

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Inspeksi Keselamatan Jalan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi, memuat bahwa (Inspeksi Keselamatan Jalan) IKJ merupakan pemeriksaan sistematis terhadap jalan atau segmen jalan untuk mengidentifikasi bahaya-bahaya, kesalahan-kesalahan dan kekurangan-kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan. Inspeksi Keselamatan Jalan adalah Audit Keselamatan Jalan pada jalan yang sudah beroperasi. Inspeksi Keselamatan Jalan merupakan elemen penting dalam pencegahan kecelakaan di jalan, tanpa mengabaikan kebutuhan akan elemen manusia dan kendaraan dalam program tersebut.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 534 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum memuat bahwa pedoman pelaksanaan inspeksi keselamatan jalan terdiri dari tata cara pelaksanaan inspeksi dan formulir inspeksi keselamatan lalu lintas. Tata cara pelaksanaan inspeksi keselamatan jalan merupakan tahapan pelaksanaan serta metode pemeriksaan sebagai panduan bagi petugas atau tim dalam melakukan inspeksi. Sedangkan formulir inspeksi merupakan *checklist* pemenuhan aspek keselamatan pada lalu lintas yang harus diisi oleh petugas atau tim pada saat melakukan inspeksi.

B. Prasarana Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memuat bahwa Prasarana Lalu Lintas adalah ruang lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi Marka, Rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, Alat Pengawasan dan Pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Menyediakan Infrastruktur, definisi infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik melalui sistem kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha. Maka infrastruktur transportasi dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

1. Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan memuat bahwa jalan umum dapat dibedakan berdasarkan sistem jaringan, fungsi, status dan kelasnya yang dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Pembagian Jalan Menurut Jaringan Fungsi Status dan Kelas

No	Pembagian Jalan
1.	Sistem Jaringan Jalan a. Jaringan Primer b. Jaringan Sekunder
2.	Fungsi Jalan a. Jalan Arteri b. Jalan Kolektor c. Jalan Lokal d. Jalan Lingkungan
3.	Status Jalan a. Jalan Nasional b. Jalan Provinsi c. Jalan Kabupaten d. Jalan Kota e. Jalan Desa

No	Pembagian Jalan
3.	Kelas Jalan a. Jalan Bebas Hambatan b. Jalan Raya c. Jalan Sedang d. Jalan Kecil

Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Pada penelitian ini jalan pada daerah studi yaitu Jalan Wates-Yogyakarta KM 5 sampai dengan KM 10 merupakan Jalan Arteri dengan sistem jaringan Primer, Status Jalan Nasional dan Kelas Jalan Raya.

2. Drainase

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Sistem Drainase Perkotaan, memuat bahwa Penyelenggaraan Sistem Drainase Perkotaan adalah upaya merencanakan, melaksanakan konstruksi, mengoprasikan, memelihara, memantau dan mengevaluasi sistem fisik drainase perkotaan. Ruang lingkup Penyelenggaraan Sistem Drainase meliputi Penyelenggaraan, Pembiayaan, Peran masyarakat, Pembinaan dan pengawasan dan Pengaturan daerah yang dapat dilihat pada tabel 2.2.

Tabel 2.2 Ruang Lingkup Penyelenggaraan Sistem Drainase Perkotaan

No	Ruang Lingkup
1.	Penyelenggaraan a. Sistem Teknis b. Sistem Non Teknis
2.	Pembiayaan
3.	Peran Masyarakat

No	Ruang Lingkup
	Swasta
4.	Pembinaan
5.	Pengaturan Daerah

Sumber : Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Sistem Drainase Perkotaan.

3. Rambu-Rambu Lalu Lintas

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas memuat bahwa Rambu Lalu Lintas merupakan perlengkapan Jalan berupa lambang, huruf, angka, kalimat, atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Menteri ini meliputi Spesifikasi teknis dan ukuran rambu lalu lintas, yang dapat dilihat pada Tabel 2.3 dan Tabel 2.4.

