

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan (UU No.22 tahun 2009) bahwa 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 atau kerugian harta benda.

Kecelakaan berdasarkan korban kecelakaan di digolongkan menjadi :

1. Korban luka ringan

Korban luka ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan pada kendaraan/barang dan tidak mengakibatkan cacat ataupun meninggal dunia

2. Korban luka berat

Korban luka berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan cacat tetap dan dirawat tiga puluh hari sejak kejadian kecelakaan

3. Korban Mati

Korban mati adalah korban yang dipastikan mati/meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut

Pada umumnya terjadi kecelakaan lalu lintas karena berbagai faktor penyebab seperti pelanggaran lalu lintas atau tindakan kurang hati-hati para pelanggar atau tindakan kurang hati-hati pengguna jalan (pengemudi kendaraan dan pejalan kaki), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca atau pandangan terhalang. Namun, secara umum bahwa penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia itu sendiri.

B. Karakteristik Kecelakaan

Data kecelakaan lalu lintas didapatkan dari catatan kepolisian dalam kurun waktu tiga tahun berturut turut atau sekurang kurangnya dua tahun berturut turut kemudian, dianalisis karakteristiknya menggunakan pendekatan 5W+1H, yaitu Why (penyebab kecelakaan), What (tipe tabrakan), Where (lokasi kecelakaan), Who (pengguna jalan yang terlibat), When (waktu kejadian), dan How (tipe pergerakan kendaraan).

Menurut penelitian Siregar, M, B, Sembiring, I, S., (2004), Winayati, Lubis F., (2015), dan Pahluka, L, A., (2017) Karakteristik kecelakaan sebenarnya bertujuan untuk mengidentifikasi kecelakaan lalu lintas berdasarkan hari kejadian, jam kejadian, tipe kecelakaan, jenis kendaraan, jenis kelamin, profesi dan usia korban

C. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009, Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi ;

1. Marka Jalan

Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau diatas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambing yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas

2. Rambu Lalu Lintas

Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambing, huruf, angka, kalimat, dan atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan

3. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)

Alat pemberi isyarat lalu lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan

4. Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan

Alat pengendali pengguna jalan terdiri dari alat pembatas kecepatan dan alat pembatas tinggi dan lebar. Alat pembatas kecepatan digunakan

untuk memperlambat kecepatan kendaraan berupa peninggian Sebagian badan jalan dengan lebar dan kelandaian tertentu yang posisinya melintang terhadap badan jalan, sedangkan alat pembatas kecepatan meliputi ; *speed bump*, *speed hump*, dan *speed table*. Alat pembatas tinggi dan lebar merupakan kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membatasi tinggi dan lebar kendaraan memasuki suatu ruas jalan tertentu.

Alat pengaman pengguna jalan terdiri dari pagar pengaman (*guardrail*), cermin tikungan, patok lalu lintas, pulau lalu lintas, jalur penghentian darurat dan pembatas lalu lintas

5. Fasilitas pendukung

Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan diluar badan jalan, meliputi ; jalur khusus angkutan umum, jalur kendaraan tidak bermotor, parkir pada badan jalan, dan tempat istirahat

D. Inspeksi Keselamatan Jalan

Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) merupakan bagian dari pengawasan terhadap keselamatan jalan. upaya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas adalah dengan melakukan survei pada ruas jalan/daerah rawan kecelakaan. Dalam pengertian lain, Inspeksi Keselamatan Jalan diartikan sebagai suatu upaya pencegahan dan pengendalian kecelakaan yang dilakukan dengan cara mengaudit ruas jalan/daerah rawan kecelakaan dengan menemukan kelemahan kelemahan yang berkaitan dengan keselamatan jalan berdasarkan ketentuannya (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2006) dalam (Sujanto dan Mulyono, 2012)

Sesuai pedoman Direktorat Jendral Bina Marga, 2007, Infrastruktur jalan yang berkeselamatan mengandung prinsip sebagai berikut:

- a) *Communication, self explaining* dan *self enforcing*; jalan yang dirancang dengan tingkat keselamatan yang tinggi dan mampu mengomunikasikan marka, rambu dan sinyal kepada pengguna jalan dan jalan yang berkeselamatan harus mampu berfungsi secara optimal walaupun tanpa bantuan penegak hukum. Prinsip ini menekankan pentingnya lingkungan jalan didesain dan dilengkapi dengan berbagai perlengkapan jalan yang selalu dapat diandalkan dan dipahami oleh penggunanya.
- b) *Forgiving road*; kondisi jalan yang mampu mempengaruhi dampak atau tingkat fatalitas pengguna jalan ketika terjadi kecelakaan. Prinsip kedua ini mengakui bahwa situasi dan kondisi berbahaya tetap mungkin terjadi sebagai akibat kegagalan sistem manusia. Dalam situasi ini, lingkungan jalan diharapkan masih dapat memberikan peluang yang besar bagi pengguna jalan untuk tidak cedera terlalu parah atau terenggut nyawanya apabila terjadi kecelakaan di jalan raya.

Kondisi dan karakteristik fisik jalan yang perlu diketahui dan dianalisis adalah kondisi perkerasan jalan, keberadaan dan visibilitas marka dan rambu jalan, keadaan, lokasi, dan kondisi penerangan jalan, karakteristik bahaya pada sisi jalan, dan kelompok pengguna yang rentan.

E. Daerah rawan kecelakaan

Menurut Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (Pd T-09-2004-B), suatu lokasi dapat dinyatakan sebagai lokasi rawan kecelakaan adalah :

1. Memiliki angka kecelakaan yang tinggi
2. Daerah kejadian kecelakaan relative menumpuk
3. Daerah kecelakaan berupa persimpangan atau segmen ruas jalan (sepanjang 100 – 300 m untuk jalan perkotaan dan sepanjang 1 km untuk jalan antar kota)
4. Kecelakaan terjadi dalam ruang dan rentang waktu yang relatif sama
5. Memiliki penyebab kecelakaan dengan faktor spesifik

Identifikasi terhadap daerah rawan kecelakaan ditentukan berdasarkan frekuensi angka kecelakaan yang tinggi dari data kecelakaan selama tiga tahun berturut turut atau sekurang kurangnya dua tahun berturut turut. Menurut Basuki Imam (2016) dalam Modul Bimbingan Teknis Inspeksi Bidang Keselamatan LLAJ di Propinsi Jambi, daerah rawan kecelakaan diklasifikasikan menjadi :

a) *Black Spot* (Titik Daerah Rawan Kecelakaan)

Daerah pada jaringan jalan dimana frekuensi kecelakaan atau jumlah kecelakaan lalulintas dengan korban mati, atau kriteria kecelakaan lainnya, pertahun lebih besar daripada jumlah minimal yang ditentukan. Seperti sebuah persimpangan, atau bentuk yang spesifik seperti Jembatan, atau panjang jalan yang pendek, biasanya tidak lebih dari 0,3 km.

b) *Black Site* (Ruas Jalan Daerah Rawan Kecelakaan)

panjang jalan yang mengalami tingkat kecelakaan, atau kematian, atau kecelakaan dengan kriteria lain perkilometer pertahun, atau perkilometer

kendaraan yang lebih besar dari pada jumlah minimal yang telah ditentukan. Seperti panjang jalan lebih dari 0,3 km, tapi biasanya terbatas dalam satu bagian rute dengan karakteristik serupa yang panjangnya tidak lebih dari 20 km

c) *Black Area* (Wilayah Rawan Kecelakaan)

wilayah dimana jaringan jalan mengalami frekuensi kecelakaan, atau kematian, atau kriteria kecelakaan lain, pertahun yang lebih besar dari jumlah minimal yang ditentukan. Seperti wilayah yang meliputi beberapa jalan raya atau jalan biasa, dengan penggunaan tanah yang seragam dan yang digunakan untuk strategi manajemen lalu lintas berjangkauan luas. Di daerah perkotaan wilayah seluas 5 kilometer persegi sampai 10 kilometer persegi