

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum

Pada saat sekarang ini pola-pola arus lalu lintas jalan raya di Rembang pada umumnya mempunyai corak lalu lintas yang tercampur dengan semua jenis kendaraan yang lewat tanpa adanya pemisah jalur, hal ini berpengaruh terhadap penurunan tingkat pelayanan pada jalan yang bersangkutan.

Abiyasid (2001) dari hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas di Jalan Purworejo-Yogyakarta tahun 1995 sebanyak 35 kejadian kecelakaan, tahun 1996 sebanyak 15 kejadian, tahun 1997 sebanyak 19 kejadian, tahun 1998 sebanyak 15 kejadian, tahun 1999 sebanyak 16 kejadian. Angka kecelakaan pada tahun 1995 sebesar 3.095.258 kecelakaan per 100 juta km kendaraan per setahun, tahun 1996 sebesar 1.245.650, tahun 1997 sebesar 1.510.505, tahun 1998 sebesar 1.107.907, tahun 1999 sebesar 1.140.220. Angka fatalitas pada lima tahun terakhir terjadi maksimal pada tahun 1995 sebesar 1.149.667 dan untuk Indeks Keparahan korban terjadi maksimal pada tahun 1998 sebesar 0.87. Waktu kecelakaan yang terjadi di Jalan Purworejo-Yogyakarta pada lima tahun terakhir terbanyak pada jam 12.00 s/d 18.00 hari kerja. Tipe kecelakaan yang banyak terjadi selama lima tahun terakhir adalah kecelakaan ganda yaitu kecelakaan tabrakan depan-depan sebanyak 54 kejadian. Faktor penyebab kecelakaan yang banyak terjadi dari tahun 1995 s/d 1999 adalah faktor pengemudi sebanyak 62.9% di tahun 1995. Daerah rawan kecelakaan adalah ruas Km 12 s/d 15 Jalan Purworejo-Yogyakarta.

Wijayanti (2000) menuliskan bahwa di Indonesia jumlah kendaraan yang terdaftar dari tahun 1986 s/d 1995 meningkat 70% sementara jumlah laporan kecelakaan menurun 60% yang berarti tingkat kecelakaan turun dari 57 menjadi 13 kecelakaan per 10.000 kendaraan. Jumlah korban meninggal hampir sama setiap tahun, dimana tahun 1994 dan 1995 merupakan tahun dengan korban kematian terbanyak dalam sepuluh tahun terakhir. Walaupun angka tersebut

1. Jumlah korban per kecelakaan terus meningkat dari tahun 1986 s/d 1995.
2. Indeks fatalitas (persen meninggal dari seluruh korban suatu kecelakaan) terus meningkat dua kali lipat dalam sepuluh tahun terakhir. Hal ini menunjukkan bahwa korban kecelakaan yang dilaporkan ke polisi cenderung lebih buruk.

Kedisiplinan pengguna jalan di ruas Jalan Raya Rembang masih kurang, terutama bagi pengemudi kendaraan bermotor sehingga tingkat pelanggaran lampu merah besar. Melihat kasus-kasus kecelakaan yang terjadi beberapa faktor penyebab kecelakaan adalah sebagai berikut (Gelagar 1997):

- a. Fisik pengemudi.
- b. Tingkat kedisiplinan dan pemahaman berlalu lintas yang masih rendah.
- c. Kecakapan pengemudi.
- d. Jarak pandang yang kurang (dalam mengambil jarak aman antara kendaraan).
- e. Pelanggaran batas kecepatan kendaraan.
- f. Kondisi komponen kendaraan.
- g. Kondisi lingkungan di dalam dan di luar tempat pengemudi.
- h. Kecenderungan untuk mengikuti orang lain.
- i. Pertimbangan-pertimbangan yang tidak menguntungkan (hubungannya dengan jarak pandangan henti maupun pandangan menyiap).

