

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Alkohol

2.1.1. Defenisi Alkohol

Minuman beralkohol merupakan minuman yang mengandung alkohol. Hawari (2006:52) mengemukakan bahwa alkohol termasuk zat adiktif, artinya zat tersebut dapat menimbulkan adiksi (addiction) yaitu ketagihan dan dependensi (ketergantungan).

Menurut warto, dkk. (2009:8) alkohol adalah zat aktif dalam berbagai minuman yang mengandung etanol dan berfungsi untuk menekan syaraf pusat. Rasa ketagihan yang dirasakan seseorang akan membuat konsumsi minum alkoholpun jadi meningkat penggunaannya dan akan memberikan efek negatif pada masa depan karena minuman zat adiktif terus-menerus dan akan memberikan efek buruk bagi kesehatan kedepannya.

Minuman beralkohol menurut Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2013 Tentang Pengendalian dan Pengawasan Minuman Beralkohol (selanjutnya disebut PP 74/2013) adalah minuman yang mengandung etil alkohol atau etanol (C_2H_5OH) yang diproses dari bahan hasil pertanian yang mengandung karbohidrat dengan cara fermentasi dan destilasi atau fermentasi tanpa destilasi. Terdapat tiga golongan minuman beralkohol, yaitu minuman beralkohol golongan A yang memiliki kadar etil alkohol atau etanol sampai dengan 5%, misalnya bir. Kedua adalah minuman beralkohol golongan B dengan kandungan etil alkohol atau etanol lebih

dari 5% sampai dengan 20%, biasanya berupa *wine*. Terakhir adalah minuman beralkohol golongan C dengan kandungan etil alkohol atau etanol lebih dari 20% sampai dengan 55%, misalnya spirtus.

2.1.2. Jenis-jenis minum alkohol

Jenis kadar minuman alkohol berbeda-beda seperti Tuak, bir dan soda mengandung 1-7% alkohol, Anggur mengandung 10-15% alkohol, dan minuman keras yang biasa berupa whiskey dan vodka mengandung 35-55% alkohol (Zulies, 2009).

2.1.3. Dampak alkohol

Minuman beralkohol berdampak bagi kesehatan. Bukan hanya kesehatan fisik tetapi juga kesehatan psikis.

a. Dampak Fisik

Menurut Mulyadi (2014) konsumsi campuran minuman keras dan zat lain menyebabkan efek dari dua substansi yang berpengaruh negatif terhadap tubuh. Miras yang dicampur minuman berenergi, misalnya, dapat menyebabkan pengguna:

1. mampu meminum lebih banyak
2. mengalami efek samping fisik seperti palpitasi jantung,
3. mengkonsumsi sejumlah besar kafein, yang menyebabkan kecemasan dan serangan panic,
4. mengkonsumsi gula dan kalori terlalu banyak sehingga menyebabkan kelebihan berat badan dan menambah risiko diabetes tipe 2, dan

5. meningkatkan kemungkinan masalah kesehatan jangka pendek dan panjang.

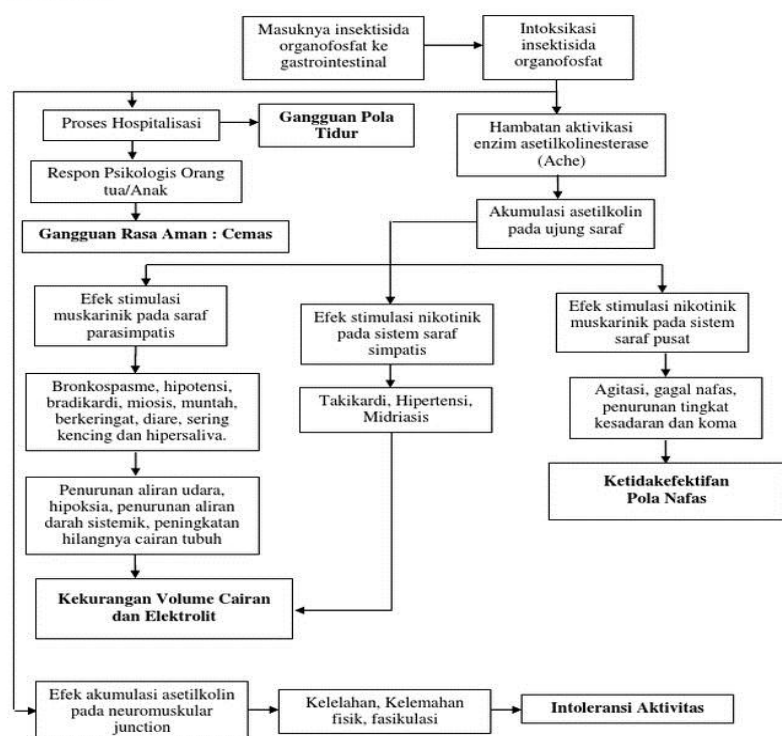
b. Dampak psikologis

Efek dari alkohol atau obat lainnya berbeda dari satu orang ke orang lainnya (Nevid, Ratus, Greene, 2005). Efek tersebut mencerminkan interaksi dari: efek psikologis zat dan, 2) interpretasi seseorang akan efek tersebut. Kartono (2002) berpendapat bahwa penggunaan alkohol secara berlebih-lebihan akan menyebabkan timbulnya gangguan psikis sebagai berikut:

