

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Carter (1978), kecelakaan didefinisikan sebagai peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas.

Definisi kecelakaan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 adalah suatu peristiwa yang tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa kendaraan lain, mengakibatkan kerugian harta benda atau korban manusia.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan dimana korban mengalami luka fisik, kerugian kendaraan, dan bahkan kematian.

2.2. Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas diklasifikasikan sebagai berikut:

2.2.1 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

- a. kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban mengalami luka-luka tapi tidak membahayakan jiwa dan tidak perlu pertolongan dari rumah sakit,
- b. kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban mengalami luka yang cukup serius dan perlu pertolongan dari rumah sakit,

- c. kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka yang berat dan perlu pertolongan dari rumah sakit.

2.2.2 Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Karakteristik kecelakaan lalu lintas menurut Dephub RI (2006) dapat dibagi menjadi beberapa jenis tabrakan, yaitu:

- a. angle (Ra), kendaraan mengalami tabrakan dari arah yang berbeda, tapi bukan dari arah berlawanan,
- b. rear-end (Re), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah,
- c. sideswape (Ss), kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan,
- d. head-on (Ho), tabrakan antara yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak sideswape),
- e. backing, tabrakan secara mundur.

2.2.3 Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi tiga, yaitu:

- a. meninggal dunia adalah korban dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut,

- b. luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih,
- c. luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit.

2.3 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Austroads, (2002) kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh faktor, yaitu:

- a. faktor manusia (human factors)

Kejadian kecelakaan hampir semua disebabkan oleh manusia atau pengendara yang melakukan pelanggaran aturan lalu lintas. Contoh perilaku pengemudi yang dapat menyebabkan kecelakaan yaitu pandangan dan pendengaran, kemampuan membuat keputusan, dan kecepatan reaksi terhadap perubahan kondisi lingkungan dan jalan.

- b. faktor kendaraan (vehicle factors)

Kendaraan merupakan hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan faktor keamanan yang menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai sehingga harus dipelihara dengan baik agar semua bagian kendaraan berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, dan sabuk pengaman. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas, mengurangi jumlah korban kecelakaan lalu lintas, mengurangi kerusakan besar pada kendaraan.

c. faktor kondisi jalan dan kondisi alam

Kondisi jalan yang rusak dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Begitu juga tidak berfungsinya marka, rambu, dan alat pemberi isyarat lalu lintas dengan optimal juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dan aturan-aturannya dengan spesifikasi standar yang dilaksanakan secara benar dan perawatan secukupnya supaya keselamatan transportasi jalan dapat terwujud.

Berbagai faktor kondisi jalan yang sangat berpengaruh dalam kegiatan berlalu lintas. Hal ini mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan dalam menghadapi situasi seperti:

- a. lokasi atau letak jalan, antara lain jalan di dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan) dan jalan di luar kota (pedesaan),
- b. cuaca hari hujan juga mempengaruhi unjuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin dan jarak pandang menjadi lebih pendek.

Menurut Hobbs (1995) keselamatan jalan dapat ditingkatkan dan kecelakaan dapat dikurangi atau konsekuensinya diperkecil. Terjadinya suatu kecelakaan tidak selalu ditimbulkan oleh suatu sebab tetapi kombinasi berbagai efek sejumlah kelemahan yang berkaitan dengan pemakai kendaraannya dan tata letak jalan. Kondisi lingkungan juga sangat mempengaruhi, misalnya permukaan jalan, pengaruh cuaca, dan tergesa-gesa.

2.4 Pengelompokan Jalan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 pasal 7 sampai dengan pasal 10 bagian kedua Tahun 2004, jalan umum dikelompokkan ke dalam sistem jaringan jalan, fungsi jalan, status jalan dan kelas jalan.

2.4.1 Sistem Jaringan Jalan

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

- a. sistem jaringan jalan primer adalah 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,
- b. sistem jaringan jalan sekunder adalah 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 atas Jalan Arteri, Jalan Kolektor, Jalan Lokal dan Jalan Lingkungan sebagai berikut:

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

- b. jalan kolektor adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi,
- c. jalan lokal adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi,
- d. jalan lingkungan adalah 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 atas jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa sebagai berikut:

- a. jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol,
- b. jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi,
- c. jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer (diluar jalan nasional dan jalan provinsi), yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan

umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten,

- d. jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota,
- e. jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

2.4.4 Kelas Jalan

Pembagian kelas jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-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 adalah sebagai berikut:

- a. jalan kelas I adalah 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,
- b. jalan kelas II adalah 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,

- c. jalan kelas III adalah 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,
- d. jalan kelas khusus adalah 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.

Lebar lajur ideal yang dikelompokkan menurut kelasnya dapat dilihat pada

Tabel 2.1:

Tabel 2.1 Lebar Lajur 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

Menurut 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. Pendataan yang baik sangat membantu instansi-instansi yang memerlukan data kecelakaan lalu lintas untuk berbagai macam tujuan, yaitu:

- a. perusahaan asuransi, untuk kelengkapan tuntutan klaim,
- b. perancang jalan raya, untuk merancang geometrik jalan raya yang aman dan nyaman,
- c. polisi lalu lintas, untuk mengetahui titik-titik rawan kecelakaan,
- d. bagi pemerintah, untuk membuat Undang-Undang yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas.

2.6 Pustaka Analisis Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Pradana (2013), meneliti tentang analisis kecelakaan lalu lintas jalan Tol Semarang Timur – Merak KM 72 – KM 98. Penelitian dilakukan dengan penggunaan data kecelakaan lalu lintas dari kepolisian dari tahun 2011 – 2013 dan data kelengkapan prasaranan jalan. Penelitian ini untuk mengetahui letak *Black Spot*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode karakteristik, metode angka ekivalen kecelakaan, dan metode statistik kendali mutu. Hasil dari penelitian ini untuk mengetahui waktu terjadinya kecelakaan, tingkat kecelakaan, tipe kecelakaan, bulan kecelakaan, jenis kendaraan, cuaca terjadinya kecelakaan, posisi kecelakaan, faktor penyebab kecelakaan, menentukan titik *Black Spot*.