Tabel 2.3 Spesifikasi Teknis Rambu

No	Jenis Rambu	Fungsi
1.	Rambu Peringatan	Rambu peringatan digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.
2.	Rambu Larangan	Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh Pengguna Jalan.
3.	Rambu Perintah	Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.
4.	Rambu Petunjuk	Rambu petunjuk digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada Pengguna Jalan.

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

Tabel 2.4 Ukuran Daun Rambu Lalu Lintas

No	Jenis Rambu	Jenis Ukuran	A	B	C	D	R
1.	Rambu Peringatan	Kecil	450	25	-	-	37
		Sedang	600	25	-	-	37
		Besar	750	31	-	-	47
		Sangat Besar	900	38	-	-	56
2.	Rambu Larangan	Kecil	450	45	-	-	-
		Sedang	600	60	-	-	-
		Besar	750	75	-	-	-
		Sangat Besar	900	90	-	-	-
3.	Rambu Perintah	Kecil	450	20	-	-	-
		Sedang	600	20	-	-	-
		Besar	750	25	-	-	-
		Sangat Besar	900	30	-	-	-
4.	Rambu Petunjuk	Kecil	500	500	260	230	37
		Sedang	600	600	360	350	37
		Besar	750	750	430	460	47
		Sangat Besar	900	900	520	580	56

Dalam (mm)

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

4. Marka

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 34 tahun 2014 tentang Marka Jalan memuat bahwa Marka Jalan merupakan suatu tanda yang berada di permukaan jalan, meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, lambang serta marka lainnya yang berfungsi sebagai pengarah arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Menurut jenis dan

fungsinya terbagi menjadi sembilan jenis yang dapat dilihat pada Tabel 2.5.

Tabel 2.5 Jenis dan Fungsi Marka

No	Jenis Marka	Fungsi
1.	Marka Jalan	permukaan 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.	Marka Membujur	Marka Membujur adalah Marka Jalan yang sejajar dengan sumbu jalan.
3.	Marka Melintang	Marka Melintang adalah Marka Jalan yang tegak lurus terhadap sumbu jalan.
4.	Marka Serong	Marka Serong adalah Marka Jalan yang membentuk garis utuh yang tidak termasuk dalam pengertian Marka Membujur atau Marka Melintang, untuk menyatakan suatu daerah permukaan jalan yang bukan merupakan jalur lalu lintas kendaraan.
5.	Marka Lambang	Marka Lambang adalah Marka Jalan berupa panah, gambar, segitiga, atau tulisan yang dipergunakan untuk mengulangi maksud rambu lalu lintas atau untuk memberitahu pengguna jalan yang tidak dapat dinyatakan dengan rambu lalu lintas.
6.	Marka Kotak Kuning	Marka Kotak Kuning adalah Marka Jalan berbentuk segi empat berwarna kuning yang berfungsi melarang kendaraan berhenti di suatu area.
7.	Marka Jalur	Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk

No	Jenis Marka	Fungsi
		lalu lintas kendaraan.
8.	Lajur	Lajur adalah bagian jalur yang memanjang, dengan atau tanpa Marka Jalan, yang memiliki lebar cukup untuk dilewati satu kendaraan bermotor, selain sepeda motor.
9.	Pulau Lalu Lintas	Pulau Lalu Lintas adalah bagian jalan yang tidak dapat dilalui oleh kendaraan, dapat berupa Marka Jalan atau bagian jalan yang ditinggikan.

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.