1. Kehilangan kontrol diri, sebagai gejala pertama pada seseorang alkoholis
2. *Alkoholisme*: yaitu kecanduan pada alkohol. Alkohol dalam jumlah kecil dan tepat, memberikan dan mempertinggi rasa senang-enak. Orang yang terbiasa minum alkohol itu sukar sekali untuk tidak minum alkohol. Selanjutnya akan diperlukan dosis yang lebih tinggi setiap kalinya, untuk mendapatkan efek “menyenangkan” yang diinginkan. Apabila seseorang harus berhenti minum, dia akan diliputi perasaan kecemasan, kegelisahan, ketegangan dan rasa ketagihan pada alkohol (minum-minuman dengan kadar alkohol tinggi) sesudah orang terbiasa meminumnya setiap hari.
3. Mabuk: motoriknya tidak terkuasai, tanpa koordinasi, orang menjadi bingung dan tidak sadarkan diri.

Gejala intoksikasi metanol pada umumnya akan muncul 30 menit sampai 2 jam setelah di konsumsi. Gejala tersebut mula-mula muncul berupa mual, muntah, rasa kantuk, vertigo, mabuk, gastritis, diare, sakit pada punggung dan lemah pada anggota gerak (Grossman, 2008).

PATHWAY



4. *Delirium tremens* (delirium= kegila-gilaan, mabuk dan mengigau), pikiran seperti tidak waras, naik pitam. Kondisi delirium sering disertai delusideli, ilusi-ilusi dan halusinasi halusinasi.

5. *Korsakov alkoholik*: terdapat kompleks gejala amnetis, lalu pasien suka meracau dan berbicara tanpa arti.
6. Perubahan struktur kepribadian dan bergesernya watak sehingga terjadi *psikosa alkoholik* yang kita temui pada peminum alkohol keras berat.

2.1.4. Faktor Penyebab

Berdasarkan penelitian Hapsari (2007) faktor yang menyebabkan perilaku minum alkohol antara lain:

- a. Faktor individu/subyek
 1. Faktor psikologi Faktor minuman beralkohol digunakan untuk menghindari perasaan psikologis tertentu seperti kecemasan atau stress.
 2. Faktor genetika dan biologis
 3. Yaitu orang tua/ayah, kakak laki-laki, atau anggota di keluarga yang juga mengkonsumsi alkohol atau bahkan seorang alkoholik merupakan faktor risiko dapat menyebabkan subyek melakukan perilaku minum alkohol.
- b. Faktor lingkungan
 3. Faktor perilaku dan Pembelajaran Yaitu proses pembelajaran yang dilakukan oleh subyek dari kebiasaan-kebiasaan minuman alkohol yang dilakukan orang tua, keluarga dan teman-teman.
 4. Faktor sosial dan kultural Yaitu pengaruh adat istiadat dan budaya, pengaruh lingkungan tempat tinggal, pengaruh teman sebaya dan konformitas.

2.2. Remaja

2.2.1. Defenisi Remaja

Masa remaja (*adolescence*) adalah masa perkembangan yang merupakan masa transisi dari anak-anak menuju dewasa. Masa ini dimulai sekitar pada usia 10 tahun hingga 12 tahun dan berakhir pada usia 18 hingga 21 tahun. Dalam menelusuri masa remaja, kita harus tetap mengingat bahwa tidak semua remaja sama (Dryfoos dkk,2006 (dalam Laura A.King,2010,188)).

Sementara Salzman mengemukakan, bahwa remaja merupakan masa perkembangan sikap tergantung (*dependence*) terhadap orang tua kearah kemandirian (*independence*), minat-minat seksual, perenungan diri, dan perhatian terhadap nilai-nilai estetika dan isu-isu moral (Yusuf ,2015,184).

Masa remaja ditandai dengan (1) berkembangnya sikap dependen kepada orang tua kearah independen, (2) minat seksualitas, dan (3) kecenderungan untuk merenung atau memperhatikan diri sendiri, nilai-nilai etika, dan isu-isu moral (Salzman dan pikunas, 1976 (dalam Yusuf,2015,71)).

Pikunas juga mengemukakan pendapat *William Kay*, yaitu bahwa tugas perkembangan tugas utama remaja adalah memperoleh kematangan sistem moral untuk membimbing perilakunya. Kematangan remaja belumlah sempurna, jika tidak memiliki kode moral yang dapat diterima secara universal. Selanjutnya, *William Kay* mengemukakan tugas-tugas perkembangan remaja itu sebagai berikut:

- a. Menerima fisiknya sendiri berikut keragaman kualitasnya.
- b. Mencapai kemandirian emosional dari orang tua atau figur-figur yang mempunyai otoritas.
- c. Mengembangkan keterampilan komunikasi interpersonal dan belajar bergaul dengan teman sebaya atau orang lain, baik secara individual maupun kelompok.
- d. Menemukan manusia model yang dijadikan identitasnya.
- e. Menerima dirinya sendiri dan memiliki kepercayaan terhadap kemampuan sendiri.
- f. Memperkuat *self-control* (kemampuan mengendalikan diri) atas dasar skala nilai, prinsip-prinsip atau falsafah hidup (*Weltanschauung*).
- g. Mampu meninggalkan reaksi dan penyesuaian diri (sikap/perilaku) kekanak-kanakan.

