Deskriptif dan Frekuensi
Hasil penelitian	Berdasarkan hasil analisis, diketahui bahwa faktor penyebab perilaku berkendara agresif yang paling tinggi untuk komponen <i>immobility</i> adalah ketika pengendara kendaraan bermotor di Kota Malang sebanyak 64.75% tidak dapat melewati celah di antara dua kendaraan sebesar. Dalam konteks ini, pengemudi kendaraan bermotor di Kota Malang akan mengklakson berkali-kali pengendara yang berjalan lambat di depan pengendara tersebut. Sementara itu, faktor penyebab perilaku berkendara agresif yang paling tinggi untuk komponen <i>restriction</i> adalah ketika pengendara lain melewati kendaraan lain melalui celah jalan yang dapat dilalui dengan cepat yang mendapat respon 65%

	Faktor penyebab perilaku berkendara agresif paling tinggi untuk komponen diversity adalah berkendara dengan kecepatan tinggi karena terburu-buru ingin sampai pada tujuan yang mendapat respon sebesar 55.75%, sehingga dalam konteks ini, pengendara kendaraan bermotor di Kota Malang cenderung memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi karena terburu-buru ingin sampai tujuan tepat waktu. Tidak jauh berbeda dengan komponen diversity, respon paling tinggi untuk komponen multi-tasking adalah berupa pengendara lain menatap pengendara yang dianggap tidak mampu berkendara karena terlihat kerepotan dalam pengoperasian alat kemudi di jalan raya yang mendapat respon sebesar 52.5%. Komponen denial dengan indikator berupa pengendara lain memaksa pengendara untuk menyingkir dari jalur cepat karena dianggap dirinya berkendara terlalu lambat mendapat respon sebesar 51.5%, yang bermakna bahwa pengendara kendaraan bermotor di Kota Malang berkendara di jalur kanan dengan kecepatan yang berbeda-beda, sehingga pengemudi kendaraan di belakang sering memberikan tanda agar pengemudi segera berpindah jalur. Sementara itu, faktor penyebab perilaku berkendara agresif paling tinggi untuk komponen negativity adalah saat pengendara memperlihatkan mimik muka yang tidak menyenangkan karena pernah terlibat dalam masalah dengan kendaraan yang serupa, dengan respon sebesar 65.5%.
Hubungan dengan penelitian	Digunakan sebagai rujukan dan berkaitan erat dengan penelitian ini.