5. Lampu Penerangan Jalan

Standar Nasional Indonesia Nomor 7391 Tahun 2008 tentang Spesifikasi Penerangan Jalan di Kawasan Perkotaan, memuat bahwa Lampu Penerangan Jalan merupakan bagian dari bangunan pelengkap jalan yang dapat diletakkan atau dipasang di kiri/kanan jalan dan atau di tengah (di bagian median jalan) yang digunakan untuk menerangi jalan maupun lingkungan di sekitar jalan yang diperlukan termasuk persimpangan jalan, jalan layang, jembatan dan jalan di bawah tanah suatu unit lengkap yang terdiri dari sumber cahaya, elemen optik, elemen elektrik dan struktur penopang serta pondasi tiang lampu. Penempatan lampu penerangan jalan harus direncanakan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan :

- a. Kemerataan pencahayaan yang sesuai dengan ketentuan;
- b. Keselamatan dan keamanan bagi pengguna jalan;
- c. Pencahayaan yang lebih tinggi di area tikungan atau persimpangan, dibanding pada bagian jalan yang lurus;
- d. Arah dan petunjuk (*guide*) yang jelas bagi pengguna jalan dan pejalan kaki.

Sistem penempatan lampu penerangan jalan yang disarankan seperti pada Tabel 2.6

Tabel 2.6 Sistem Penempatan Lampu Penerangan Jalan

Jenis jalan / jembatan	Sistem penempatan lampu yang digunakan
Jalan Arteri	Sistem menerus dan parsial.
Jalan Kolektor	Sistem menerus dan parsial.
Jalan Lokal	Sistem menerus dan parsial.
Persimpangan, simpang susun	Sistem menerus.
Jembatan	Sistem menerus.
Terowongan	Sistem menerus bergradasi pada ujung-ujung terowongan.

Sumber : Standar Nasional Indonesia Nomor 7391 Tahun 2008 tentang Spesifikasi Penerangan Jalan di Kawasan Perkotaan.

6. Alat Pemberi Isyarat Lalu lintas

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas memuat bahwa Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas merupakan perangkat elektronik dengan isyarat lampu yang dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan pada persimpangan atau pada ruas jalan. Jenis dan fungsi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas terdiri atas Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Lampu Tiga Warna, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Lampu Dua Warna dan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Lampu Satu Warna yang dapat dilihat pada Tabel 2.7.

Tabel 2.7 Jenis dan Fungsi Alat Pember Isyarat Lalu Lintas

No	Jenis	Fungsi
1.	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Lampu Tiga Warna	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan lampu tiga warna dipergunakan untuk mengatur Kendaraan.Lampu tiga warna terdiri dari lampu berwarna merah, kuning, dan hijau.
2.	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Lampu Dua Warna	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan lampu dua warna dipergunakan untuk mengatur Kendaraan dan/atau Pejalan Kaki. Lampu dua warna terdiri dari lampu berwarna merah dan hijau. Lampu berwarna merah untuk menyatakan Kendaraan harus berhenti dan tidak boleh melewati marka melintang yang berfungsi sebagai garis henti.Lampu berwarna hijau menyatakan Kendaraan berjalan.
3.	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Lampu Satu Warna	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan lampu satu warna dipergunakan untuk memberikan peringatan bahaya kepada Pengguna Jalan.Lampu satu warna berwarna kuning kelap kelip atau merah. Lampu berwarna kuning kelap kelip untuk menyatakan Pengguna Jalan berhati-hati. Lampu berwarna merah untuk menyatakan Pengguna Jalan berhenti.

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

Pengaturan waktu siklus Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas terdiri atas waktu siklus terkoordinasi dan waktu siklus tidak terkoordinasi, yang dapat dilihat pada tabel 2.8.

Tabel 2.8 Pengaturan waktu siklus Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

No	Siklus terkoordinasi	Siklus tidak terkoordinasi
1.	Volume lalu lintas yang menuju kaki simpang	Tundaan lalu lintas
2.	Volume lalu lintas yang meninggalkan kaki simpang	Konflik lalu lintas
3.	Kapasitas pendekat masing-masing kaki simpang bagi lalu lintas yang mendekati kaki simpang dan yang menjauhi kaki simpang	Percepatan lalu lintas
4.	Komposisi lalu lintas kendaraan dan Pejalan Kaki	
5.	Variasi lalu lintas periodik dan insidental	
6.	Distribusi arah pergerakan lalu lintas	
7.	Tundaan dan antrian;	
8.	Kecepatan	
9.	Pengaturan arus lalu lintas	

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

C. Kendaraan

1. Jenis Kendaraan

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan memuat bahwa kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Menurut jenis dan fungsi kendaraan dapat dilihat pada tabel 2.9.