2.3. Konsep Kecelakaan Lalu Lintas

2.3.1. Defenisi kecelakaan lalu lintas

Kecelakaan berasal dari kata dasar celaka. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia celaka adalah (selalu) mendapat kesulitan, kemalangan, kesusahan dan sebagainya; malang; sial, dan kecelakaan adalah kejadian (peristiwa) yang menyebabkan orang celaka.

Kecelakaan lalu lintas merupakan serangkaian kejadian yang pada akhirnya sesaat sebelum terjadi kecelakaan didahului oleh gagalnya pemakai jalan dalam mengantisipasi keadaan sekelilingnya, termasuk dirinya sendiri dan kecelakaan lalu lintas mengakibatkan terjadinya korban

atau kerugian harta benda. Dalam peristiwa kecelakaan tidak ada unsur kesengajaan, sehingga apabila terdapat cukup bukti ada unsur kesengajaan maka peristiwa tersebut tidak dapat dianggap sebagai kasus kecelakaan (Abubakar, 1996) dalam Haryono (2013).

Kecelakaan lalu lintas 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 (Undang-Undang No. 22 Tahun 2009). Kecelakaan lalu lintas merupakan kata yang biasa digunakan untuk menguraikan kegagalan kinerja satu atau lebih komponen pengendaraan, yang mengakibatkan kematian, luka badan, dan/atau kerusakan harta benda (Boswick, 2013). Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan raya tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (Kepolisian RI, 2012).

2.3.2. Klasifikasi kecelakaan lalu lintas

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (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.

2.3.3. Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Karakteristik kecelakaan lalu lintas menurut Dephub RI (2006) yang dikutip oleh Kartika (2009) dapat dibagi menjadi beberapa jenis tabrakan, yaitu:

- 1) *Angle* (Ra), tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan.
- 2) *Rear-End* (Re), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak
- 3) searah.
- 4) *Sideswape* (Ss), kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan. 4)
- 5) (tidak *sideswape*).
- 6) *Backing*, tabrakan secara mundur.

2.3.4. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Kendaraan Bermotor

Menurut Warpani (2002), penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yakni: manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Sedangkan dasar teori kecelakaan lalu lintas ada pada model Matriks Haddon yang merupakan suatu model konseptual yang mengaplikasikan prinsip-prinsip kesehatan masyarakat untuk masalah kecelakaan lalu lintas.

Penerapan permodelan kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga fase waktu, yaitu sebelum kecelakaan (*pre-crash*), saat kecelakaan (*crash*), dan setelah kecelakaan (*post-crash*). Konsep inilah yang digunakan untuk menilai cedera (O'neil, 2002). Menurut Warpani (2002) yang bersumber dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, besarnya persentase masing-masing faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%. Secara umum, faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian, yakni: faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan fisik.

Sugiyanto, et al. (2014) menyatakan bahwa faktor utama yang menjadi penyebab semakin tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas yaitu pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor terutama sepeda motor. Faktor lainnya yaitu masih rendahnya tingkat kedisiplinan dari pengguna jalan dalam berlalu lintas di jalan (Sugiyanto & Malkhamah, 2008).

Menurut Hobbs (1979) dalam Swari (2013) mengelompokkan faktor-faktor penyebab kecelakaan menjadi tiga kelompok, yaitu : faktor pemakai jalan (manusia), faktor kendaraan, faktor jalan dan lingkungan.

1. Pemakai Jalan (Manusia)

Pemakai jalan merupakan unsur yang terpenting dalam lalu lintas, karena manusia sebagai pemakai jalan adalah unsur yang utama terjadinya pergerakan lalu lintas. Pemakai jalan adalah semua orang yang menggunakan fasilitas langsung dari satu jalan. (Warpani, 2001) menyebutkan bahwa faktor manusia sebagai pengguna jalan dapat dipilah menjadi dua golongan, yaitu:

- a. Pengemudi, termasuk pengemudi kendaraan tak bermotor
- b. Pejalan kaki, termasuk para pedagang asongan, pedagang kaki lima, dan lain-lain.

