

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum

Seiring dengan tumbuh kembangnya daerah perkotaan, mobilitas masyarakatnya semakin besar dan kebutuhan sarana akan transportasi pada masyarakat meningkat, hal ini mengakibatkan berbagai macam interaksi pada jaringan transportasi. Namun peningkatan jumlah penduduk di Indonesia seiring pertumbuhan jumlah kendaraan tidak seimbang dengan tingkat penambahan jaringan jalan serta fasilitas lalulintas, angkutan, dan prasarana transportasi dinegeri ini. Hal ini mengakibatkan menurunnya tingkat pelayanan transportasi pada masyarakat. Rendahnya tingkat pelayanan transportasi darat dapat dilihat dari adanya masalah lalulintas seperti kemacetan lalulintas, terjadinya tundaan pada daerah persimpangan dan terjadinya kecelakaan lalulintas.

Sebagaimana kota-kota yang padat penduduknya di Indonesia, Yogyakarta mempunyai permasalahan lalulintas yang cukup memprihatinkan. Tingginya tingkat pelanggaran dan kecelakaan merupakan dilema lalulintas yang akan terus

menjadi masalah lalu lintas yang perlu dicari jalan pemecahannya (tugas akhir Marliansyah). Beberapa definisi kecelakaan dari para ahli adalah sebagai berikut :

Menurut Carter dan Homburger dalam Dewanti (1996), kecelakaan lalu lintas bisa diartikan sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan pada fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudinya sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait. Kesalahan tersebut bisa dilihat sebagai kondisi yang tidak sesuai standar atau peraturan yang berlaku maupun kelalaian yang diperbuat manusia.

Menurut Yusuf dalam Sartono (1993), kecelakaan lalu lintas dapat didefinisikan sebagai kesalahan didalam sistem “jalan-kendaraan-pemakai jalan”. Sepanjang ketiga unsur dari sistem tersebut dapat beroperasi sebagaimana mestinya, kecelakaan tidak akan terjadi. Kecelakaan akan terjadi hanya apabila salah satu atau lebih dari unsur tersebut tidak berfungsi atau tidak berperilaku sebagai mana mestinya.

Menurut Diwirjo dalam Sartono (1993), terjadinya kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh tiga faktor utama, yaitu : manusia, kendaraan, dan jalan serta lingkungannya. Meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas juga disebabkan oleh meningkatnya kepadatan pengguna jalan yang dinyatakan dalam jumlah kepadatan per kilometer panjang jalan.

Menurut Peraturan Pemerintah RI No.43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban

manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalulintas dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dan diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.

National Safety Council dalam Marliansyah (2001), 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 lalulintas kendaraan.

Menurut Kadiyali (1983), kecelakaan lalulintas merupakan peristiwa yang tidak diharapkan melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor pada suatu ruas jalan dan mengakibatkan kerugian material bahkan sampai menelan korban jiwa.

Menurut Baker dalam Marliansyah (2001) menyatakan bahwa kecelakaan lalulintas adalah kejadian pada lalulintas jalan dimana paling sedikit melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan kerusakan yang merugikan pemiliknya.

Dari kejadian-kejadian kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi beberapa bagian sebagai berikut :

1. *Black Spot* : Mengelompokkan lokasi-lokasi kejadian kecelakaan yang biasanya berhubungan langsung dengan geometrik jalan persimpangan, tikungan atau perbukitan.
2. *Black Site* : Mengelompokkan dari panjang jalan yang mempunyai frekuensi kecelakaan tertinggi.
3. *Black Area* : Mengelompokkan daerah-daerah yang mana sering terjadi kecelakaan.

Menurut Nazyf dalam Marliansyah (2001), ditinjau dari tipe-tipe kecelakaan ditempat rawan kecelakaan yang umum ditemukan antara lain adalah :

1. Hilangnya kendali atas kendaraan.
2. Tabrakan sewaktu mendahului kendaraan lain (menyalip kendaraan yang ada didepannya)
3. Mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan yang ditetapkan untuk jalan tersebut.