Tabel 2.9 Klasifikasi Jenis dan Fungsi Kendaraan Bermotor

No	Jenis	Keterangan
1.	Kendaraan Bermotor	Kendaraan Bermotor berdasarkan jenis dikelompokkan ke dalam: a. Sepeda Motor; b. Mobil Penumpang; c. Mobil Bus; d. Mobil Barang; dan e. Kendaraan khusus.
2.	Kendaraan Tidak Bermotor	Kendaraan Tidak Bermotor dikelompokkan ke dalam: a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan memuat bahwa penggunaan kendaraan bermotor meliputi :

- a. Sepeda Motor hanya dapat digunakan untuk pengemudi dan 1 (satu) penumpang.
- b. Mobil Penumpang hanya digunakan untuk mengangkut paling banyak 7 (tujuh) penumpang selain pengemudi.
- c. Mobil Bus hanya digunakan untuk mengangkut lebih dari 7 (tujuh) penumpang selain pengemudi.
- d. Mobil Barang digunakan untuk mengangkut barang.
- e. Kendaraan khusus digunakan untuk keperluan Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia, alat berat dan kendaraan khusus untuk penyandang cacat.

D. Kecelakaan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memuat bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

1. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan Lalu Lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 534 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum, memuat bahwa besarnya presentase masing-masing faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan 3,23% dan faktor lingkungan sebesar 0,49%. Secara umum faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian, yakni :

1. Faktor manusia

Manusia sebagai pengendara yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi, mengendalikan dan mengarahkan kendaraan ke suatu tempat tertentu. Manusia adalah faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks, yang memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus berhadapan dengan peralatan dan

menerima pengaruh rangsangan dari keadaan sekelilingnya (Hobbs,1995). Karakteristik dari pengendara yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu :

a. Umur

Umur merupakan salah satu karakteristik penting yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Orang yang berusia tua atau diatas 30 tahun biasanya lebih memiliki kewaspadaan yang lebih tinggi dibandingkan dengan yang berusia muda yang terkadang menggebu-gebu dan tergesa-gesa dalam berkendara. Lebih dari 27,1% kecelakaan pada tahun 2004 melibatkan anak muda dan pengendara dengan usia antara 12-25 tahun.

b. Jenis Kelamin

Jenis kelamin laki-laki memiliki resiko lebih tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas dibanding jenis kelamin perempuan. Hal ini dikarenakan mobilitas jenis kelamin laki-laki lebih tinggi daripada perempuan di jalan raya dalam berkendara.

c. Perilaku

Faktor perilaku juga mempunyai peranan penting dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Apabila perilaku pengendara tidak baik maka akan mempengaruhi keselamatan pengendara tersebut.

d. Kepemilikan (Surat Izin Mengemudi) SIM

(Surat Izin Mengemudi) SIM merupakan suatu tanda bahwa pengendara sudah layak berkendara di jalan raya.