Semua faktor-faktor yang disebutkan diatas merupakan karakteristik pengemudi sepeda motor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Adapun faktor-faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor adalah:

- a. Lengah

Lengah adalah salah satu faktor penyebab yang berasal dari manusia dikarenakan pengemudi melakukan hal atau kegiatan lain ketika mengemudi, sehingga perhatiannya tidak fokus ketika berkendara. Lengah yang terjadi dapat berasal dari lingkungan ataupun perilaku pengemudi ketika berkendara, seperti pandangan tidak fokus atau berbincang di jalan raya sehingga tidak dapat mengantisipasi dalam menghadapi situasi lalu lintas dan tidak memperhatikan lingkungan sekitar yang dapat berubah mendadak.

b. Mengantuk

Mengantuk dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor karena pengemudi kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat (tidur) dan/atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat (Warpani, 2002). Ciri-ciri pengemudi yang mengantuk adalah sering menguap, perih pada mata, lambat dalam bereaksi, berhalusinasi, dan pandangan kosong.

c. Lelah

Faktor kelelahan merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan, kelelahan dapat mengurangi kemampuan pengemudi dalam mengantisipasi keadaan lalu lintas dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara. Suma'mur (2009) mengungkapkan, kata lelah (*fatigue*) menunjukkan keadaan tubuh fisik dan mental yang berbeda, tetapi semuanya berakibat kepada penurunan daya kerja dan berkurangnya ketahanan tubuh.

d. Mabuk

Mabuk dapat disebabkan pengemudi kehilangan kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol, dan narkotik. Warpani (2002) mengatakan, di Amerika Serikat dilaporkan 50% penyebab terjadinya kecelakaan fatal (meninggal dunia).

Alkohol dan berkendara merupakan kombinasi yang fatal. Beberapa hal yang harus disadari antara lain:

1. Alkohol mempengaruhi penilaian, pengendara akan mengalami kesulitan dalam menilai jarak aman, kecepatan pengendara dan kecepatan kendaraan lain.

2. Alkohol mempengaruhi keseimbangan, bahkan dalam jumlah yang sedikit sekalipun alkohol dapat membuat pengendara sulit untuk menjaga keseimbangan.
3. Alkohol memberi rasa percaya diri semu, pengendara mungkin tidak menyadari seberapa besar alkohol mempengaruhi pengendara dalam berkendara dan seberapa besar resiko yang akan dihadapi.
4. Alkohol membuat sulit melakukan lebih dari satu hal dalam saat yang sama. Pengendara harus dapat berkonsentrasi ketika berkendara sepeda motor dan mengetahui posisi pengguna jalan lainnya. Jika pengendara baru saja mengonsumsi minuman beralkohol, mungkin saja mampu mengendarai sepeda motor tetapi tidak dapat memperhatikan hal penting lainnya seperti lampu lalu lintas, mobil dari samping jalan atau pejalan kaki yang sedang menyeberang.
5. Alkohol dapat membuat lelah Alkohol akan membuat reaksi pengendara menjadi lambat dan dapat membuat celaka.

Obat-obatan dan narkoba akan membuat pengendara lemah, pusing atau mengantuk. Ganja juga merupakan salah satu jenis narkoba yang dapat mempengaruhi kemampuan pengendara dalam berkendara, karena mempengaruhi perhatian dan mengurangi kemampuan pengendara dalam memproses informasi yang diterima (Dephub RI, 2006).

e. Tidak tertib

Tidak tertib dalam berlalu lintas merupakan ketidakdisiplinan pengendara dalam berkendara yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tidak tertibnya pengendara itu dapat disebabkan

oleh perilaku berkendara yang buruk dan kesadaran akan berlalu lintas dengan benar yang rendah, seperti melanggar marka atau rambu lalu lintas, mendahului kendaraan lain melalui jalur kiri, dan sebagainya. Data menunjukkan lebih dari 90% faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas adalah manusia, yang sangat berkaitan erat dengan perilaku manusia dalam tertib dan disiplin berlalu lintas di jalan (Dephub RI, 2008).

f. Tidak terampil

Mengendarai sepeda motor membutuhkan keterampilan yang memerlukan latihan selama bertahun-tahun dan praktek dengan menggunakan teknik berkendara yang tepat, contoh dari pengendara yang tidak terampil seperti tidak berjalan sesuai jalurnya atau terlalu ke kanan, tidak menjaga jarak aman. Pengendara pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar dalam terlibat kecelakaan daripada pengendara yang telah mahir. Lebih dari 27,1% kecelakaan pada tahun 2004 melibatkan anak muda dan pengendara pemula dengan usia antara 16-25 tahun (Dephub RI, 2006). Oleh karena itu, mengendarai sepeda motor membutuhkan keterampilan yang di dapat melalui latihan dan pengalaman serta praktek dengan teknik berkendara yang baik.

g. Kecepatan tinggi

Kecepatan merupakan hal yang dapat dikontrol pengendara sesuai keinginannya, akan tetapi perilaku dari pengendara sering kali membawa kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Faktor tersebutlah yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena terkadang memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi tanpa menghiraukan jarak kendaraan

dengan depan ataupun samping. Jarak yang aman antara kendaraan yang dikemudikan dengan kendaraan yang ada di depan adalah selang waktu 2 detik, jarak itulah yang dapat ditolerir agar pengemudi dapat mengerem kendaraannya dengan baik.

