

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu**

##### **2.1.1 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan kecelakaan lalu lintas adalah “suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.

Lalu lintas di dalam Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 didefinisikan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

##### **2.1.2 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas**

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang sangat kompleks, Karena bisa memiliki banyak sekali faktor penyebab suatu kecelakaan lalu lintas bisa berasal dari manusia, mesin/kendaraan, jalanan, dan lingkungan. Faktor manusia dipengaruhi oleh pengemudi, penumpang, pemakaian jalan, faktor kendaraan dipengaruhi oleh kendaraan tidak bermotor dan kendaraan bermotor. Faktor jalanan dipengaruhi oleh kebaikan jalan, sarana jalan dan faktor lingkungan dipengaruhi oleh cuaca dan geografis, (Bustan, 2000 dalam wesli, 2015).

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.

### **2.1.3 Perilaku Pengendara**

Menurut undang undang lalu lintas UU No. 22 Tahun 2009, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum / minimum, tata cara pengangkut orang, tata acara penggandengan dan penempelan kendaraan lain.

Perilaku berkendara didefinisikan sebagai tingkah laku pemilik atau pengguna kendaraan dalam mengemudi dan merawat kendaraannya. Perilaku pengendara memegang peran penting dalam kecelakaan lalu lintas, perilaku pengendara yang tidak baik meliputi:

#### 1. Lengah

Pengemudi yang lengah disebabkan beberapa hal antara lain sedang melamun memikirkan masalah keluarga saat mengemudi, menggunakan handphone, dan bercanda dengan teman yang diboncengannya. Lengah dapat menyebabkan pengemudi menjadi kurang antisipati dalam menghadapi situasi lalu lintas, dalam situasi ini pengemudi tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin terjadi

sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas (Asrian, 2008).

## 2. Mengantuk

Mengantuk merupakan keadaan dimana pengemudi kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat (tidur) dan atau sudah mengantuk kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat (Warpani, 2002). Banyaknya kecelakaan yang disebabkan pengendara mengantuk dikarenakan pengendara sepeda motor pada umumnya tidak merasa bahwa dirinya mengantuk, seringkali mereka memaksa dirinya untuk tetap mengendarai motor (Kartika, 2009).

## 3. Mabuk

Seseorang yang berada dalam keadaan mabuk akan kehilangan pengendalian diri, gerakan tubuh tidak terkoordinasi, pandangan kabur, berbicara tidak jelas dan kehilangan kesadaran. Oleh Karena itu, sangat berbahaya jika mengemudikan kendaraan dalam keadaan terpengaruh alkohol, karena akan mengganggu konsentrasi, penilaian, penglihatan dan koordinasi (Dirjen Perhubungan Darat, 2006). Pengendara yang mabuk akan mengalami kesulitan dalam menilai jarak aman, kecepatan kendaraan lain, serta keseimbangan seseorang, sehingga apabila terjadi kecelakaan akan menimbulkan dampak yang parah bahkan kematian (Kartika, 2009).

## 4. Lelah

Kelelahan dapat mengurangi kemampuan mengemudi didalam mengantisipasi keadaan lalu lintas, pengendara lelah biasanya tidak menyadari bahwa dirinya lelah, perasaan tersebut mencerminkan adanya perasaan percaya diri berlebih bahwa dirinya mengetahui kapan ia lelah, padahal rasa lelah tidak dapat diukur oleh diri sendiri, biasanya seseorang akan mengetahui bahwa dirinya lelah saat semuanya telah terlambat (Bondith, 2010)

## 5. Tidak terampil

Faktor pengendara tidak terampil merupakan pengendara yang tidak mampu mengendalikan kendaraannya sehingga menimbulkan

kecelakaan, seperti tidak berjalan sesuai jalurnya atau terlalu ke kanan, tidak menjaga jarak aman. Oleh Karena itu, dalam berkendara diperlukan latihan dan pengalaman dalam berkendara sehingga memiliki keterampilan alamiah menghadapi bermacam-macam situasi lalu lintas (Dahlia, 2012).

#### 6. Tidak tertib

Terjadinya kecelakaan lalu lintas biasanya didahului oleh pelanggaran , beberapa hal yang seringkali terjadi di jalan seperti mengebut dan terburu - buru mendahului kendaraan lain dengan tidak tertib (Marsaid, 2013).

#### 7. Kecepatan tinggi

Kecepatan tinggi akan meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan dan tingkat keparahan dari konsekuensi kecelakaan tersebut. Kecepatan yang berlebihan adalah kecepatan yang lebih tinggi dari kecepatan yang dimungkinkan atau diizinkan oleh kondisi lalu lintas dan jalan. Hal ini memberikan pengertian yang sangat relatif bagi pengemudi, dan sesungguhnya kecepatan tidak akan diperlukan seandainya pengemudi dapat menyesuaikan kondisi di lapangan tanpa adanya peraturan kecepatan (Simarmata, 2008).

