

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Umum

Dan sekarang ini pola arus lalu lintas jalan raya di Yogyakarta pada umumnya mempunyai corak lalu lintas yang masih tercampur (mixed traffic) dengan semua jenis kendaraan yang lewat tanpa adanya pemisah jalur. Hal itu akan berpengaruh terhadap penurunan tingkat pelayanan pada jalan yang bersangkutan.

Jumlah kecelakaan lalu lintas jalan raya di Indonesia sampai dengan tahun 1991 masih menunjukkan angka yang cukup tinggi. Data tahun terakhir menunjukkan bahwa rata-rata jumlah kecelakaan tiap tahun lebih dari 40.000 kasus, sedangkan korban mati akibat kecelakaan menunjukkan lebih dari 10.000 orang. Ini berarti bahwa setiap jam lebih 6 kali terjadi kecelakaan lalu lintas (FACHURROZY: 1992).

Disamping itu tingkat kedisiplinan dari penggunaan jalan di Yogyakarta masih relatif rendah, terutama para pengendara sepeda motor, sehingga tingkat pelanggaran lampu merah di beberapa tempat pertemuan jalan mencapai 37% .( Wendry Nazif, 1990 ).

Disini kami akan mengadakan penelitian tentang adanya daerah rawan kecelakaan pada daerah-daerah yang ada di Kabupaten Sleman yang mana daerah rawan kecelakaan tersebut dapat diidentifikasi dari seluk beluk kejadian

kecelakaan dengan mengelompokkan kejadian-kejadian kecelakaan tersebut yang mana kelompok-kelompok kejadian kecelakaan tersebut terdiri dari :

- a. Black spot : Menspesifikasikan lokasi-lokasi kejadian kecelakaan yang biasanya berhubungan langsung dengan geometrik jalan seperti persimpangan, tikungan atau perbukitan.
- b. Black site : Menspesifikasikan dari panjangnya jalan yang mempunyai frekuensi kecelakaan tinggi.
- c. Black area : Mengelompokkan daerah-daerah yang mana yang sering terjadi kecelakaan.

Maka dengan demikian kami dapat menyimpulkan bahwa definisi dari daerah rawan kecelakaan itu adalah tempat atau lokasi-lokasi dimana frekwensi kejadian kecelakaan yang paling sering terjadi dengan mengindentifikasikan panjang jalan berikut posisinya atau jaraknya dari jalan dan titik lokasi dimana kecelakaan banyak terjadi.

## 2.2. Data Kecelakaan Lalulintas

Dalam melakukan penelitian ini untuk mewujudkan keselamatan jalan raya, maka harus dikumpulkan data-data kecelakaan lalu lintas. Data tersebut dapat memberikan petunjuk yang berguna bagi metoda pencegahan, sebagai dasar untuk penelitian selanjutnya, indikasi keberhasilan dari tindakan perbaikan yang telah diambil, kecenderungan

jenis kecelakaan serta dapat digunakan untuk membandingkan kecelakaan yang terjadi pada perbedaan sifat dari pemakai jalan, perbedaan klas jalan jenis kendaraan dan kombinasinya.

Yang telah dikemukakan oleh Andreassed, 1983. Data kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi 4 kelompok.

1. Data Utama ( Primary Base Data )
2. Data Tambahan ( Supplenmentary Base Data )
3. Data Pelengkap ( Complementary Data )
4. Data Administrasi ( Administrative )

Meskipun data tersebut berbeda satu sama lain dalam hal tujuan dan kualitasnya, akan tetapi saling berkaitan erat dalam satu data kecelakaan. Penyumpulan data dapat dilakukan perbandingan atau secara keseluruhan tergantung keterbatasan instansi yang bersangkutan.

#### 2.2.1. Data Utama ( Primary Base Data )

Data Utama merupakan data kecelakaan yang mutlak diperlukan untuk menganalisa kecelakaan. Dan data utama juga dapat digunakan untuk mengidentifikasi lokasi dengan frekwensi kecelakaan tinggi serta untuk tindakan perbaikan terhadap problem, kecelakaan berdasarkan frekwensi, angka kecenderungan ( Rates Of Trends ), keparahan kecelakaan, lokasi, dan lain-lain.

