

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Umum

Menurut Baker (1975) kecelakaan lalu lintas paling sedikit melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan kerusakan yang merugikan pemiliknya. Menurut Hobbs (1995) kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring penambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan. Filosofi penelitian kecelakaan menganggap kecelakaan sebagai suatu peristiwa yang acak, dari dua aspek yaitu lokasi dan waktu. Menurut Oglesby & Hicks (1998) kecelakaan bermotor seperti halnya seluruh kecelakaan lainnya, adalah kejadian langsung tanpa diharapkan dan umumnya ini terjadi dengan sangat cepat. Selain itu, kecelakaan adalah puncak rangkaian kejadian yang naas. Apabila dengan berbagai cara mata rantai kejadian ini dapat diputus, kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dicegah.

Menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (*muatan*) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*comoditi*) dan penumpang ke tempat lain.

Menurut Miro (2002) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke

tempat lain, dimana tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

2.2 Pembahasan Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian dimana sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. WHO (2013) setiap tahun 1,24 juta jiwa meninggal dikarenakan kecelakaan lalu lintas, 23% merupakan pengendara motor, 22% pejalan kaki, 5% pengendara sepeda, 31% pengendara mobil, dan 19% sisanya yaitu pengguna jalan yang tidak ditentukan.

2.3 Faktor Yang Menyebabkan Kecelakaan

Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor kondisi jalan. Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Disamping itu masih ada faktor lingkungan dan cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.

1. Faktor manusia

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan. Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan. Selain itu manusia

juga sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan.

2. Faktor kendaraan

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap dipakai. Oleh karena itu, kendaraan harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian kendaraan berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, sabuk pengaman, dan alat-alat safety.

3. Faktor kondisi jalan

Jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Begitu juga tidak berfungsinya marka dan rambu lalu lintas dengan optimal dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

4. Faktor cuaca

Pada saat dimana hari tersebut hujan dapat mempengaruhi unjuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena *wiper* (penghapus kaca) tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pergunungan.

2.3.1 Klasifikasi kecelakaan lalu lintas

Di dalam Undang-Undang Republik Indonesia no. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 229 kecelakaan lalu lintas dapat digolongkan sebagai berikut.

1. Kecelakaan lalu lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan atau barang,
2. Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang,
3. Kecelakaan lalu lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat sampai meninggal dunia.

Ada beberapa jenis kecelakaan lalu lintas menurut Dephub RI (2006), dapat dilihat sebagai berikut.

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 searah,
3. *Sideswape (Ss)*, kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan,
4. *Head-On (Ho)*, tabrakan antara yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak sideswape),
5. *Backing*, tabrakan secara mundur.

2.4 Pengelompokan Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 pasal 7 sampai 10 bagian kedua tahun 2004 tentang jalan. Jalan umum dikelompokkan menjadi beberapa bagian seperti sistem jaringan jalan, fungsi jalan, status jalan dan kelas jalan.

2.4.1 Sistem jaringan jalan

Jaringan jalan terdiri dari jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder. Definisi kedua sistem jaringan jalan tersebut adalah sebagai berikut.

1. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.
2. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

2.4.2 Fungsi jalan

Jalan umum menurut fungsinya terbagi menjadi jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Berikut adalah definisi dari keempat fungsi jalan tersebut :

1. jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna,

2. jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi,
3. jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi,
4. jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

2.4.3 Status jalan

Jalan umum menurut statusnya terbagi aras jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa sebagai berikut :

1. jalan nasional adalah jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol,
2. jalan provinsi adalah jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi,
3. jalan kabupaten adalah jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer (diluar jalan nasional dan jalan provinsi), yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten,

4. jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan didalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat pemukiman yang berada di dalam kota,
5. jalan desa adalah jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpemukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

2.4.4 Kelas jalan

Pengelompokan menurut kelas jalan dimaksudkan untuk standarisasi penyediaan prasarana jalan. Pembagian kelas jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Pengaturan kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil. Pembagian kelas jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 pasal 19 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut :

1. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton,
2. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu)

- milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton,
3. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton,
 4. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton,
 5. lebar laju ideal yang dikelompokkan menurut kelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.1 Lebar Ideal Menurut Kelas Jalan

Fungsi	Kelas	Lebar Lajur Ideal (m)
Arteri	I	3,75
	II, III A	3,50
Kolektor	III A, III B	3,00
Lokal	III C	3,00

Sumber : Departemen Pekerjaan Umum 1997

2.5 Data Kecelakaan Lalu Lintas

Malkhamah (1995) data kecelakaan lalu lintas yang lengkap dan akurat sangat diperlukan untuk membantu memahami segala hal yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas, karakteristik kecelakaan yang terjadi, penyebab terjadinya kecelakaan, lokasi-lokasi rawan kecelakaan, dan lain-lain. Analisis yang dilakukan dengan benar dan tepat dapat membantu memberikan keputusan atau kebijaksanaan dalam masalah kecelakaan karena sistem pencatatnya harus dilakukan dengan sebaik dan seefektif mungkin. Pendataan yang baik sangat membantu instansi-instansi yang memerlukan data kecelakaan lalu lintas untuk berbagai macam tujuan.

1. Perusahaan Asuransi, untuk kelengkapan tuntutan klaim,
2. Perancang Jalan Raya, untuk merancang geometrik jalan raya yang aman dan nyaman bagi pengguna jalan,
3. Polisi lalu lintas, untuk mengetahui titik-titik rawan kecelakaan, statistik perkembangan kecelakaan yang terjadi setiap jangka waktu tertentu,
4. Bagi pemerintah yang membuat kebijaksanaan-kebijaksanaan dan Undang-Undang yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas.