

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kecelakaan

Kecelakaan (*International Labour Office*, 1989) merupakan kejadian yang tidak terencana dan terkontrol, yang disebabkan oleh manusia, situasi/ faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat (ataupun tidak) menimbulkan *injury*, kesakitan, kematian, kerusakan property, atau kejadian yang tidak diinginkan.

2.2 Faktor Penyebab Kecelakaan

Secara umum ada empat faktor utama penyebab kecelakaan: faktor pengemudi (*road user*), faktor kendaraan (*vehicle*), faktor lingkungan jalan (*road environment*), dan faktor cuaca. Ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, hal-hal yang tercakup dalam faktor-faktor tersebut antarlain adalah :

- a. Faktor pengemudi: kondisi fisik (mabuk, lelah, sakit, dan sebagainya), kemampuan mengemudi, penyebrang atau pejalan kaki yang tidak konsentrasi.
- b. Faktor kendaraan: kondisi mesin, rem, lampu, ban, muatan, dan masih banyak lagi.
- c. Faktor lingkungan jalan: desain jalan (*medium, gradient, alinyemen*, jenis permukaan), control lalu lintas (marka, rambu, lampu lalu lintas).
- d. Faktor cuaca : hujan, kabut, asap, dan salju.

Pada intinya faktor-faktor diatas memiliki kaitannya. Sehingga, dengan diketahuinya faktor penyebab terjadinya kecelakaan dapat ditentukan langkah-langkah guna menurunkan jumlah angka kecelakaan.

2.3 Pengelompokan Jalan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 19 ayat 1 sampai 3, jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan fungsi dan identitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan, kelancaran lalu lintas, angkutan jalan, dan daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor.

2.3.1 Kelas Jalan

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 3.500 (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 melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

2.3.2 Sistem Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan terdiri dari dua sistem yaitu sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan sekunder. Kedua sistem tersebut diartikan 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.

2.3.3 Status Jalan

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa sebagai berikut:

1. Jalan nasional sebagaimana dimaksud merupakan 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 sebagaimana dimaksud merupakan 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 sebagaimana dimaksud merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
4. Jalan kota sebagaimana dimaksud adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

5. Jalan desa sebagaimana dimaksud merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

2.3.4 Fungsi Jalan

Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan sebagai berikut :

1. Jalan arteri sebagaimana dimaksud 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 sebagaimana dimaksud 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 sebagaimana dimaksud 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 sebagaimana dimaksud merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

2.4 Peraturan dan Perundang-undangan Lalu Lintas

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk hukum yang menjadi acuan utama yang mengatur

aspek-aspek mengenai lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-undang ini merupakan penyempurnaan dari undang-undang sebelumnya yaitu Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang sudah sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru. Setelah undang-undang mengenai lalu lintas dan angkutan jalan yang lama diterbitkan kemudian diterbitkan 4 (empat) Peraturan Pemerintah (PP), yaitu: PP No. 41/1993 tentang Transportasi Jalan Raya, PP No. 42/1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor, PP No. 43/1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, PP No. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Lalu dibuatlah pedoman teknis untuk mendukung penerapan Peraturan Pemerintah (PP) diatas yang diterbitkan dalam bentuk Keputusan Menteri (KepMen). Beberapa contohnya KepMen tersebut, yaitu: KepMen No. 60/1993 tentang Marka Jalan, KepMen No. 61/1993 tentang Rambu-rambu Jalan, KepMen No. 62/1993 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, KepMen No. 65/1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Kemenhub RI, 2011).

2.5 Rambu dan Marka Jalan

Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan,

perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan (Pasal 1 ayat 17 Undang-Undang No. 22/2009).

Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas (Pasal 1 ayat 18 Undang-Undang No. 22/2009)

2.5.1 Tujuan pemasangan rambu dan marka jalan

Menurut Munawar (2004), tujuan pemasangan rambu dan marka jalan sebagai alat untuk mengendalikan lalu lintas, khususnya untuk meningkatkan keamanan dan kelancaran pada sistem jalan yang dapat menyampaikan informasi (perintah, peringatan, dan petunjuk) kepada pemakai jalan serta dapat mempengaruhi pengguna jalan.

2.5.2 Persyaratan rambu dan marka jalan

Menurut Munawar (2004), agar supaya marka dan rambu tersebut menjadi efektif, maka harus memenuhi persyaratan sebagai berikut ini:

1. Memenuhi suatu kebutuhan tertentu.
2. Dapat terlihat dengan jelas.
3. Memaksakan perhatian.
4. Menyampaikan suatu maksud yang jelas dan sederhana.
5. Perintahnya dihormati dan dipatuhi secara penuh oleh para pemakai jalan.
6. Memberikan waktu yang cukup untuk menanggapi atau bereaksi.

Untuk menjamin keefektifan rambu dan marka jalan, ada tiga pertimbangan yang harus dilakukan :

1. Desain : ukuran, bentuk, warna, kemudian membaca rambu serta penerangan dan pemantulannya.
2. Lokasi : terletak didalam kerucut sudut penglihatan pemakai jalan.
3. Keseragaman penggunaannya : pemakai jalan mendasarkan reaksinya terhadap rambu atas pengalaman sebelumnya terhadap rambu tersebut.

Rambu-rambu standar harus digunakan. Keseragaman meliputi :

- a. Bentuk.
 - b. Warna.
 - c. Dimensi (ukuran – ukuran).
 - d. Pesan yang disampaikan baik dengan kata – kata maupun simbol (lambang).
 - e. Jenis huruf.
 - f. Metode penerangan dan pemantulannya.
 - g. Lokasi.
 - h. Tiang dan pemasangannya.
- 