

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Demografi

##### a. Definisi

Menurut *multilingual demographic dictionary* demografi adalah ilmu yang mempelajari penduduk di suatu wilayah terutama mengenai jumlah, struktur dan perkembangannya. Demografi mempelajari struktur dan proses penduduk di suatu wilayah. Struktur penduduk meliputi jumlah persebaran dan komposisi penduduk. Struktur penduduk ini selalu berubah-ubah karena disebabkan oleh proses demografi yakni kelahiran, kematian dan juga adanya migrasi penduduk.

Jadi dapat disimpulkan bahwa demografi adalah suatu pembelajaran atas dinamika populasi manusia. Analisis demografis dilakukan untuk mengestimasi nilai-nilai dari parameter dasar di bidang demografi seperti angka kelahiran dan angka kematian yang digunakan untuk mengindikasikan cara suatu populasi akan berkembang menurut ukuran dan struktur usia, selama sepanjang masa, berdasarkan hasil pengumpulan data baik melalui sensus maupun sistem registrasi vital.

##### b. Mortalitas

Mortalitas atau kematian merupakan salah satu di antara tiga komponen demografi yang dapat mempengaruhi pertumbuhan penduduk.

lainnya adalah fertilitas dan migrasi. Tinggi rendahnya angka kematian dipengaruhi oleh berbagai faktor, misalnya struktur usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, Status sosial ekonomi, keadaan lingkungan dan sebagainya (Dasar - dasar Demografi, 2004).

### **c. Karakteristik**

#### **1. Usia**

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, kejadian kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh faktor usia pengemudi. Analisis data yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menunjukkan bahwa usia 16-30 tahun adalah penyebab besar kecelakaan lalu lintas jalan (55,9%). Hal ini menunjukkan bahwa pada usia tersebut sangat rawan akan kecelakaan lalu lintas. Kelompok usia 21-25 tahun adalah penyebab terbesar kecelakaan dibanding dengan kelompok usia lainnya, sedangkan pada kelompok usia 26-30 tahun sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas menurun cukup tajam. Kelompok usia di atas 40 tahun menjadi penyebab kecelakaan yang relatif kecil seiring dengan kematangan dan tingkat disiplin yang lebih baik dibandingkan dengan yang berusia muda (Dept. Perhubungan, 2006).

Di Indonesia sebagian besar (70,0%) korban kecelakaan lalu lintas adalah pengendara sepeda motor yang berusia produktif (15-55 tahun) dan berpenghasilan rendah. Cedera kepala (33,2%) menempati peringkat pertama pada urutan cedera yang dialami oleh korban kecelakaan lalu lintas.<sup>14</sup> Interpretasi dari hasil analisis lanjut ini adalah untuk umur dewasa (15-59 tahun) mempunyai risiko yang paling tinggi mengalami cedera akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 2,21 kali jika dibandingkan dengan

lain sudah dipertimbangkan dan dikendalikan. Risiko tertinggi pada kelompok umur dewasa tersebut sesuai dengan hasil survei dari Jasa Marga dan WHO khususnya untuk usia produktif, yang mana merupakan masa responden mempunyai tingkat mobilitas yang lebih tinggi dan lebih banyak beraktivitas di luar rumah dibandingkan dengan kelompok umur yang lain, sehingga mempunyai risiko mendapatkan kecelakaan lalu lintas lebih besar (Depkes, 2007). Faktor usia berperan pula dalam kecelakaan lalu lintas dan pengemudi di bawah usia 25 tahun lebih banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan pengemudi yang umurnya lebih tua, penyebabnya antara lain karena pengemudi dengan usia tersebut beraktivitas lebih padat sehingga akan merasa lelah.

## 2. Jenis kelamin

Menurut Penelitian Kaplan dkk tahun 2012 di Amerika Serikat menunjukkan bahwa peningkatan risiko kecelakaan terjadi pada: Pengendara muda di bawah usia 25 tahun, Pengendara diatas usia 55 tahun, pengendara wanita, Kecepatan tinggi, Di persimpangan, Pengemudi yang lalai (Kaplan S, 2012). Ismail dan Jemain pada tahun 2005, memodelkan risiko kecelakaan di Malaysia dengan *Generalized Poisson Regression*. Penelitian tersebut menunjukkan adanya hubungan antara jumlah kecelakaan lalu lintas dengan jenis kelamin korban kecelakaan, usia kendaraan, dan kawasan terjadinya kecelakaan (Ismail, 2005). Distribusi kecelakaan lalu lintas yang berdampak pada trauma dipengaruhi oleh jenis kelamin dan usia. Kematian akibat kecelakaan lalu

2002, dominasi jenis kelamin laki-laki terjadi diseluruh dunia (WHO,2004).

### **3. Kendaraan**

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi mengatakan bahwa kendaraan adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan tersebut. Klasifikasi kendaraan menurut peraturan pemerintah tersebut dibagi menjadi, Sepeda motor, Mobil penumpang, Mobil bus , Mobil barang dan Kendaraan khusus

### **2. Kecelakaan Lalu Lintas**

Kecelakaan Lalu Lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan.

Kecelakaan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan yang sedang bergerak dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Kecelakaan disebut fatal apabila menimbulkan korban jiwa (meninggal dunia).

Pengertian lain yang bersifat filosofis merumuskan sebagai suatu kejadian yang jarang terjadi bersifat acak melibatkan banyak faktor didahului oleh situasi dimana satu

orang atau lebih melakukan kesalahan dalam mengantisipasi kondisi lingkungan. Pada tahun 2002 salah satu jenis penyebab kecelakaan yang banyak menimbulkan kematian di dunia adalah kecelakaan lalu lintas (22.8%) disusul nomor dua dengan kecelakaan yang tidak disengaja (18,1%) dan nomor tiga akibat bunuh diri (16,9%) (Peden M, 2004).

#### **a. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas**

Faktor-faktor penyebab kecelakaan biasanya diklasifikasikan identik dengan unsur-unsur yaitu pemakai jalan, kendaraan, jalan dan lingkungan.

##### **1. Faktor Manusia**

Pada kenyataan yang sebenarnya situasi yang dihadapi pengemudi lebih kompleks dari pada sekedar mengatur kemudi, atau menginjak rem, selain hal-hal tersebut masih terdapat adanya rangsangan luar, perasaan, indera pengemudi, kecepatan pengambilan keputusan, dan respon kendaraan itu sendiri. Pada system lalu lintas jalan, kendaraan-kendaraan dikendalikan oleh masing-masing individu manusia, dan tabrakan dapat dihindari berdasarkan kondisi melihat dan terlihat. Proses pengambilan keputusan yang telah dilakukan setelah mata seorang pengemudi mendeteksi dan mengenali suatu keadaan, memerlukan waktu beberapa saat sebelum terjadinya reaksi pada otot. Periode ini, yang dinamakan keputusan dan waktu permulaan reaksi, dan besarnya berbeda-beda untuk setiap orang. Lamanya periode ini pada seseorang bervariasi dan dapat bertambah lama yang disebabkan oleh kelelahan, usia, mabuk, dan sebab-sebab lainnya, Kelelahan menyebabkan kurang waspada terhadap hal

pada saat situasi genting terjadi. Kelelahan dapat menyumbang lebih dari 25% kecelakaan (Dephub, 2005)

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai, bahkan ceroboh dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk kebut-kebutan (Afidah, 2010).

## 2. Faktor Psikologis

Setiap mental dengan rasa tanggung jawab yang rendah ditunjukkan dengan perilaku pengemudi yang mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi atau melampaui batas kecepatan yang telah ditentukan serta kecerobohan pengemudi dalam cara mengemudi, misalnya cara mendahului atau didahului, cara berhenti, cara berpapasan dan memberi tanda. Kecerobohan pengemudi di jalan, disamping faktor dari luar, yang lebih penting lagi adalah dari pengemudi sendiri dalam mentaati perundang undangan yang telah berlaku. Kondisi perusahaan angkutan dalam mempertahankan kelangsungan hidup perusahaannya sering memakai sistem setoran dalam memperoleh pemasukan, hal ini

banyak mempengaruhi pengemudi dalam menjalankan kendaraan umum.