h. Umur

Umur merupakan salah satu karakteristik penting yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Orang yang berusia tua atau diatas 30 tahun biasanya lebih memiliki tingkat kewaspadaan lebih tinggi dalam berkendara daripada orang yang berusia muda, alasannya karena orang yang berusia tua lebih banyak memiliki pengalaman dalam berkendara dan lebih bijak dalam berkendara dibanding dengan yang berusia muda yang terkadang menggebu-gebu dan tergesa-gesa dalam berkendara. Lebih dari 27,1% kecelakaan pada tahun 2004 melibatkan anak muda dan pengemudi pemula dengan usia antara 16-25 tahun (Dephub RI, 2006).

i. Jenis kelamin

Jenis kelamin laki-laki memiliki risiko lebih tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas dan angka kematiannya lebih tinggi dibandingkan jenis kelamin perempuan. Hal ini dikarenakan mobilitas jenis kelamin laki-laki lebih tinggi daripada jenis kelamin perempuan di jalan raya dalam berkendara. Selain itu jumlah pengguna sepeda motor lebih tinggi pada jenis kelamin laki-laki daripada jenis kelamin perempuan. Suatu penelitian di wilayah depok menunjukkan bahwa perbandingan kecelakaan lalu lintas

berdasarkan jenis kelamin yaitu laki-laki lebih tinggi dengan persentase 92% dan perempuan 8% (Kartika, 2009).

j. Perilaku

Faktor perilaku juga mempunyai peranan penting dalam menentukan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dimana pada b. Jenis Kelamin c. Perilaku pengendara yang berperilaku tidak baik ketika berkendara juga mempengaruhi keselamatan pengendara tersebut, seperti tidak memakai helm atau tidak memakai helm yang sesuai standar yang di anjurkan, tidak tertib ketika berkendara dengan melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan.

k. Kepemilikan SIM

SIM merupakan suatu tanda bukti bahwa pengendara sudah layak berkendara di jalan raya, terkhususnya SIM C yang wajib dimiliki pengendara sepeda motor. Surat izin mengemudi ini berlaku selama lima tahun dan dapat diperpanjang. SIM juga didapatkan dengan ujian yang meliputi teori dan praktek keterampilan mengemudi, selain itu juga pengemudi harus memenuhi beberapa syarat, yakni: dapat menulis dan membaca huruf latin, memiliki pengetahuan mengenai lalu lintas, memenuhi batas usia minimum, dan sehat jasmani maupun rohani.

Oleh karena itu, pengemudi yang telah memiliki SIM dapat dikatakan telah menguasai ketrampilan dalam berkendara di jalan raya dan lebih mengetahui peraturan lalu lintas di jalan raya dibanding yang tidak memiliki SIM. Pengemudi yang memiliki SIM dapat menjadi tolak ukur

dalam berkendara, akan tetapi semua itu tidak menjamin kemungkinan tidak terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan dalam hal ini yaitu sepeda motor merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Memilih sepeda motor yang cocok atau sesuai dengan kebutuhan adalah keputusan penting yang harus dipilih oleh seorang pengendara. Sepeda motor yang cocok akan memberi pengendara pengendalian yang baik. Pengendara harus mempertimbangkan ukuran tubuh ketika memilih sepeda motor. Beberapa sepeda motor berukuran besar dan sangat berat. Hal ini dapat mempengaruhi kemampuan untuk menyeimbangkan dan mengendalikan sepeda motor tersebut. Yang perlu diperhatikan adalah bahwa kaki pengendara mampu berpijak ke tanah dengan baik ketika memilih sepeda motor (Dephub RI, 2008). Kondisi internal dari sepeda motor itu sendiri juga merupakan hal yang wajib menjadi perhatian karena berperan penting untuk keselamatan bagi pengendara sepeda motor tersebut. Kondisi internal tersebut yaitu perawatan terhadap rem, ban, kaca spion, lampu utama, lampu sein, dan sebagainya. Faktor-faktor kendaraan yang beresiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor, adalah:

a. Rem blong

Rem merupakan komponen penting dari sepeda motor yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan sepeda motor. Sepeda motor memiliki dua rem, yaitu rem depan dan rem belakang. Rem depan lebih efektif dibandingkan rem belakang bahkan pada jalan dengan permukaan yang licin.

Satu-satunya saat di mana rem depan tidak boleh digunakan adalah saat jalan ditutupi oleh es. Teknik pengereman yang baik adalah menggunakan kedua rem untuk memberhentikan atau mengurangi kecepatan sepeda motor, lalu menurunkan transmisi sepeda motor. Jarak terlalu dekat juga mempengaruhi pengereman, jika pengendara kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan di depan dan kecepatan kendaraannya maka jarak pandang henti akan berkurang dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas (Dephub RI, 2008). Kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan rem (rem blong) sering terjadi karena kurangnya pengawasan dan perawatan pada rem sepeda motor.

