BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Abubakar (1995), kecelakaan lalu lintas merupakan serangkaian kejadian yang pada akhirnya sesaat sebelum terjadi kecelakaan didahului oleh gagalnya para pemakai jalan dalam mengantisipasi keadaan disekelilingnya termasuk dirinya sendiri, kecelakaan mengakibatkan terjadinya korban dan kerugian harta benda, sedangkan kecelakaan tidak ada unsur kesengajaan sehingga apabila terdapat unsur bukti kesengajaan maka peristiwa tersebut tidak dapat dianggap sebagai kasus kecelakaan.

Menurut *Asian Development Bank* 2006, pejalan kaki dan pengguna kendaraan bermotor serta tidak bermotor lebih sering menjadi korban kecelakaan lalu lintas di negara berkembang dari pada negara maju karena pada negara berkembang jumlah fasilitasnya belum memadai.

Menurut Warpani 2002, di Indonesia penyebab utama besarnya angka kecelakaan adalah faktor manusia, baik karena kelalaian, keteledoran maupun kelengahan para pengemudi kendaraan dan pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas atau sengaja maupun tak sengaja tidak menghiraukan sopan santun dan aturan berlalu lintas di jalan umum, tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan besarnya biaya kerugian yang diakibatkan oleh banyaknya permasalahan yang

Menurut Oglesby dan Hiks (1988), kecelakaan kendaraan bermotor dan kecelakaan lainnya adalah kejadian yang berlangsung tanpa diduga atau diharapkan, pada umumnya ini terjadi sangat cepat dan tabrakan adalah puncak kejadian yang naas.

B. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Warpani 2002, kecelakaan lalu lintas yang mengancam keselamatan lalu lintas pada umumnya terjadi karena faktor penyebab secara bersama-sama yaitu manusia, kondisi kendaraan, kondisi jalan dan cuaca serta pandangan yang terhalang, namun kesalahan pengemudi merupakan faktor utama dalam kejadian kecelakaan lalu lintas angkutan jalan.

Menurut Hobbs, F.D. (1995), terjadinya suatu kecelakaan tidak selalu ditimbulkan oleh satu sebab tetapi oleh kombinasi berbagai efek dari sejumlah kelemahan atau gangguan yang berkaitan dengan pemakai kendaraan dan tata letak jalan, kondisi lingkungan juga penting misalnya permukaan jalan, cuaca dan waktu yang sangat berpengaruh berpengaruh.

Menurut Oglesby dan Hiks (1988), lalu lintas ditimbulkan oleh adanya pergerakan dan alat-alat angkutnya karena ada kebutuhan perpindahan manusia dan barang, unsur-unsur sistem transportasi adalah sebuah elemen yang dapat berpengaruh terhadap lalu lintas, sedangkan unsur-unsur dalam sistem transportasi meliputi: pemakai jalan (*road user*), kendaraan (*vehicle*), jalan (*road*), lingkungan

C. Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Munawar (1999), penanganan lalu lintas dapat dikatagorikan menjadi 3 tahapan yaitu:

1. Tahapan Sebelum Kejadian

   Tahapan ini merupakan pencegahan agar tidak terjadinya kecelakaan lalu lintas, kegiatan berupa penyuluhan dan pendidikan untuk mengenal undang-undang lalu lintas yang berlaku bagi pengguna jalan, dengan upaya dapat dilakukan peningkatan kesadaran hukum dan sopan santun dalam berlalu lintas.

2. Tahapan Pada Waktu Kejadian

   Tahapan ini dituntut kesiagaan aparat baik dari kepolisian maupun dari kesehatan (rumah sakit dan ambulan) untuk mencapai lokasi kejadian tepat pada waktunya.

3. Tahapan Sesudah Kejadian.

   Tahapan ini diperlukan kejelian dari aparat yang berwenang untuk meneliti dan melihat sebab-sebab kejadian, agar dapat disusun suatu strategi perbaikan guna pengurangan kecelakaan lalu lintas.

D. Keselamatan Jalan

Menurut Warpani 2002, tujuan utama upaya pengendalian lalu lintas melalui rekayasa dan upaya lain adalah keselamatan berlalu lintas, sedangkan konsep sampai dengan selamat adalah upaya mengindarkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, berbagai upaya rekayasa lalu lintas selain bertujuan melancarkan arus

Menurut Direktorat Jendral Hubungan Darat 2006, ada beberapa permasalahan dalam transportasi baik itu secara umum, teknik, sosial maupun institusional

1. Umum

   Semakin rendahnya kesadaran tertib berlalu lintas, hal ini dapat dilihat dari pemakai jalan yang menyebrang seenaknya dan masih banyak kasus lain yang dapat dijumpai di jalan, ditambah belum tersosialisasinya keselamatan jalan dan belum terkontrolnya sistem pengawasan serta pengendalian transportasi di jalan dan terminal.

2. Teknik

   Jika ditinjau dari sarana dan prasarana ternyata belum mendukung sepenuhnya, seperti jalan yang bergelombang, bahkan kerusakan pada badan jalan serta bentuk tikungan yang berbahaya bagi pengguna jalan, kurangnya fasilitas perlengkapan jalan, misalnya rambu-rambu yang belum ada atau penempatan rambu-rambu yang tidak bisa dilihat dengan jelas oleh pengguna jalan, serta kurang berfungsinya dengan baik fasilitas tersebut seperti *Traffic Light* yang lampunya mati.