2.2 Klasifikasi Kecelakaan Lalulintas

Sesuai dengan pemahaman bahwa unsur terpenting dalam kejadian kecelakaan lalulintas jalan adalah korban manusia, maka kecelakaan lalulintas dapat dibagi menjadi 4 (empat) macam kelas, yaitu (Sartono, 1993) :

1. Klasifikasi berat (*fatal accident*), apabila terdapat korban yang meninggal meskipun hanya satu orang dengan atau tanpa korban luka-luka berat dan ringan.
2. Klasifikasi sedang (*serious injury accident*), apabila tidak terdapat korban yang meninggal, namun dijumpai sekurang-kurangnya satu orang yang mengalami luka berat.
3. Klasifikasi ringan (*slight injury accident*), apabila tidak terdapat korban yang meninggal atau luka berat, dan hanya dijumpai korban dengan luka-luka ringan saja.
4. Klasifikasi lain-lain, apabila tidak ada manusia yang menjadi korban, sedangkan yang ada hanya kerugian materiil saja, baik berupa kerusakan kendaraan, jalan, jembatan, maupun fasilitas lainnya.

Menurut Kadiyali (1983) mengklasifikasikan kecelakaan menjadi :

1. Berdasarkan korban kecelakaan :

- 1). Kecelakaan luka fatal
- 2). Kecelakaan luka berat
- 3). Kecelakaan luka ringan

2. Berdasarkan lokasi kecelakaan :

- 1). Jalan lurus
- 2). Tikungan jalan
- 3). Persimpangan jalan
- 4). Tanjakan, turunan didataran atau dipegunungan, diluar kota maupun didalam kota.

3. Berdasarkan waktu terjadinya kecelakaan :

1). Jenis hari :

- (1). Hari kerja : Senin, Selasa, Rabu, Kamis, dan Jum'at
- (2). Hari libur : Minggu, dan hari-hari libur Nasional
- (3). Akhir minggu : Sabtu

2). Waktu :

- (1). Dini hari : jam 00.00 – 06.00
- (2). Pagi hari : jam 06.00 – 12.00
- (3). Siang hari : jam 12.00 – 18.00
- (4). Malam hari : jam 18.00 – 24.00

4. Berdasarkan jumlah kendaraan yang terlibat :

- 1). Kecelakaan tunggal

2). Kecelakaan ganda

3). Kecelakaan beruntun

National Safety Council dalam Marliansyah (2001) menggolongkan keadaan korban kecelakaan sebagai berikut :

1. Kecelakaan fatal, kecelakaan yang mengakibatkan sedikitnya satu orang meninggal dunia.
2. Kecelakaan tipe A, kecelakaan dengan kondisi korban banyak mengeluarkan darah sehingga anggota badannya terganggu.
3. Kecelakaan tipe B, kecelakaan yang mengakibatkan korban memar dan lecet saja.
4. Kecelakaan tipe C, kecelakaan dengan kondisi korban tanpa mengalami luka-luka yang tampak namun korban mengeluh sakit.
5. Kecelakaan kendaraan, kecelakaan yang hanya mengakibatkan kerugian pada kendaraan saja.

2.3 Korban Kecelakaan

Menurut Yusuf dalam Sartono (1993) menyatakan bahwa yang dimaksud dengan korban kecelakaan lalulintas ialah manusia yang menjadi korban akibat terjadinya kecelakaan lalulintas. Berdasarkan tingkat keparahannya, korban kecelakaan lalulintas (*casualities*) dibedakan menjadi 3 (tiga) macam, yaitu :

1. Korban meninggal dunia/mati (*fatality killed*)
2. Korban luka-luka berat (*serious injury*)
3. Korban luka-luka ringan (*slight injury*)

Menurut UU No. 14 Tahun 1992 dalam Marliansyah (2001) menyebutkan bahwa korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalulintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut. Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian di atas.

2.4 Data Kecelakaan Lalulintas

Menurut Dewanti (1996) dalam studi daerah rawan kecelakaan, data-datanya mencakup : lokasi kecelakaan, waktu kejadian, kondisi jalan, cuaca, pencahayaan, tipe kecelakaan, gerakan kendaraan, kontrol lalulintas dan akibat kecelakaan. Disamping data kecelakaan perlu didukung data kondisi jalan, lingkungan dan lalulintas daerah rawan kecelakaan.

Departemen perhubungan (1999), data sekunder mengenai kecelakaan lalulintas dan jaringan bersumber dari: Kepolisian (Dit Lantas) dan Bina Marga, mencakup:

1. Jumlah kecelakaan lalulintas 3-5 tahun
2. Kumpulan formulir kecelakaan (3L) 3-5 tahun.
3. Peta jaringan jalan dan simpang

Data primer untuk lokasi daerah rawan kecelakaan yang telah teridentifikasi, target data yang diperlukan:

1. Pola arus yang ada
2. Ketersediaan rambu dan marka jalan.

3. Ketersediaan lampu penerangan.
4. Kecepatan kendaraan.