2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan merupakan faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Memilih kendaraan yang cocok atau sesuai dengan kebutuhan adalah keputusan yang penting dalam berkendara. Faktor kendaraan yang berisiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas, adalah :

a. Rem Blong

Rem merupakan komponen penting dari kendaraan yang berfungsi untuk memperlambat laju kendaraan. Teknik pengereman yang baik yaitu menggunakan kedua rem untuk menghentikan atau mengurangi kecepatan kendaraan. Jarak terlalu dekat juga mempengaruhi pengereman, jika pengemudi kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan di depan dan kecepatan kendaraannya maka jarak pandang henti akan berkurang dan dapat menimbulkan kecelakaan.

b. Ban

Hal-hal yang harus diperhatikan pada ban yaitu tekanan ban dan kerusakan ban. Adapun hal lain yang harus diperhatikan dalam memilih dan menggunakan ban adalah ukuran ban, tipe ban dan daya cengkram ban pada jalan.

c. Selip

Selip adalah lepasnya kontak roda kendaraan dengan permukaan jalan atau saat melakukan pengereman roda kendaraan memblokir sehingga pengemudi tidak dapat mengendalikan kendaraan.

d. Lampu Kendaraan

Lampu kendaraan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas bagi pengemudi.

3. Faktor Lingkungan Fisik

Faktor lingkungan fisik merupakan faktor dari luar yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, lingkungan fisik yang dimaksud terdiri dari dua unsur, yakni : faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor jalan meliputi kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/ rambu dan tikungan/tanjakan/turunan tajam, selain itu lokasi jalan seperti di dalam kota atau di luar kota dan volume lalu lintas juga berpengaruh terhadap timbulnya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan faktor lingkungan berasal dari kondisi cuaca, yakni berkabut, mendung dan hujan. Interaksi antara faktor jalan dan faktor lingkungan inilah yang akhirnya menciptakan faktor lingkungan fisik yang menjadi salah satu sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

2. Tipe Kecelakaan

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 534 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum memuat bahwa karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi beberapa jenis dan tipe tabrakan, yang dapat dilihat pada Tabel 2.10 dan 2.11.

Tabel 2.10 Klasifikasi Tipe Kecelakaan

No	Jenis	Istilah	Uraian
1.	Ra	<i>Angel</i>	Tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan
2.	Re	<i>Reae-End</i>	Kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah.
3.	Ss	<i>Sideswape</i>	Kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau

No	Jenis	Istilah	Uraian
			pada arah yang berlawanan.
4	Ho	<i>Head-ON</i>	Tabrakan antara yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak sideswape).
5.	Ba	<i>Backing</i>	Tabrakan secara mundur.

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 534 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum.

Tabel 2.11 Klasifikasi Jenis Kecelakaan

No	Jenis	Istilah	Uraian
1.	Kecelakaan Tunggal.	KT	Kecelakaan yang terjadi secara tunggal tanpa ada korban lain yang terlibat.
2.	Kecelakaan Pejalan Kaki.	KPK	Kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki sebagai korbannya
3.	Kecelakaan Membelok Dua Kendaraan	KMDK	Kecelakaan yang terjadi pada dua kendaraan yang membelok pada arah.
4.	Kecelakaan Membelok Lebih dari Dua Kendaraan.	KMLDK	Kecelakaan yang terjadi pada lebih dari dua kendaraan yang membelok arah.
5.	Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan	KDK	Kecelakaan pada dua kendaraan yang terjadi tanpa adanya gerakan membelok.
6.	Kecelakaan Tanpa Membelok Lebih dari Dua Kendaraan.	KLDK	Keccelakaan pada lebih dari dua kendaraan yang terjadi tanpa adanya gerakan membelok.

No	Jenis	Istilah	Uraian

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 534 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum.

E. Hasil-Hasil Penelitian Terdahulu

Hasil Penelitian Sariat (2010) di Jalan Magelang-Yogyakarta KM 3 sampai dengan KM 5 Mertoyudan, menunjukkan bahwa pada tahun 2005 sampai 2009 jumlah kecelakaan sebanyak 23 kejadian. Korban meninggal dunia sebanyak 4 orang, luka berat 10 orang, dan luka ringan 27 orang. Faktor penyebab kecelakaan yaitu, faktor manusia sebanyak 11 kejadian, kendaraan sebanyak 8 kejadian, dan lingkungan sebanyak 4 kejadian. Tipe kecelakaan yaitu tipe KPK (Kecelakaan Pejalan Kaki) sebanyak 10 kejadian dan jenis tabrakan adalah Ho (*Head On*) sebanyak 10 kejadian. Pada lokasi ditemukan beberapa indikasi penyebab terjadinya kecelakaan, yaitu bahu jalan digunakan untuk parkir dan tempat berjualan serta banyak bahu jalan dalam kondisi rusak.