b. Ban

Hal-hal yang harus diperhatikan pada ban yaitu tekanan ban dan kerusakan ban. Kendala pada ban meliputi ban kempes dan ban pecah, ban kempes adalah kondisi dimana tekanan ban kurang ataupun berkurang walaupun sudah di pompa, hal ini dapat disebabkan oleh rusaknya pentil ban ataupun longgar. Sedangkan ban pecah adalah kerusakan ban secara tiba-tiba yang dapat disebabkan oleh ban yang tertusuk oleh paku, batu tajam, atau benda lainnya yang dapat melubangi ban. Tekanan ban harus diperhatikan karena tekanan ban yang kurang dapat menyebabkan ketidakseimbangan ban dan menimbulkan ancaman ketika berkendara terutama dalam kecepatan tinggi. Adapun hal-hal lain yang harus diperhatikan dalam memilih dan menggunakan ban adalah ukuran ban, tipe ban, dan daya cengkram ban pada jalan.

c. Selip

Selip adalah lepasnya kontak roda kendaraan dengan permukaan jalan atau saat melakukan pengereman roda kendaraan memblokir sehingga pengemudi tidak bisa mengendalikan kendaraan. Tapak ban juga mempengaruhi selip pada roda kendaraan, ban dengan permukaan yang tidak rata merupakan hal yang dapat membahayakan ketika berkendara, khususnya pada saat melintas di jalan yang licin. Tapak ban harus memiliki alur kedalaman sedikitnya 1mm. Tiap ban memiliki indikator tapak ban. Sisi ban tidak boleh memiliki lebar lebih dari tapak ban. Jika ban mulai tidak rata, pengendara harus lebih hati-hati dalam berkendara.

d. Lampu kendaraan

Lampu kendaraan merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas bagi pengendara sepeda motor terutama fungsinya pada malam hari. Sesuai Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 pasal 41, mengungkapkan sepeda motor dengan atau tanpa kereta samping harus dilengkapi dengan lampu-lampu dan pemantul cahaya yang meliputi:

1. Lampu utama

terbagi menjadi dua, yaitu lampu utama dekat dan lampu utama jauh. Lampu utama berfungsi sebagai penerang utama bagi pengendara dan sebagai penanda keberadaan bagi pengendara lain. Ketika berkendara lampu utama dekat yang lebih sering dipergunakan, karena lampu utama jauh dapat mengganggu penglihatan pengendara lain yang berlawanan arah. Lampu utama jauh digunakan ketika berada pada jalanan sepi. Lampu utama dekat dan jauh berwarna putih atau kuning muda, lampu

harus dapat menerangi jalan sekurang-kurangnya 40 meter ke depan sepeda motor untuk lampu utama dekat dan sekurang-kurangnya 100 meter ke depan sepeda motor untuk lampu utama jauh.

2. Lampu indikator/sein

Lampu ini wajib dimiliki sepeda motor yang letaknya sepasang di depan sepeda motor dan sepasang lagi dibelakang sepeda motor. Fungsinya adalah sebagai penunjuk arah untuk memberitahu arah tujuan kita kepada pengendara dibelakang kita atau kendaraan di depan kita, selain itu juga dapat digunakan ketika akan berpindah jalur. Lampu ini berwarna putih atau kuning tua dan berkelip-kelip, harus dapat dilihat pada malam hari maupun siang hari.

3. Lampu rem

Lampu rem berfungsi untuk memberitahu pengendara lain di belakang agar mengurangi kecepatan dan sebagai tanda bahwa kendaraan mengurangi laju kecepatannya. Lampu ini harus berwarna merah terang tetapi tidak menyilaukan pengendara dibelakangnya.

3. Faktor Lingkungan

Faktor lingkungan fisik merupakan faktor dari luar yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, lingkungan fisik yang dimaksud terdiri dari dua unsur, yakni faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor jalan meliputi kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/rambu, dan tikungan/tanjakan/turunan tajam, selain itu lokasi jalan seperti di dalam kota atau di luar kota (pedesaan) dan volume lalu lintas juga berpengaruh terhadap timbulnya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan faktor lingkungan

berasal dari kondisi cuaca, yakni berkabut, mendung, dan hujan. Interaksi antara faktor jalan dan faktor lingkungan inilah yang akhirnya menciptakan faktor lingkungan fisik yang menjadi salah satu sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Berikut adalah uraian mengenai faktor lingkungan fisik yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor:

a. Jalan berlubang

Jalan berlubang adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan sistem pelapisan yang kurang sempurna. Kecelakaan lalu lintas pada sepeda motor yang disebabkan jalan berlubang kebanyakan dikarenakan pengendara berusaha menghindari lubang secara tiba-tiba dalam kecepatan tinggi. Contoh lain adalah ketika roda ban sepeda motor melewati lubang yang berdiameter dan kedalaman yang cukup besar sehingga mengganggu pengendara menjaga keseimbangan dan kemampuan mengontrol sepeda motornya.

b. Jalan rusak

Jalan rusak adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan karena jalan belum diaspal, jalan yang terdapat bebatuan, kerikil atau material lain yang berada di permukaan jalan yang mengganggu ketika berkendara, dan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan. Jalan yang rusak dapat mengurangi kontrol dalam berkendara dan mengganggu keseimbangan pengendara sepeda motor, untuk itu pengendara sebaiknya mengurangi kecepatannya ketika melewati jalan dengan kondisi rusak.

