

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Definisi Kecelakaan

Dalam Undang–Undang RI No.14 tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka–sangka dan melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas secara umum dapat didefinisikan sebagai kesalahan di dalam sistem jalan oleh pemakai jalan. Dimana kecelakaan akan terjadi jika salah satu unsurnya tidak berfungsi atau berperilaku sebagaimana mestinya.

Menurut Undang–Undang RI No 14 tahun 1992 pasal 20 Faktor kelelahan dan kejenuhan sangat berpengaruh terhadap kemampuan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor secara wajar. Oleh karena itu diperlukan pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi dan pergantian pengemudi setelah menempuh jarak dan waktu tertentu mutlak diperlukan. Ketentuan ini dimaksudkan untuk melindungi keselamatan pengemudi dan masyarakat, baik sebagai penumpang maupun sebagai pemilik barang serta pengguna jalan lainnya. Selain itu, ketentuan ini juga diperlukan untuk menjaga keselamatan lalu lintas pada umumnya.

Menurut Carter, E.C.,Homburger,W.S., (1978), kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan

lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait.

2.2. Pendekatan Ganda Pada Kecelakaan Jalan Raya

Menurut Oglesby, C.H. (1988) pada buku Teknik Jalan Raya I suatu kecelakaan kendaraan bermotor, seperti halnya kecelakaan lainnya adalah kejadian yang berlangsung tanpa diduga atau diharapkan. Pada umumnya ini terjadi dengan sangat cepat. Selain itu, kecelakaan adalah puncak rangkaian kejadian yang naas. Apabila, dengan berbagai cara, mata rantai kejadian ini dapat diputuskan, maka kemungkinan terjadinya kecelakaan akan dapat dicegah. Salah satu kelemahan terbesar dalam usaha mengurangi kecelakaan jalan raya saat ini adalah pelaksanaan hukum dan petugas kontrol hanya membatasi dan menjaga orang kurang sehat agar tidak mengemudi. Dengan bertambahnya usia, refleksi pengemudi menjadi lebih lambat dan kemampuan fisik tertentu akan menurun dan terlihat banyak orang yang lebih tua akan banyak mengalami kecelakaan, tetapi mereka lebih berhati-hati dan membuat lebih sedikit keputusan yang salah dalam kesadaran.

2.3. Pendekatan Teknik Pada Kecelakaan Jalan Raya

Menurut Oglesby, C.H., Hicks.R.G., (1988) pada buku Teknik Jalan Raya I untuk menghilangkan atau mengurangi kemungkinan kecelakaan, pembangunan fasilitas baru atau rekonstruksi fasilitas yang ada pada standar yang menghapuskan sebagian besar bahaya adalah penyelesaian yang ideal. Tetapi karena dana yang

tersedia terbatas, perhatian harus difokuskan pada tempat yang paling sering terjadi kecelakaan. Dengan adanya informasi yang tepat tentang medan dan sifat kecelakaan, insinyur kemudian dapat mengembangkan skema perbaikan dengan menggunakan perangkat seperti pembuatan garis, rambu, sinyal, kerb, pulau kanalisasi, penghalang, lampu atau peralatan lain, dan bahkan mungkin rekonstruksi, yang efektif dalam situasi yang serupa.

2.4. Penyebab Kecelakaan

Menurut Hobbs, F.D. (1995) keselamatan jalan dapat ditingkatkan dan kecelakaan dapat dikurangi atau konsekuensinya diperkecil. Terjadinya suatu kecelakaan tidak selalu ditimbulkan oleh suatu sebab tetapi oleh kombinasi berbagai efek dari sejumlah kelemahan ataupun gangguan yang berkaitan dengan pemakai kendaraannya dan tata letak jalan. Begitu juga kondisi lingkungan juga sangat mempengaruhi, misalnya permukaan jalan, pengaruh cuaca, tergesa-gesa. Laju kecelakaan waktu malam, untuk jalan yang tidak berlampu adalah sekitar 2 kali laju kecelakaan pada siang hari. Kesalahan yang dilakukan pengemudi dan kesulitannya dalam memahami sistem jalan adalah indikator yang berguna dalam perancangan jalan yang salah. Kesalahan-kesalahan ini biasanya timbul dari perilaku yang sering berkaitan dengan beberapa kelemahan pengemudi bukannya tidak tanggung jawab atau mau merusak.

2.5. Data Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Malkhamah, Siti. (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 pencatatannya 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.

Data tentang kecelakaan lalu lintas juga sebaiknya mudah diakses guna mempermudah pihak-pihak pengguna data tersebut.

2.6. Tujuan Pemasangan Rambu dan Marka Jalan

Menurut Munawar, Ahmad. (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.

2.7. Persyaratan Rambu dan Marka Jalan

Menurut Munawar, Ahmad. (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. disain : ukuran, bentuk, warna, kemudahan membaca rambu serta penerangan dan pemantulannya,
2. lokasi : terletak di dalam 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.

2.8. Fasilitas Perlengkapan Jalan

Menurut PP 43 tahun 1993, bagian fasilitas perlengkapan jalan raya adalah sebagai berikut:

1. rambu-rambu :
 - a. rambu peringatan,
 - b. rambu larangan,
 - c. rambu perintah,
 - d. rambu petunjuk.
2. marka Jalan :
 - a. marka membujur,
 - b. marka melintang,
 - c. marka serong,
 - d. marka lambang,
 - e. marka lainnya.

3. alat pemberi isyarat lalu lintas :
 - a. lampu tiga warna,
 - b. lampu dua warna,
 - c. lampu satu warna.
4. kekuatan hukum alat pemberi isyarat lalu lintas, rambu-rambu, dan marka jalan serta kedudukan petugas yang berwenang,
5. alat pengendali dan pengaman pemakai jalan :
 - a. alat pengendali pemakai jalan :
 - a.1. alat pembatas kecepatan,
 - a.2. alat pembatas tinggi dan lebar.
 - b. alat pengaman pemakai jalan :
 - b.1. pagar pengaman,
 - b.2. cermin tikungan,
 - b.3. delineator,
 - b.4. pulau-pulau lalu lintas,
 - b.5. pita penggaduh.
6. alat pengawasan dan pengamanan jalan yang berupa alat penimbangan yang dapat dipasang secara tetap atau alat timbang yang dapat dipindah-pindahkan,
7. fasilitas pendukung :
 - a. fasilitas pejalan kaki,
 - b. fasilitas parkir pada badan jalan,
 - c. halte,

- d. tempat istirahat,
- e. penerangan jalan.

2.9. Teori Tentang Lalu - Lintas

Menurut Oglesby, C.H., Hicks. R.G., (1988) Hasil dari berbagai studi tentang kapasitas jalan raya dan hubungan antara volume lalu lintas dengan kualitas arus lalu lintas dirangkum di dalam Highway Capacity Manual, Manual memuat beberapa penemuan dari berbagai observasi lapangan, yang pada akhirnya memberikan sumbangan pada teori-teori tentang lalu lintas. Kesulitan-kesulitan penggunaan pendekatan teoritis seperti ini yaitu bahwa arus lalu lintas tidak bisa tetap dalam hal pengemudi maupun faktor-faktor lingkungan, dan oleh karena itu tidak dapat dihasilkan data dengan tepat, dan kesulitan dalam menyatakan kondisi jalan yang sebenarnya secara matematis.