Namun yang banyak terjadi adalah sekalipun terdapat larangan dan pembatasan kecepatan banyak pengemudi yang berkendara dengan kecepatan tinggi, keadaan seperti inilah yang membutuhkan pengontrolan kecepatan yang diterapkan bertujuan untuk pengurangan jumlah dan intensitas kecelakaan dan peningkatan kapasitas jalan(DephubRI,2008).

### **2.1.4 Kondisi Kendaraan**

Menurut Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan adalah suatu sarana angkut yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaran tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh

manusia dan / atau hewan. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan / atau orang dengan dipungut bayaran. yang tercantum pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang diatur dalam undang-undang tersebut Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Persyaratan teknis terdiri atas, susunan, perlengkapan, ukuran, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, pemuatan, penggunaan, penggantian kendaraan bermotor, dan atau penempelan kendaraan bermotor
- b. Persyaratan laik antara lain, emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Faktor penyebab kecelakaan yang berasal dari Kondisi Kendaraan antara lain : kondisi rem yang kurang baik, ban pecah, selip, serta tidak ada atau tidak menyalanya lampu kendaraan terutama ketika mengemudi pada malam hari.

#### 1. Rem tidak berfungsi

Rem merupakan komponen penting dari sepeda motor yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan sepeda motor. Sepeda motor memiliki dua rem, yaitu rem depan dan rem belakang. Rem depan lebih efektif dibandingkan rem belakang bahkan pada jalan dengan permukaan yang licin (Dephub RI, 2008). Kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan rem (rem blong) sering terjadi karena kurangnya pengawasan dan perawatan pada rem sepeda motor. Kecelakaan kendaraan yang disebabkan kurang berfungsinya rem sering kali terjadi ketika rem digunakan secara mendadak. Rem yang tidak berfungsi tersebut membuat pengendara tidak dapat mengendalikan kendaraannya sehingga dapat menabrak apa

saja di depannya yang pada akhirnya menimbulkan kecelakaan (Marsaid, 2013).

## 2. Ban pecah

Ban pecah disebabkan pada kondisi mengembang, panas yang ditimbulkan oleh gesekan antara ban dan jalan dapat membuat kondisi ban semakin tipis dan pada akhirnya ban menjadi pecah, sepeda motor yang mengalami ban pecah akan menjadi sulit dikendalikan sehingga beresiko tinggi terjadi kecelakaan, faktor kecepatan juga berpengaruh terhadap tingkat keparahan. Selain itu ban yang pecah mendadak pada saat kendaraan melaju dapat menimbulkan kecelakaan beruntun, karena kendaraan berhenti secara tiba – tiba tanpa memberi aba – aba agar kendaraan di belakangnya dapat menjaga jarak (Marsaid, 2013).

## 3. Selip

Kendaraan selip merupakan dimana kondisi jalan yang basah dan licin juga berpengaruh terhadap kejadian selip, ban akan kekurangan kemampuan menapak pada jalan basah atau permukaan yang licin, kondisi jalan menikung juga beresiko menyebabkan selip, hal ini dikarenakan pada saat menikung pengendara sepeda motor sering kali berbelok disertai mengerem, sedangkan menurut panduan cara berebelok yang dikeluarkan Departemen Perhubungan Darat (2006), sangat tidak disarankan berbelok dibarengi dengan pengereman, karena beresiko terjadinya selip (Marsaid, 2013).

## 4. Lampu kendaraan tidak menyala

Kecelakaan yang disebabkan oleh lampu kendaraan tidak menyala seringkali terjadi pada malam hari. Hal ini dikarenakan kondisi cahaya pada malam hari sangat minim, hanya mengandalkan lampu jalan dan lampu kendaraan. Akan tetapi saat ini lampu utama sepeda motor harus tetap dinyalakan pada siang hari, karena hal ini akan mempermudah pengendara lain mendeteksi kehadiran sepeda motor melalui spionnya (Sari, 2011). Kecelakaan yang disebabkan lampu kendaraan ada juga yang disebabkan lampu indikator penunjuk arah tidak menyala ketika

akan belok, hal ini dapat menyebabkan kendaraan dibelakangnya tidak mengetahui bahwa kendaraan di depannya akan membelok dan kemudian terjadilah kecelakaan (Torrez, 2008).

### **2.1.5 Kondisi Jalan**

Jalan memiliki sistem jaringan yang saling mengikat dan menghubungkan pusat-pusat aktivitas manusia satu sama lain dalam suatu lingkup wilayah, dimana terdapat hierarki hubungan antara jaringan jalan yang saling terkoneksi. Keberadaan jalan dalam aspek keruangan memegang peranan penting bagi kehidupan manusia. Jalan menjadi prasana penghubung beragam aktifitas dan kegiatan. Selain itu jalan juga menjadi pembentuk struktur ruang perkotaan.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia yang dimaksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Sedangkan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan / air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel (UU No. 22 Tahun 2009).