### **3. Faktor Fisik**

Ketentuan-ketentuan dalam peraturan mengatakan, bahwa setelah pengemudi menjalankan tugasnya selama 4 (empat) jam berturut-turut, maka diperlukan istirahat. Kenyataan ini masih jarang dipatuhi, sehingga timbul kelelahan yang sangat mengganggu konsentrasi dan refleksi yang lambat, sehingga dapat menimbulkan gangguan keamanan lalu lintas.

### **4. Faktor Sosial Ekonomi**

Faktor sosial ekonomi ini memegang peranan yang sangat penting didalam keamanan lalu lintas pada masa mendatang. Telah dapat dibuktikan bahwa karena sulitnya mendapatkan pekerjaan yang disebabkan tidak memiliki keahlian atau pendidikan yang terlalu rendah, menganggap persyaratan sebagai pengemudi dirasakan lebih mudah prosedurnya

### **5. Faktor Jalan dan Lingkungan**

Faktor lingkungan sangat mempengaruhi keselamatan lalu lintas. Pohon atau bukit yang menghalangi pandangan, tanjakan atau turunan terjal, serta tikungan tajam merupakan faktor alam yang patut mendapatkan perhatian yang serius. Cuaca buruk juga dapat menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas, misal terjadi hujan lebat atau berkabut, ini mengakibatkan jarak pandang pengemudi menjadi terbatas sehingga mudah sekali terjadi keterlambatan ataupun kesalahan dalam mengambil keputusan. Selain itu juga faktor alam yang tidak dapat dirubah dan sangat mempengaruhi jarak pandang, misalnya posisi matahari terhadap pengemudi yang dapat menyebabkan gangguan pandangan karena silau

## 6. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan juga sering menjadi penyebab kecelakaan dan berpengaruh pada banyaknya korban jiwa. Untuk menghindari kecelakaan lalu lintas atau menekan jumlah korban jiwa, kendaraan harus dirancang untuk keamanan, dan dirawat sebaik-baiknya. Kecelakaan lalu lintas dapat terhindar apabila kondisi kendaraan prima, stabil, berfungsi dengan baik sistem stir dan remnya, semua lampu dan reflektor berfungsi dengan baik, spion dan kipas kaca depan berfungsi dengan baik, bodi tidak keropos dan cukup kuat melindungi penumpangnya. Berfungsinya rem dengan baik, berfungsinya lampu-lampu, dapat erat kaitanya dengan perawatan, Oleh karena itu pemeriksaan rutin melalui uji berkala harus dilaksanakan sebaik-baiknya. Sebaiknya bukan hanya kendaraan angkutan umum saja tetapi juga bagi seluruh kendaraan yang berjalan di jalan umum.

### b. Jenis Jejas Cedera

#### 1. Luka ringan

Luka ringan adalah keadaan korban mengalami luka-luka yang tidak membahayakan jiwa dan atau tidak memerlukan pertolongan atau perawatan lebih lanjut di rumah sakit. Misalnya:

- a) Luka kecil di daerah kecil dengan perdarahan sedikit dan penderita sadar
- b) Luka bakar dengan luas kurang dari 5% permukaan tubuh, Keseleo dari anggota badan yang ringan tanpa komplikasi
- c) Penderita-penderita yang sudah disebutkan di atas yang berada



## 2. Luka berat

Luka berat adalah keadaan korban mengalami luka-luka yang dapat membahayakan jiwanya dan memerlukan pertolongan / perawatan lebih lanjut dengan segera di rumah sakit. Misalnya,

- a) Luka yang menyebabkan keadaan penderita menurun, biasanya luka yang mengenai kepala dan batang kepala.
- b) Luka bakar yang luasnya meliputi 25% dengan luka baru tingkat II – III.
- c) Patah tulang anggota badan dengan komplikasi disertai rasa nyeri yang hebat dan perdarahan hebat.
- d) Perdarahan hebat kurang lebih 500 cc
- e) Benturan/luka yang mengenai badan penderita yang menyebabkan kerusakan alat-alat dalam, misalnya dada, perut, usus, kandung kemih, ginjal, limpa, hati, tulang belakang, batang kepala.