Dari tinjauan diatas maka diadakan penelitian tentang adanya daerah kecelakaan di ruas Jalan Raya Rembang, yang merupakan daerah rawan kecelakaan tersebut dapat diidentifikasi dari seluk beluk kejadian kecelakaan dengan mengelompokkan kejadian-kejadian tersebut terdiri atas:

1. *Black spot* adalah menspesifikasikan lokasi-lokasi kejadian kecelakaan yang biasanya berhubungan langsung dengan geometrik jalan seperti tikungan dan persimpangan.
2. *Black site* adalah menspesifikasikan dari panjangnya jalan yang mempunyai frekuensi kecelakaan tertinggi, dan

3. *Black area* adalah mengelompokkan daerah-daerah yang sering terjadi

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa definisi dari daerah rawan kecelakaan adalah tempat atau lokasi-lokasi dimana frekuensi kecelakaan yang paling sering terjadi dengan mengidentifikasi panjang jalan berikut posisinya atau jaraknya dari jalan dan lokasi dimana kecelakaan banyak terjadi.

B. Data Kecelakaan Lalu Lintas

Di dalam melakukan penelitian ini untuk mewujudkan keselamatan di jalan raya, maka harus dikumpulkan data kecelakaan lalu lintas. Data tersebut dapat memberikan petunjuk yang berguna bagi metode pencegahan, sebagai dasar untuk penelitian selanjutnya. Indikasi keberhasilan dari tindakan perbaikan yang telah diambil, kecenderungan jenis kecelakaan yang terjadi pada perbedaan sifat dari pemakai jalan, perbedaan kelas jalan dan kombinasinya.

Seperti yang dikemukakan oleh Andreades (1983), data kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi 4 kelompok yaitu sebagai berikut:

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

Meskipun data tersebut berbeda satu dengan lainnya terutama dalam hal tujuan maupun kualitasnya, akan tetapi saling berkaitan erat dalam satu data kecelakaan. Pengumpulan data dapat dilakukan dengan membandingkan data atau secara keseluruhan tergantung keterbatasan instansi yang bersangkutan.

1. Data Utama (*Primary Base Data*)

Data utama merupakan data kecelakaan yang mutlak diperlukan untuk menganalisis kecelakaan. Data utama juga dapat digunakan untuk mengidentifikasi lokasi dengan frekuensi kecelakaan tinggi serta untuk tindakan perbaikan terhadap problem kecelakaan berdasarkan frekuensi, keparahan kecelakaan, lokasi dan lain-lain.

Data utama kecelakaan sedapat mungkin harus dicatat secara detail dan

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

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 di jalan pada peristiwa kecelakaan. Karena hal-hal khusus tersebut jika dikumpulkan membutuhkan tambahan waktu dan sumber daya. Maka ada kategori dari data tambahan yaitu:

a. Prioritas utama

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

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

b. Prioritas kedua

Terdisi atas data yang dikumpulkan berdasarkan data atau catatan yang

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

3. Data Pelengkap (*Complementary Data*)

Terdiri dari atas data yang memerlukan laporan secara detail tentang insiden yang terjadi. Data tersebut digunakan untuk suatu gambaran secara menyeluruh pada suatu terjadinya kecelakaan terutama dalam pemecahan atau rekonstruksi dari peristiwa kecelakaan.

- a. Gerakan kendaraan atau pengemudi (menyiap lurus atau belok kanan).
- b. Gerakan pejalan kaki (menyeberang jalan atau berjalan dipinggir).
- c. Kondisi fisik pengemudi (berkaca mata, cacat atau sakit).
- d. Penggunaan alat-alat keselamatan seperti sabuk pengaman (*safety belt*) atau helm.
- e. Kerusakan kendaraan (lampu yang tidak berfungsi atau rem blong).

4. Data Administrasi (*Administrative Data*)

Data administrasi ini dilaporkan oleh kepolisian, terutama dalam usaha penyelidikan untuk membantu pengadilan dalam memecahkan suatu perkara kecelakaan, data tersebut di antaranya:

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