c. Jalan licin/basah

Permukaan jalan yang licin dapat disebabkan oleh cuaca (hujan/tidak) maupun material lain yang menutupi permukaan jalan seperti tumpahan minyak, lumpur, ataupun tanah yang basah karena tersiram air hujan. Kondisi yang seperti ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara.sepeda motor, karena keseimbangan ketika berkendara akan berkurang saat melintasi jalan yang licin, lalu sepeda motor dapat tergelincir dan jatuh hingga menabrak kendaraan lain di dekatnya. Ban juga berperan penting untuk melewati permukaan jalan yang licin/basah, dengan kondisi ban yang baik maka pengendara lebih dapat mengontrol kendaraannya. Selain itu, melakukan pengereman di permukaan jalan yang licin juga sebaiknya tidak secara mendadak karena akan berefek selip pada roda ban.

d. Jalan gelap

Jalan gelap dapat disebabkan karena lampu penerangan di jalan yang tidak ada atau tidak cukup penerangannya. Jalan yang gelap beresiko menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor karena pengendara tidak dapat melihat dengan jelas arah dan kondisi jalan serta lingkungan sekitarnya. Jalan tanpa lampu penerang jalan akan sangat membahayakan dan menimbulkan potensi tinggi untuk menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor, karena lampu penerangan yang hanya berasal dari sepeda motor terkadang tidak cukup untuk menerangi jalan di depannya.

e. Tanpa marka/rambu

Jalan yang tidak memiliki marka jalan dan rambu lalu lintas sangat berpotensi menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Marka dan rambu jalan ini berguna untuk membantu pengaturan arus lalu di suatu jalan. Selain itu, marka dan rambu lalu lintas juga harus berfungsi dan ber kondisi baik agar pengendara dapat melihat dan mematuhi rambu dan marka jalan di lingkungannya berkendara.

f. Tikungan tajam

Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan sudut belokan kurang dari atau lebih dari 180o. Untuk melewati kondisi jalan tersebut dibutuhkan keterampilan dan teknis khusus dalam berkendara agar tidak hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat jatuh dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tikungan yang tajam juga dapat menghalangi pandangan pengendara atau menutupi rambu lalu lintas.

g. Hujan

Hujan terbentuk apabila titik air yang terpisah jatuh ke bumi dari awan (Wikipedia). Hujan dapat membawa pengaruh kepada hal-hal lain seperti jalan yang menjadi licin, jarak pandang menjadi lebih pendek karena kabut, dan jarak pengereman menjadi lebih jauh. Cuaca buruk sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas, bahkan dalam berbagai peristiwa, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh cuaca buruk. Dalam cuaca buruk, misalnya hujan lebat atau berkabut, pandangan pengemudi sangat terbatas sehingga mudah sekali terjadi kesalahan antisipasi. Di samping itu, jalan juga menjadi sangat licin,

semuanya bisa dikembalikan pada faktor manusia yakni kesadaran dan kehati-hatiannya pada kondisi hujan dan jalanan yang menjadi licin (Warpani, 2002).

4. Upaya Keselamatan Lalu lintas

Usaha dalam rangka mewujudkan keselamatan jalan raya merupakan tanggung jawab bersama antara pengguna jalan dan aparaturnegara yang berkompeten terhadap penanganan jalan raya baik yang bertanggung jawab terhadap pengadaan dan pemeliharaan infra dan supra struktur, sarana dan prasarana jalan maupun pengaturan dan penegakkan hukumnya. Hal ini bertujuan untuk tetap terpelihara serta terjaganya situasi jalan raya yang terarah dan nyaman. Sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku merupakan suatu hal yang paling penting guna terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, sesuai dengan sistem perpolisian modern menempatkan masyarakat sebagai subjek dalam menjaga keselamatan pribadinya akan berdampak terhadap keselamatan maupun keteraturan bagi pengguna jalan lainnya, untuk mewujudkan hal tersebut perlu dilakukan beberapa perumusan dalam bentuk 5 (lima) strategi penanganannya, berupa :

1. *Engineering*

Wujud strategi yang dilakukan melalui serangkaian kegiatan pengamatan, penelitian dan penyelidikan terhadap faktor penyebab gangguan/hambatan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta memberikan saran-saran berupa langkah-langkah perbaikan dan penanggulangan serta pengembangannya kepada instansi-instansi yang berhubungan dengan permasalahan lalu lintas.

2. *Education*

Segala kegiatan yang meliputi segala sesuatu untuk menumbuhkan pengertian, dukungan dan pengikutsertaan masyarakat secara aktif dalam usaha menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dengan sasaran masyarakat terorganisir dan masyarakat tidak terorganisir sehingga menimbulkan kesadaran secara personal tanpa harus diawasi oleh petugas.

3. *Enforcement*

Merupakan segala bentuk kegiatan dan tindakan dari polri dibidang lalu lintas agar undang-undang atau ketentuan perundang-undangan lalu lintas lainnya ditaati oleh semua para pemakai jalan dalam usaha menciptakan kenyamanan dan keselamatan berlalu lintas.

a. *Preventif*

Segala usaha dan kegiatan untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, memelihara keselamatan orang, benda, masyarakat termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan khususnya mencegah terjadinya pelanggaran yang meliputi pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas dan patroli lalu lintas.

b. *Represif*

Merupakan serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan sesuatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana yang meliputi penindakan pelanggaran lalu lintas dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.