## 3. Meninggal dunia

Meninggal adalah keadaan pada penderita dimana terdapat tanda-tanda kematian secara fisik. Korban meninggal adalah korban kecelakaan yang meninggal di lokasi kejadian atau meninggal selama perjalanan ke rumah sakit. Dalam penelitian ini korban meninggal dunia didefinisikan sebagai korban manusia akibat kecelakaan lalu lintas, yang meninggal di

### **c. Kecelakaan Sebagai Faktor Penting Terjadinya Cedera**

Istilah kecelakaan seringkali dipakai untuk mendefinisikan kejadian yang tidak disengaja yang mengakibatkan ataupun memiliki potensi untuk mengakibatkan cedera. Istilah kecelakaan juga sering dipakai sebagai sinonim dari cedera. Namun seringkali karena definisi dan cakupan dari kata kecelakaan yang terlalu luas membuat kebingungan dalam pengertiannya dan juga menjadi faktor penghambat dalam usaha-usaha pengendalian cedera. Hal ini dikarenakan oleh beberapa orang memiliki pengertian bahwa kecelakaan adalah sesuatu kejadian yang tidak dapat diprediksikan atau sebagai rencana dari Tuhan Padahal kenyataannya, peristiwa yang membuat seseorang cedera tidak terjadi secara random dan memiliki faktor-faktor risiko yang dapat diidentifikasi. Kejadian yang menyebabkan cedera tersebut terjadi karena adanya interaksi antara orang, kendaraan, peralatan, proses, dan lingkungan fisik serta sosial.

Menurut penelitian Vafae, dkk tahun 2007 di Iran menyatakan bahwa faktor risiko tertinggi risiko kematian pada kecelakaan yaitu pemakaian sabuk pengaman. Jenis kelamin wanita, usia, terjebak dalam kendaraan, merokok, penggunaan ponsel, mendengarkan musik dan model kendaraan juga ikut dalam meningkatkan risiko kematian pada kecelakaan lalu lintas. (Vafae-Najar A, 2007)

### **d. Pemecahan Masalah Kecelakaan Lalu Lintas**

Tujuan utama upaya pengendalian lalu lintas melalui rekayasa dan upaya lain adalah keselamatan berlalu lintas. Konsep sampai dengan selamat adalah upaya menghindarkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berbagai upaya rekayasa lalu lintas, selain bertujuan melancarkan arus lalu lintas, yang utama adalah upaya menjamin keselamatan berlalu lintas, menghindarkan kecelakaan

lalu lintas. Salah satu upaya yang dilakukan ialah melalui audit keselamatan jalan. Audit keselamatan jalan adalah suatu bentuk pengujian formal suatu ruas jalan yang ada dan yang akan datang atau proyek lalu lintas, atau berbagai pekerjaan yang berinteraksi dengan pengguna jalan, yang dilakukan secara independen, oleh penguji yang dipercaya didalam melihat potensi kecelakaan dan penampilan keselamatan ruas jalan (Autorads, 2006).

Menurut Pedoman Audit Keselamatan Jalan (PU, 2005), audit keselamatan jalan merupakan bagian dari strategi pencegahan kecelakaan lalu lintas dengan suatu pendekatan perbaikan terhadap kondisi desain geometri, bangunan pelengkap jalan, fasilitas pendukung jalan yang berpotensi mengakibatkan konflik lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas melalui suatu konseppemeriksaan jalan yang komprehensif, sistematis, dan independen.

Pemerintah mempunyai Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan untuk tahun 2011-2035 yang disusun berdasarkan amanat Pasal 203 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sebagai wujud tanggung jawab Pemerintah dalam menjamin keselamatan lalu lintas jalan. RUNK Jalan ini bersifat jangka panjang yaitu 25 Tahun. Penyusunan RUNK Jalan ini menggunakan pendekatan 5 pilar keselamatan jalan yang meliputi manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dan penanganan korban pasca kecelakaan. Pencapaian target RUNK ini menggunakan strategi sistem lalu lintas jalan yang berkeselamatan, yaitu penyelenggaraan lalu lintas jalan yang mengakomodasi *human error* dan kerentanan tubuh manusia, yang diarahkan untuk memastikan bahwa kecelakaan

Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan menggunakan 5 pilar keselamatan jalan yang meliputi:

1. Pilar pertama yaitu Manajemen Keselamatan Jalan

Bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektivitas dan keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategi keselamatan jalan pada level nasional, termasuk di dalamnya penetapan target pencapaian dari keselamatan jalan dan melaksanakan evaluasi untuk memastikan penyelenggaraan keselamatan jalan telah dilaksanakan secara efektif dan efisien.