Sumber Tabel: Dari berbagai penelitian terdahulu

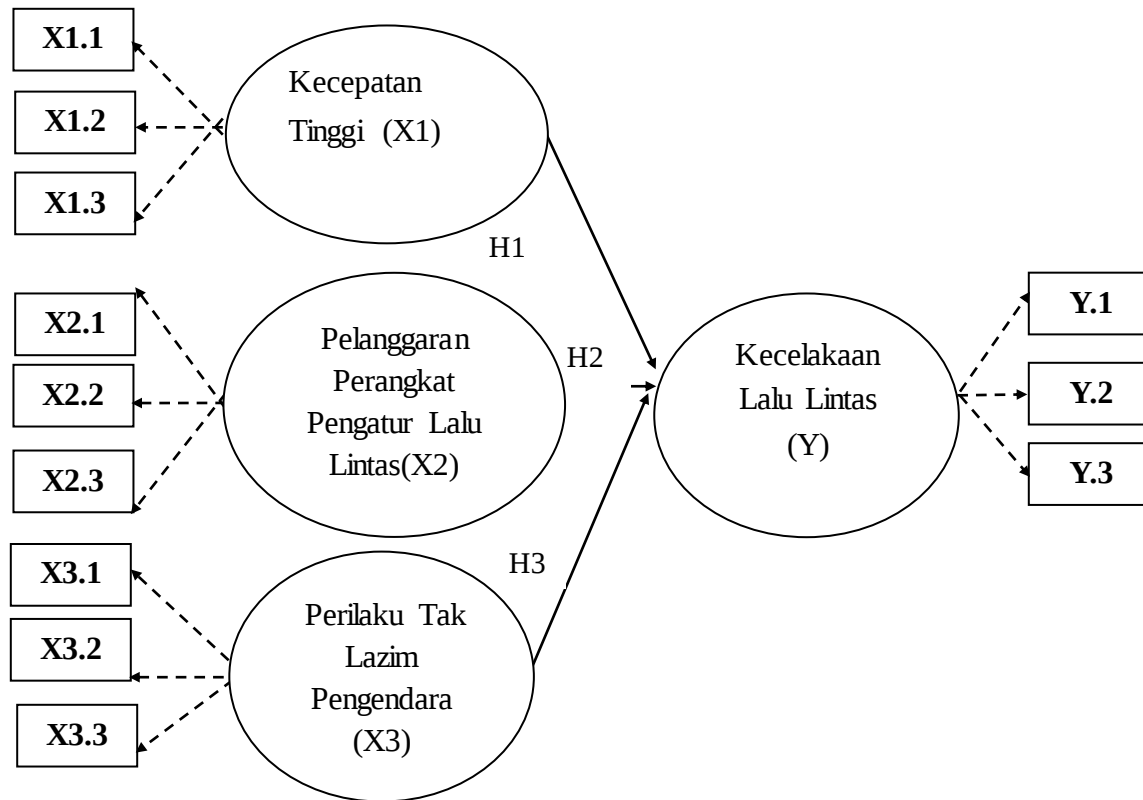
Dari hasil pembahasan berdasarkan penelitian terdahulu dan penelitian sekarang terdapat perbedaan diantaranya yaitu objek penelitian, teknik metode analisis data, judul penelitian, variabel yang di teliti, dll. Dengan kesimpulan ini tentunya terjadi perbedaan yang sangat mendasar walaupun pada intinya tema judul hampir sama. Penelitian terdahulu berfungsi sebagai acuan peneliti dalam penelitian yang sekarang dan juga bisa dijadikan sebagai pedoman bagi penelitian sekarang dalam bidang yang sama.

2.3 Hipotesis

Menurut Suharsimi Arikunto, (2013) Hipotesis merupakan suatu pernyataan yang paling penting kedudukannya dalam penelitian. Maka untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yang dikemukakan diatas, maka peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut:

- H1: Diduga Kecepatan Tinggi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas pada Jalan Denpasar-Singaraja
- H2: Diduga Pelanggaran Perangkat Pengatur Lalu Lintas berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas pada Jalan Denpasar-Singaraja
- H3: Diduga Perilaku Tak Lazim Pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas pada Jalan Denpasar-Singaraja.

2.4 Kerangka Pemikiran

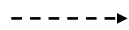


Gambar 2.2
Kerangka Pemikiran

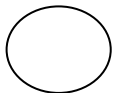
Keterangan:



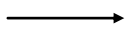
= Indikator



= Pengukur



= Variabel



= Pengaruh

Variabel dalam penelitian ini meliputi:

X.1 Kecepatan Tinggi

Indikator – indikatornya antara lain :

X1.1 Mabuk

X1.2 Tidak Tertib

X1.3 Terburu-buru

X.2 Pelanggaran Perangkat Pengatur Lalu Lintas

Indikator - indikatornya antara lain :

X2.1 Marka Jalan

X2.2 Rambu-rambu Lalu Lintas

X2.3 *Traffic Light*

X.3 Perilaku Tak Lazim Pengendara

Indikator - indikatornya antara lain :