3. Sosial

   Masalah yang tidak kalah pentingnya adalah masyarakat itu sendiri, dengan rendahnya kesadaran dan pengetahuan terhadap faktor keselamatan merupakan faktor terbesar dalam menyumbang terjadinya kecelakaan

4. Institusional

Jika dilihat dari sudut hukum, lemahnya peraturan perundang-undangan yang berakibat kurang tegasnya dalam penegakan hukum, seperti persidangan pelanggaran rambu-rambu yang diwakilkan dengan menitipkan sejumlah uang kepada aparat, masih sedikitnya dukungan lembaga pemerintah atau swasta yang terkait dalam keselamatan jalan serta pendanaan yang masih kurang bahkan tidak mendapat prioritas.

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat 2006, beberapa permasalahan dibidang prasarana dan lalu lintas jalan yang dapat dihadapi dalam peningkatan keselamatan jalan antara lain:

1. Kondisi Jalan dan Jembatan

Pada saat ini jalan yang rusak di Indonesia cukup banyak, bahkan di Jakarta sebagai ibukota negara tidak mampu mengatasi kerusakan jalan, khususnya kerusakan jalan pada selama musim penghujan, kondisi di luar jawa lebih parah seperti di Kalimantan, Sumatera maupun pulau-pulau lainnya, dengan anggaran yang sangat terbatas maka sistem pelaksanaan pembangunan dan perbaikan jalan di Indonesia diperlukan skala prioritas.

2. Perlintasan Sebidang

Perlintasan jalur kereta api dengan jaringan jalan di Indonesia, khususnya di pulau Jawa masih banyak menggunakan perlintasan sebidang dan masih banyak yang tidak dilengkapi dengan pintu perlintasan dimana

3. Banyaknya Daerah Rawan Kecelakaan

Banyaknya ruas jalan maupun titik rawan kecelakaan yang belum tertangani secara terintergrasi lintas sektoral, hal ini dapat dilihat dari banyak rambu-rambu yang dipasang oleh masing-masing instansi yang berwenang dalam pemasangan rambu tersebut, seperti Dinas Perhubungan, Kepolisian dan Jasa Raharja, karena banyak daerah rawan kecelakaan maka harus segera diantisipasi oleh pihak yang berwenang seperti Bina Marga dalam hal teknik jalan, Perhubungan dalam hal rekayasa dan manajemen lalu lintas serta Kepolisian dalam pengaturan lalu lintas.

4. Keberadaan Rambu dan Marka Jalan

Pada umumnya kecelakaan lalu lintas yang terjadi diawali dengan pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran rambu dan marka jalan, hal tersebut dapat terjadi karena rekayasa dan manajemen lalu lintas yang kurang baik, seperti pelanggaran batas kecepatan rencana pada suatu jalan, perletakan rambu yang terlalu kecil, pada persimpangan dapat dikarenakan waktu siklus *Traffic Light* yang pendek

E. Audit Keselamatan Jalan

1. Pengertian Umum

Audit keselamatan jalan adalah suatu bentuk pengujian formal suatu ruas jalan yang ada dan proyek lalu lintas, serta berbagai pekerjaan yang berinteraksi dengan pengguna jalan, dilakukan secara independen oleh penguji yang dipercaya dalam melihat potensi kecelakaan dan keselamatan ruas jalan.

Audit keselamatan jalan merupakan tata cara untuk mencegah kecelakaan bagi jalan yang sudah beroperasi atau jalan yang baru dibuka, audit keselamatan jalan pada jalan baru perlu dilakukan pada semua perangkat jalan mulai dari perancangan, bentuk jalan, pembinaan dan operasi, audit keselamatan jalan pada awalnya dikembangkan untuk jalan-jalan baru, tetapi semakin banyak digunakan memeriksa dan meningkatkan keselamatan jalan yang ada lainnya.

Menurut Haryanto (2002 dalam Nurkhotib 2010), audit keselamatan jalan akan mendeteksi dan menghilangkan bentuk-bentuk yang tidak aman ditahap perubahan pada setiap desain dapat dilakukan dengan mudah, sehingga menghindari biaya untuk desain ulang.

2. Tujuan Audit Keselamatan Jalan

Tujuan audit keselamatan jalan adalah untuk:

a. Mengidentifikasi potensi permasalahan-permasalahan keselamatan bagi pengguna ruas jalan
b. Memastikan bahwa semua perencanaan/desain jalan dapat beroperasi semaksimal mungkin secara aman dan selamat.

3. Manfaat Audit Keselamatan Jalan

Manfaat audit keselamatan jalan adalah untuk:

a. Menghemat pengeluaran negara untuk kerugian yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas
b. Meminimkan biaya pengeluaran untuk penanganan alokasi kecelakaan lalu lintas suatu ruas jalan melalui pengefektifan suatu ruas jalan

c. Mencegah dan mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan

d. Mengurangi parahnya korban kecelakaan lalu lintas

4. Tahap Audit Keselamatan Jalan

Audit dapat dilakukan dengan empat tahapan yaitu:

a. Audit pada tahap pra rencana (*pre design stage*)

b. Audit pada tahap draft desain (*draft engineering design stage*)

c. Audit pada tahap detail desain (*detailed engineering design stage*)

d. Audit pada tahap percobaan beroperasinya jalan atau pada ruas jalan telah beroperasi secara penuh (*operational road stage*)

5. Lingkup Pengerjaan Audit Keselamatan Jalan

Lingkup pengerjaan jalan yang diaudit antara lain:

a. Kegiatan pembangunan jalan baru

b. Kegiatan peningkatan jalan

c. Kegiatan peningkatan desain persimpangan

d. Kegiatan peningkatan jalur pejalan kaki dan jalur sepeda

e. Kegiatan pembangunan/peningkatan akses pada jalan ke pemukiman