2. Pilar kedua yaitu Jalan yang Berkeselamatan

Bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan, sehingga infrastruktur jalan yang disediakan mampu mereduksi dan mengakoodir kesalahan dari pengguna jalan.

3. Pilar yang ketiga yaitu Kendaraan yang Berkeselamatan

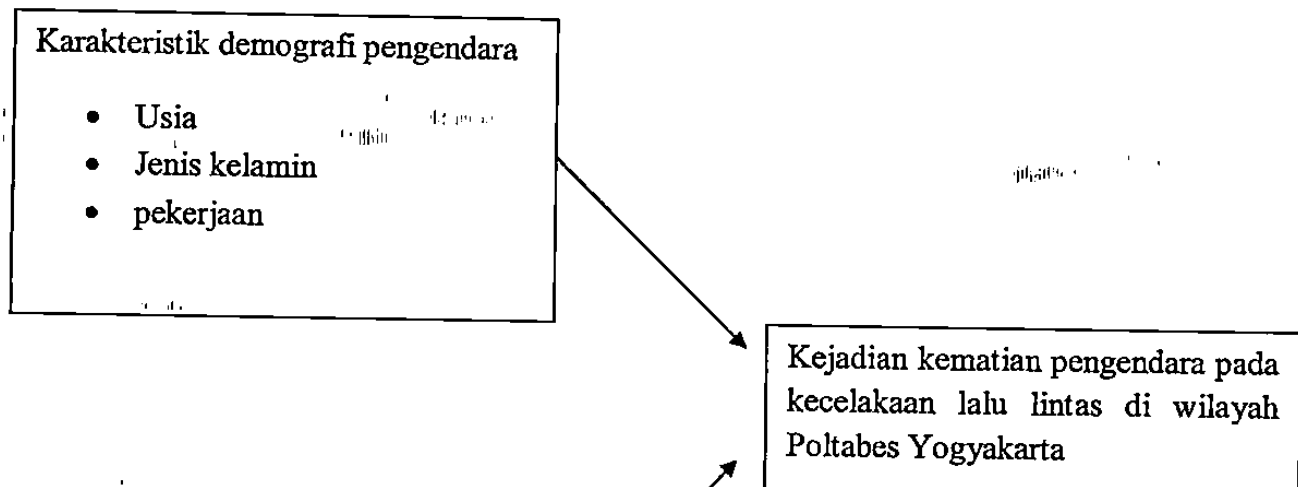
Bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah mempunyai standar keselamatan yang tinggi, sehingga mampu meminimalisir kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh sistem kendaraan yang tidak bejalan dengan semestinya. Selain itu, kendaraan juga harus mampu melindungi pengguna dan orang yang terlibat kecelakaan untuk tidak bertambah parah, jika menjadi korban kecelakaan.

Bertanggung jawab untuk meningkatkan perilaku pengguna jalan dengan mengembangkan program-program yang komprehensif termasuk di dalamnya peningkatan penegakan hukum dan pendidikan.

5. Pilar kelima yaitu Penanganan Korban Pasca kecelakaan.

Bertanggung jawab untuk meningkatkan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan meningkatkan kemampuan pemangku kepentingan terkait, baik dari sisi sistem ketanggap daruratan maupun penanganan korban termasuk di dalamnya melakukan rehabilitasi jangka panjang untuk korban kecelakaan (PDRP, 2011).

## B. Kerangka Konsep



### C. Hipotesis

1. Ada hubungan antara usia muda dengan kejadian kematian kecelakaan lalu lintas di wilayah polresta yogyakarta tahun 2011 – 2012.
2. Ada hubungan pekerja wiraswasta dengan kejadian kematian kecelakaan lalu lintas di wilayah polresta yogyakarta tahun 2011 – 2012.
3. Ada hubungan laki – laki dengan kejadian kematian kecelakaan lalu lintas di wilayah polresta yogyakarta tahun 2011 – 2012.