Hasil Penelitian Mulyadi (2011) di Jalan Sutoyo Tanah Patah Kota Bengkulu, menyatakan bahwa jumlah korban terbanyak adalah luka ringan sebanyak 19 orang. Faktor penyebab terbanyak yaitu faktor manusia sebanyak 19 kejadian. Jenis tabrakan terbanyak adalah Re (*Rear End*), yaitu kendaraan yang menabrak kendaraan lain yang bergerak searah, kecuali pada jalur yang sama (sebanyak 17 kejadian). Pada lokasi ditemukan beberapa indikasi penyebab terjadinya kecelakaan, yaitu : tidak adanya pemberhentian bus, sehingga perkerasan jalan digunakan sebagai alternatif untuk menurunkan penumpang dan menjadi tempat parkir kendaraan. Selanjutnya tidak adanya fasilitas pejalan kaki, sehingga banyak pejalan kaki menggunakan perkerasan jalan untuk aktivitas pejalan kaki, serta minimnya fasilitas penyeberangan. Kemudian yang terakhir adalah tidak adanya rambu peringatan mengurangi kecepatan.

Hasil Penelitian Haryono (2013) di Jalan Laksda Adi Sucipto KM 7,5 sampai dengan KM 12, menunjukkan bahwa pada tahun 2010 sampai 2012 jumlah kecelakaan sebanyak 230 kejadian. Korban meninggal dunia sebanyak 12 orang, luka berat 120 orang, dan luka ringan 276 orang. Faktor penyebab kecelakaan yaitu, faktor manusia sebanyak 255 kejadian, kendaraan sebanyak 2 kejadian, dan lingkungan sebanyak 3 kejadian. Tipe kecelakaan yaitu tipe KMDK (Kecelakaan Membelok Dua Kendaraan) sebanyak 82 kejadian. Pada lokasi ditemukan beberapa indikasi penyebab terjadinya kecelakaan, yaitu : bahu jalan digunakan untuk parkir dan tempat berjualan. Selanjutnya pohon pada median jalan sehingga menghalangi pandangan pengendara yang akan memutar arah. Kemudian yang terakhir adalah marka jalan yang sudah pudar dan tidak adanya rambu untuk mengurangi kecepatan.

Hasil Penelitian R. Wisnu M. Nur (2015) di Jalan Magelang-Yogyakarta KM 7 sampai dengan KM 10 Mungkid, Magelang, menunjukkan bahwa pada tahun 2010 sampai 2013 jumlah kecelakaan sebanyak 87 kejadian. Korban meninggal dunia sebanyak 6 orang, luka berat 16 orang, dan luka ringan 107 orang. Faktor penyebab kecelakaan yaitu, faktor manusia sebanyak 52 kejadian, kendaraan sebanyak 32 kejadian, dan lingkungan sebanyak 3 kejadian. Tipe kecelakaan yaitu tipe KDK (Kecelakaan Tanpa Membelok Dua Kendaraan) sebanyak 51 kejadian dan jenis tabrakan adalah Re (*Rear End*) sebanyak 43 kejadian. Pada lokasi ditemukan beberapa indikasi penyebab terjadinya kecelakaan, yaitu bahu jalan digunakan untuk parkir dan tempat berjualan. Marka jalan banyak yang pudar. Drainasi kurang perawatan dan pengecekan berkala. Jika musim hujan, pada KM 8,1 terdapat genangan air sehingga mengganggu lalu lintas dan menyebabkan kecelakaan.