4. *Encouragement*

dapat diartikan sebagai desakan atau pengobar semangat. Bahwa untuk mewujudkan kenyamanan dan keselamatan berlalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor individu setiap pemakai jalan, dimana kecerdasan intelektual individu / kemampuan memotivasi dalam diri guna menumbuhkan kesadaran dalam dirinya untuk beretika dalam berlalu lintas dengan benar sangat dibutuhkan untuk mewujudkan hal tersebut. Menumbuhkan motivasi dalam diri bisa dipengaruhi oleh faktor internal (kesadaran diri seseorang) maupun eksternal (lingkungan sekitarnya). Selain dari pada itu desakan semangat untuk menciptakan situasi lalu lintas harus dimiliki oleh semua *stake holder* yang berada pada struktur pemerintahan maupun non pemerintah yang berkompeten dalam bidang lalu lintas sehingga semua komponen yang berkepentingan serta pengguna jalan secara bersama memiliki motivasi dan harapan yang sama dengan mengaplikasikannya didalam aksi nyata pada kehidupan berlalu lintas di jalan raya.

5. *Emergency Preparedness and response*

Kesiapan dalam tanggap darurat dalam menghadapi suatu permasalahan lalu lintas harus menjadi prioritas utama dalam upaya penanganannya, kesiapan seluruh komponen *stake holder* bidang lalu lintas senantiasa mempersiapkan diri baik sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta hal lainnya dalam menghadapi situasi yang mungkin terjadi, pemberdayaan kemajuan informasi dan teknologi sangat bermanfaat sebagai pemantau lalu lintas jalan raya disamping keberadaan petugas dilapangan, dalam mewujudkan *Emergency Preparedness and response* ini perlu adanya

konsistensi yang jelas di seluruh *stake holder* dan dalam pelaksanaannya harus dapat bekerja sama secara terpadu sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan bersama.

Kelima strategi ini dipetakan dalam sektor-sektor yang ada dilingkungan tugas kepolisian sehingga dapat diketahui instansi mana yang berwenang terhadap sektor terkait termasuk masyarakat pengguna jalan, apabila strategi ini dapat diterapkan sesuai dengan konsepsi yang telah dirumuskan diharapkan mampu mewujudkan upaya penanganan secara bersama dimana masyarakat pengguna jalan dapat menumbuhkan pengamanan swakarsa serta Polri maupun instansi terkait lainnya dapat melaksanakan tugas secara profesional dan proporsional dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, dalam arti kata lain etika, sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku bukan lagi menjadi suatu keharusan yang merupakan kewajiban dengan pemberlakuan *reward and punishment* dalam pelaksanaannya, tetapi menjadi sebuah keinginan bersama yang muncul dari setiap pribadi Polri, Instansi terkait dan pengguna jalan dalam upaya mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan raya.

2.4. Hubungan Minum Alkohol Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan hasil analisis didapatkan hubungan yang bermakna antara pengemudi mabuk dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Artinya, pengemudi mabuk merupakan faktor yang beresiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas, yang menyebabkan kejadian meninggal dunia. Kecelakaan yang disebabkan pengaruh alkohol merupakan angka faktor

manusia yang paling kecil dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas, namun dari data tersebut mencerminkan bahwa masih ada sebagian orang yang kurang memiliki kesadaran dalam keselamatan berkendara dan berlalu lintas. Seseorang yang berada dalam keadaan mabuk akan kehilangan pengendalian diri, gerakan tubuh tidak terkoordinasi, pandangan kabur, berbicara tidak jelas dan hilang kesadaran. Oleh karena itu, sangat berbahaya jika mengemudikan kendaraan dalam keadaan terpengaruh alkohol, karena akan mengganggu konsentrasi, penilaian, penglihatan dan koordinasi (Ditjen Perhubungan Darat, 2006).

Jika dianalisis lebih lanjut, pada tabel 5.5. dikemukakan bahwa dari 11 kejadian kecelakaan melibatkan pengemudi yang berada dalam pengaruh alkohol, 6 diantaranya menyebabkan korban meninggal dunia (54,6%). Data ini menggambarkan alkohol memainkan peran penting dalam kecelakaan yang menyebabkan cedera serius, bahkan kematian. Jika dianalisis lebih lanjut akan didapatkan nilai odds ratio (CI 95%) sebesar 0,29, artinya pengemudi mabuk beresiko 0,29 kali menyebabkan kejadian meninggal dunia pada saat kecelakaan dibanding pengemudi yang tidak mabuk. Hal ini dikarenakan pengemudi mabuk akan mengalami kesulitan dalam menilai jarak aman, kecepatan kendaraan, kecepatan kendaraan lain, serta keseimbangan seseorang, sehingga bila terjadi kecelakaan akan menimbulkan dampak yang parah, bahkan kematian (Kartika, 2009).