

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi didefinisikan sebagai suatu proses pergerakan atau pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan mempergunakan suatu system tertentu untuk maksud atau tujuan tertentu. Alat perpindahan yang dipergunakan dapat berbeda misalnya jalan kaki, angkutan darat, laut dan udara ataupun kombinasi dari alat-alat tersebut (Khisty dan Lall, 2005).

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hubungan ini terlihat tiga hal berikut (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya dan (c) ada jalan yang dapat dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri (Nasution, 1996).

2.2 Jalan

Menurut UU No 22 Tahun 2009 Pasal 1 Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkapannya dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas

permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

2.3 Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut UU No 22 Tahun 2009 Pasal 1 Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

2.4 Keselamatan

Keselamatan berasal dari kata dasar selamat. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia selamat adalah terhindar dari bencana; aman sentosa; sejahtera; tidak kurang suatu apapun; sehat; tidak mendapat gangguan; kerusakan; beruntung; tercapai maksudnya; tidak gagal (Poerwadarminta, 1976).

2.5 Keselamatan Jalan Raya

Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi berkelanjutan yang menekankan pada prinsip transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih (mengurangi polusi/pencemaran udara) dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh para penyandang cacat, anak - anak, ibu maupun para lanjut usia (Soejachmoen, 2004).

Untuk mewujudkan keselamatan jalan raya tersebut langkah pertama yang harus dilakukan adalah penerapan hirarki pemakaian jalan (Soejachmoen, 2004). Pembagian hirarki ini adalah sebagai berikut : prioritas utama pengguna jalan harus diberikan kepada pejalan kaki. Artinya semua pengguna transportasi lain harus mendahulukan kelompok pengguna jalan ini. Prioritas selanjutnya adalah para pengguna kendaraan tidak bermotor, karena lebih ramah lingkungan. Prioritas ketiga adalah angkutan umum, dan yang paling akhir mendapatkan prioritas adalah kendaraan pribadi (Soejachmoen, 2004).

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Rachma (2004) menyatakan bahwa peningkatan keselamatan jalan raya sangat tergantung kepada ketersediaan fasilitas jalan. Jalan raya yang baik adalah jalan raya yang terencana dan dapat memberikan tingkat keselamatan lalu lintas yang lebih baik, kesalahan penilaian menjadi lebih kecil, tidak ada konsentrasi kendaraan pada suatu saat atau tidak terjadi kesalahan persepsi di jalan dan dengan demikian terjadinya kecelakaan dapat dihindari dengan penyediaan lebih banyak ruang dan waktu dalam perancangan (Patti, 2007).

Dalam undang - undang lalu lintas, yaitu UU No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 2 ayat 1 menyatakan bahwa keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan ketentuan - ketentuan mengenai rekayasa dan manajemen lalu lintas. Definisi manajemen lalu lintas menurut UU No.14 tahun 1992 adalah suatu kegiatan yang meliputi perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas yang bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

2.6 Pengemudi

Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks. Pekerjaan ini memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus menghadapi kendaraan dengan peralatannya dan menerima pengaruh dan rangsangan dari keadaan sekelilingnya. Kelancaran dan keselamatan lalu lintas tergantung pada kesiapan dan keterampilan pengemudi dalam menjalankan kendaraannya. Dalam menjalankan tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh faktor, yaitu (Notoatmodjo, 2007):

1. Faktor eksternal

Kondisi lingkungan yang berbeda - beda mempengaruhi konsentrasi dan perhatian pengemudi.

2. Faktor Internal

Kemampuan mengenal merupakan hal yang pertama diperlukan dan hal ini berkaitan dengan panca indera. Pengetahuan yang berkaitan dengan lalu lintas dan kendaraan tidak kalah pentingnya bagi pengemudi. Kesanggupan dan kecakapan ini dinyatakan dalam bentuk Surat Izin Mengemudi (SIM). Sikap, hal ini biasanya dipengaruhi oleh kondisi fisik mental dan sikap sangat berpengaruh pada watak dan tingkah laku mengemudi.

2.7 Perilaku Pengemudi

Perilaku adalah suatu kegiatan atau aktifitas organisme (makhluk hidup) yang bersangkutan. Oleh sebab itu, dari sudut pandang biologis semua makhluk

hidup mulai tumbuh-tumbuhan, binatang sampai dengan manusia itu berperilaku, karena mereka mempunyai aktifitas masing-masing. (Notoatmodjo, 2007)

Perilaku dinyatakan sebagai tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa perilaku pengemudi adalah reaksi atau tanggapan pengemudi selama mengemudikan atau mengendarai kendaraan terhadap rangsangan ataupun situasi di jalan (Poerwadarminta, 1976).

Menurut Hobbs (1995), pengemudi digolongkan antara pengemudi yang aman dan tidak aman. Empat kategori pengemudi diidentifikasi setelah mengamati kinerja mereka dalam mengendarai kendaraan pada satu rute pengujian. Observasi-observasi ini mencakup kecelakaan di dekat lokasi, pandangan ke kaca spion, gerakan kendaraan, dan respon didahului dan mendahului. Kategori setiap pengemudi dapat dilihat pada bagian uraian berikut :

1. *Safe* (S, aman) : sangat sedikit kecelakaan, memakai sinyal dengan baik, tidak melaksanakan gerakan yang tidak umum. Frekuensi menyalip sama dengan frekuensi menyiap.
2. *Dissociated active* (DA, aktif terpisah) : banyak mendapat kecelakaan dan gerakannya berbahaya, mengemudi dengan cara seenaknya, sedikit memberi sinyal dan jarang melihat kaca spion. Tersalip lebih sering dari pada menyalip.
3. *Dissociated passive* (DP, pasif terpisah) : kendaraan rendah, mengemudi di daerah median, dan dengan hanya sedikit penyesuaian dengan kondisi sekitar. Tersalip lebih jarang dibanding menyalip.

4. *Injudicious* (I, kemampuan menilai kurang) : estimasi jarak tidak baik, dan gerakannya tidak umum, terlalu sering melihat kaca spion, dan sering hampir mendapat kecelakaan. Gerakan menyalip tidak baik.