Data Utama kecelakaan yang sedapat mungkin harus dicatat secara detail dan akurat ini, terdiri dari:

- a. Waktu kecelakaan ( tanggal, hari, dan jam terjadinya kecelakaan ).
- b. Lokasi kecelakaan yang tepat.
- c. Klasifikasi jalan (arteri, kolektor ). Data ini dapat ditentukan berdasarkan catatan yang sudah ada.
- d. Kondisi jalan ( kering, basah, lumpur, pasir )
- e. Keparahan kecelakaan ( fatal, luka-luka, kerugian harta benda )
- f. Jenis kendaraan yang terlibat ( mobil penumpang, bus, truk, sepeda motor, dan lain-lain )
- g. Umur pengemudi dan jenis kelamin.

#### 2.2.2. Data Tambahan ( Supplementary Base Data ).

Data tambahan digunakan dalam hubungan dengan Data utama, data tambahan ini dapat memisahkan problem lokasi secara khusus akibat interaksi pengemudi kendaraan jalan pada peristiwa kecelakaan.

Karena hal yang khusus tersebut jika dikumpulkan membutuhkan tambahan waktu dan sumber daya. Maka ada kategori dari data tambahan.

##### a. Prioritas Pertama

Prioritas pertama yang mana merupakan data sementara atau pada kondisi setempat yang berguna dalam menentukan penyebab kecelakaan. Data tersebut dikumpulkan hanya pada saat terjadi kecelakaan.

1. Kondisi peralatan pengatur lalu lintas berfungsi, tidak berfungsi, rusak.
2. Obyek benturan, mungkin berupa tiang listrik, lampu lalu lintas, papan rambu, dan lain-lain.
3. Kerusakan jalan ( berlubang, lepaanya material permukaan, dan lain-lain ).
4. Kondisi cuaca ( cerah, hujan, kabut, berasap ).
5. Kondisi penerangan jalan untuk kecelakaan dimalam hari.
6. Umur dan jenis kelamin korban.

b. Prioritas Kedua

Prioritas kedua yang mana terdiri dari data-data yang dikumpulkan berdasarkan data atau catatan yang sudah ada, yang berupa:

1. Jenis permukaan jalan ( beton, aspal, tanah ).
2. Batas kecepatan.

### 2.2.3. Data Pelengkap ( Complementary Data )

Data Pelengkap kecelakaan ini terdiri dari data yang memerlukan laporan secara detail tentang insiden yang terjadi. Data tersebut dipergunakan untuk suatu gambaran yang secara menyeluruh dalam suatu terjadinya kecelakaan. Terutama dalam pemecahan atau suatu rekontruksi dari peristiwa kecelakaan. Informasi terkumpul dari data:

1. Gerakan kendaraan atau pengemudi ( menyiap lurus, belok kanan ).

2. Gerakan pejalan kaki ( menyeberang jalan, berjalan pinggir, dan lain-lain ).
3. Kondisi fisik pejalan kaki.
4. Kondisi fisik pengemudi ( berkaca mata, cacat).
5. Penggunaan alat-alat keselamatan, seperti sabuk pengaman ( Safety Belts ), helm, dan lain-lain.
6. Kerusakan kendaraan ( lampu yang tidak berfungsi, rem blong ).

#### 2.2.4. Data Administrasi ( Administrative Data )

Data Adminitrasi ini dilaporkan sebagai akibat fungsi lembaga Kepolisian, terutama dalam usaha penyelidikan untuk membantu Kantor Pengadilan dalam memecahkan suatu perkara kecelakaan. Data tersebut diantaranya:

- a. Jalan mana kecelakaan itu terjadi.
- b. Nama kantor polisi tempat melapor.
- c. Identitas petugas pencatat kecelakaan ( nama, pangkat, nomer anggota polisi ).
- d. Nama pengemudi ,alamat, dan nomer SIM.
- e. Nama pemilikan kendaraan.
- f. Plat kendaraan.
- g. Nama dan alamat saksi.
- i. Nama dan alamat korban.
- j. Perkiraan kerusakan kendaraan.

Data-data tersebut dapat digabungkan setiap kelompok data untuk suatu keperluan khusus.