BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Jalan

Menurut Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

2.2. Kecepatan

Kecepatan adalah besaran yang menunjukan jarak yang ditempuh kendaraan. Dalam kondisi normal laju kendaraan cukup tinggi dan arus kendaraan relatif sedikit. Sedangkan sebaliknya apabila arus kendaraan relatif banyak maka laju kendaraan akan semakin rendah. Makin besar arus kendaraan, laju kendaraan makin tidak leluasa, sehingga kecepatan makin rendah (Sukirman, 1994).

Menurut Warpani (2002), untuk menjaga keselamatan lalu lintas maka diperlukan metode – metode untuk membatasi kecepatan yang secara umum ada dua metode dasar yang dapat dilakukan untuk membatasi kecepatan kendaraan, yaitu;

1. perubahan geometrik jalan, yaitu penyempitan jalan dan modifikasi persimpangan,

2. perubahan permukaan jalan, yaitu berupa perubahan permukaan jalan yang menjadikan pengendara merasa tidak nyaman, misalnya *speed hump / road hump* (polisi tidur).

Menurut Malkhamah (1996), bahwa tingkat kecepatan kendaraan di jalan raya mempengaruhi tingkat kecelakaan lalu lintas. Semakin tinggi tingkat kecepatan kendaraan semakin tinggi pula kemungkinan terjadinya kecelakaan. Kemungkinan terjadinya kecelakaan akibat kecepatan tinggi ini berkaitan erat dengan :

1. jarak pandang,
2. lebar jalan,
3. cuaca.

2.3. Kendaraan Bermotor

Dalam Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kemudian dijelaskan bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

2.4. Rambu Lalu Lintas dan Marka Jalan

Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan bahwa rambu lalu lintas adalah bagian

perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan,perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Kemudian disebutkan juga bahwa marka jalan adalah suatu tanda yang berada dipermukaan 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.

2.5. Perilaku Pengemudi

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat (2008), 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. Perilaku pengemudi selama mengemudikan kendaraan di jalan, berpengaruh terhadap keselamatan pengemudi itu sendiri maupun pengguna jalan lain.

Menurut Hobbs (1995), pengemudi digolongkan antara pengemudi yang aman dan tidak aman. Empat kategori pengemudi diindentifikasi setelah mengamati kinerja mereka dalam mengendarai kendaraan pada suatu 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, tidakmelaksanakan 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): kesadaran rendah, mengemudi di daerah median, dan dengan hanya sedikit penyesuai 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.