X3.1 Melewati Trotoar

X3.2 Berboncengan Lebih Dari Satu

X3.3 Melawan Arus

(Y) Kecelakaan Lalu Lintas

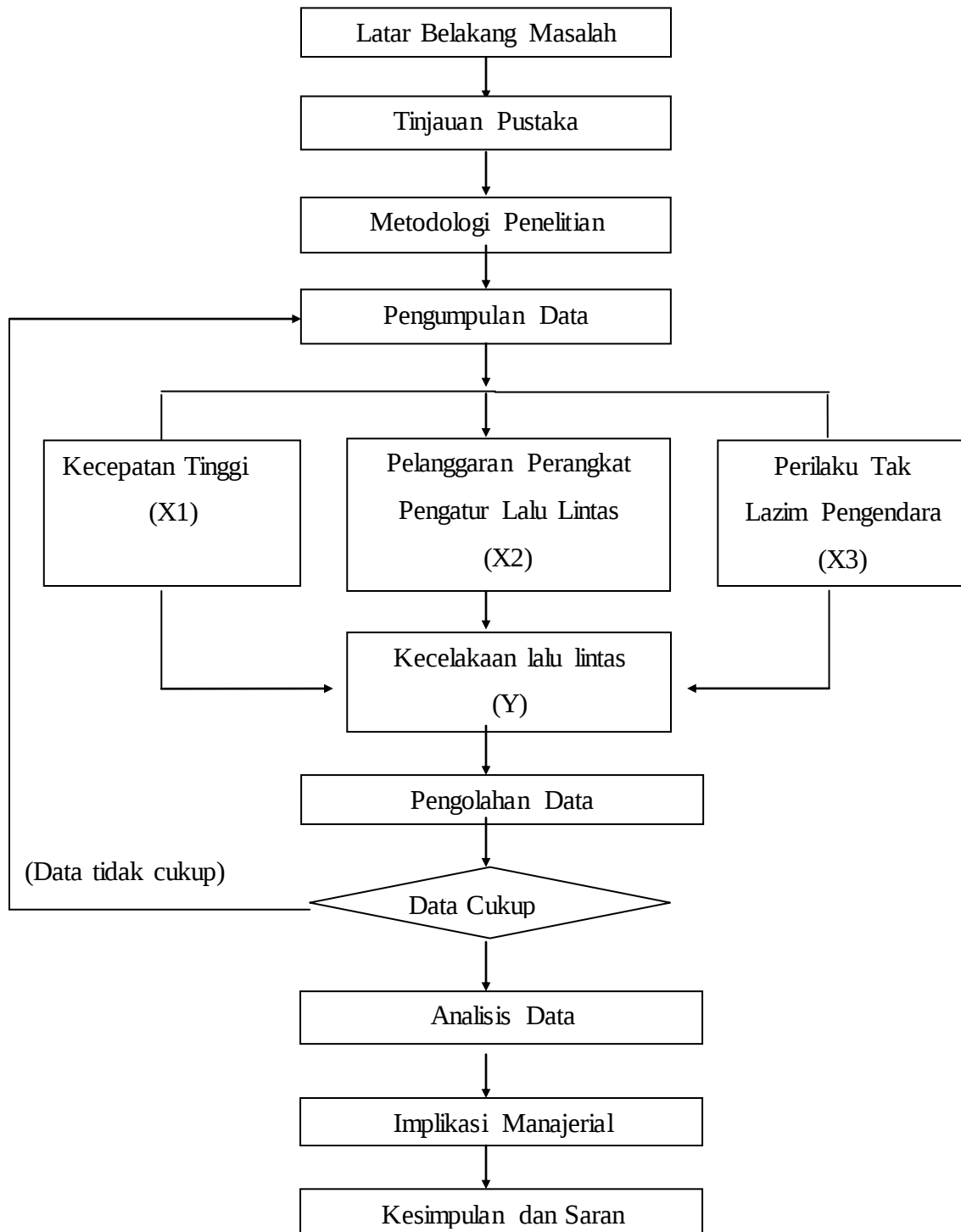
Indikator - indikator Kecelakaan Lalu Lintas antara lain :

Y.1 Kerugian material

Y.2 Tingkat keparahan korban

Y.3 Frekuensi kejadian kecelakaan lalu lintas

2.5 Alur Penelitian :



Gambar 2.1 Alur Penelitian