

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Umum

Pada umumnya lalu lintas yang melewati jalan raya terdiri lebih dari satu jenis kendaraan bermotor, yang terdiri dari kendaraan berat ( heavy vehicles ) dan kendaraan penumpang ( passenger cars ).

Di negara - negara berkembang, seperti di Indonesia jenis kendaraan yang melewati suatu jalan dapat terdiri dari kendaraan bermotor, ( misalnya ; bis, truck, sedan, wagon, dan sepeda motor ) dan kendaraan tak bermotor ( misalnya ; sepeda, becak, gerobak, dan andong ). Kendaraan tak bermotor ini di beberapa tempat, jumlahnya sangat banyak, misalnya di Yogyakarta, hingga dalam suatu studi ( misalnya dalam pelanggaran lalu lintas ) kendaraan - kendaraan itu tidak bisa diabaikan. ( Sukarno, 1993 )

Di negara maju seperti di London dan beberapa kota di negara berkembang antara lain Bangkok dan Surabaya, menghadapi persoalan pelanggaran lampu merah. Dan kota - kota negara berkembang lebih banyak menghadapi persoalan pelanggaran lampu merah, dibandingkan dengan London. (Sukarno, 1993)

Semua pengemudi yang menghadapi pilihan berhenti atau tidak ketika lampu merah menyala ternyata bervariasi diantara kota - kota yang di studi tersebut. Tabel 2.1 berikut ini menunjukkan hasil studi yang dilakukan oleh Transport and Road Research Laboratory (TRRL, 1975-1978 ), Pandu Widodo (1984), dan Soekarno (1987) yang dikutip oleh Sukarno (1993), mengenai pengemudi yang melanggar lampu merah ketika melewati persimpangan yang berlampu lalu lintas.

Tabel 2.1 Persentase Pengemudi Yang Melanggar lampu Merah Di Beberapa Kota

Kota	Jumlah kendaraan yang bebas memilih (kendaraan)	Jumlah kendaraan yang melanggar lampu merah (Kendaraan)	Persentase pelanggar lampu merah (%)
London, 1977	364	22	6
Bangkok, 1975	958	475	50
Bangkok, 1978	1856	575	31
Surabaya, 1975	253	92	36
Surabaya, 1976	396	130	49
Bandung, 1984	5078	2520	50
Yogyakarta, 1987	4380	1480	34

Sumber : Sukarno 1993, Efek kehadiran Kendaraan Berat Terhadap Pelanggaran Lampu Merah Di Persimpangan Berlampu Lalu Lintas Di Kota Yogyakarta.

Studi - studi tersebut di atas dilakukan saat tanpa penjaga artinya polisi tidak berada ditempat saat pengambilan data berlangsung.

Berdasarkan penelitian (TRRL), yang dikutip Jacob dkk (1981), didapat beberapa penyebab yang mempengaruhi perilaku lalu lintas bila menghadapi tanda (lampu lalu lintas) di persimpangan.

Adapun beberapa penyebabnya adalah :

- a. Disain geometri jalan
- b. Macam atau jenis kendaraan yang menggunakan jalan
- c. Cara pengaturan pewaktuan tanda ( signal timing )
- d. Pengaturan lalu lintas
- e. Pendidikan serta penegakan hukum

## 2.2 Kecelakaan

1. Kecelakaan adalah suatu rentetan kejadian yang biasanya mengakibatkan kematian, luka, atau kerusakan harta benda yang tidak disengaja dan terjadi di jalan atau tempat yang terbuka untuk umum dan digunakan untuk lalu lintas kendaraan. (National Safety Council, 1996)

2. 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. (Carter, 1978)

### 2.3 Pelanggaran Terhadap Lampu Lalu Lintas

Dari penelitian Sukarno ( 1993 ), dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan total pelanggaran ternyata ada polisi maupun tidak ada polisi efeknya sama yaitu pelanggaran tidak berubah, besarnya pelanggaran rata - rata 67 %.
2. Hadirnya kendaraan berat membawa perubahan pada pelanggaran lampu merah. Untuk keadaan " tidak ada polisi " artinya tidak ada dijaga oleh petugas maka pada umumnya hubungannya adalah positif ( makin banyak kendaraan berat, makin banyak pelanggaran terhadap lampu merah ). Sedangkan untuk keadaan " ada polisi " hubungannya bisa positif dan bisa pula negatif.