Jalan juga merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti kerusakan pada permukaan jalan misalnya terdapat lubang besar yang sulit dihindari pengemudi, kondisi geometric jalan yang kurang sempurna misalnya derajat kemiringan yang terlalu kecil atau terlalu besar pada belokan, hubungan faktor lingkungan fisik jalan atau kondisi jalan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor antara lain :

#### **a. Jalan rusak**

Jalan rusak adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan karena jalan belum diaspal, jalan yang terdapat bebatuan, kerikil atau material lain yang berada di permukaan jalan yang mengganggu ketika berkendara, dan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan. Jalan rusak menyebabkan pengendara sulit mengendarai,

mengendalikan dan menyeimbangkan kendaraan (Departemen Perhubungan Darat, 2006).

b. Jalan berlubang

Jalan berlubang adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan kedalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan system pelapisan yang kurang sempurna. Kecelakaan akibat jalan berlubang sering kali disebabkan pengendara sepeda motor berusaha menghindari lubang tersebut, namun melakukan kesalahan dalam penilaian sehingga justru menyebabkan kecelakaan (Silaban, 2004).

Definisi jalan berlubang berbeda dengan jalan rusak, yaitu kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan kedalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola. Banyak jalan berlubang yang memiliki diameter serta kedalaman yang cukup besar, hal ini sangat beresiko menyebabkan sepeda motor kehilangan keseimbangan ketika melewatinya, jika pengendara kurang terampil menguasai keadaan, sepeda motor dapat oleng dan terjatuh. Tingkat keparahan yang ditimbulkan akibat kecelakaan karena jalan berlubang cukup parah bergantung pada model kecelakaan dan lubang yang ada (Bustan, 2007).

c. Jalan licin

Pada umumnya jalan yang basah atau licin disebabkan karena air hujan, namun ada juga yang disebabkan karena faktor lain seperti tumpahan oli kendaraan. Jalan yang basah atau licin sangat erat kaitannya dengan hujan. Jika ditelaah lebih mendalam kecelakaan yang disebabkan oleh jalan yang basah atau licin sebenarnya tidak berdiri sendiri, hal ini berhubungan dengan beberapa faktor penyebab lainnya contohnya faktor pengendara dan kondisi kendaraan terutama performa ban. Ban yang permukaannya sudah halus atau tipis ketika bertemu dengan jalan yang licin tidak akan menimbulkan daya gesek antara ban dan jalan, sehingga beresiko tinggi terpeleset (Kartika, 2008).



d. Jalan menikung

Jalan menikung merupakan faktor lingkungan fisik yang paling banyak menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor, hal ini dikarenakan kondisi jalan yang menikung mempengaruhi jarak pandang seseorang saat mengemudikan kendaraan, jarak pandang pengendara saat berada di jalan menikung lebih terbatas dibandingkan saat di jalan lurus.

Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan sudut belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat, untuk melewati kondisi jalan tersebut dibutuhkan keterampilan dan teknik khusus dalam berkendara agar tidak hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat jatuh dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, jika kendaraan akan membelok, sebaiknya mengurangi laju kendaraan agar dapat berhati – hati (kartika, 2009).

e. Lampu jalan tidak ada

Penerangan jalan adalah lampu penerangan yang disediakan bagi pengguna jalan, pada fasilitas ini harus memenuhi persyaratan ditempatkan disebelah kiri jalur lalu lintas menurut arah lalu lintas, jarak tiang penerangan jalan sekurang kurangnya 0,60 meter dari tepi jalur lalu lintas, serta tinggi bagian yang paling bawah dari lampu penerangan jalan sekurang kurangnya 5 meter dari permukaan jalan, jalan tanpa alat penerangan jalan akan sangat membahayakan dan berpotensi tinggi menimbulkan kecelakaan (Marsaid, 2013)

### **2.1.6 Sistem Jaringan Jalan**

Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antar kawasan dan atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan pedesaan (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

### 1) Sistem jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat - pusat kegiatan sebagai berikut:

- Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan dan,
- Menghubungkan antar pusat kegiatan nasional

#### (i) Jalan Arteri Primer

Jalan arteri primer adalah jalan yang secara efisien menghubungkan antara pusat kegiatan nasional atau dengan pusat kegiatan wilayah. (Peraturan Pemerintah RI No.34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

- a. Kecepatan rencana paling rendah 60 km/jam.
- b. Lebar badan jalan paling sedikit 11 meter.
- c. Kapasitas lebih besar dari pada volume lalu lintas rata-rata.
- d. Lalu lintas jarak jauh tidak terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal.
- e. Persimpangan dengan jalan lain dilakukan pengaturan tertentu, sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
- f. Tidak terputus walaupun memasuki kawasan perkotaan dan atau kawasan pengembangan perkotaan.

#### (ii) Jalan Kolektor Primer

Jalan kolektor primer adalah jalan yang secara efisien menghubungkan antara pusat kegiatan wilayah atau menghubungkan antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

- a. Kecepatan rencana paling rendah 40 km/jam.
- b. Lebar badan jalan paling sedikit 9 meter.
- c. Kapasitas lebih besar dari pada volume lalu lintas rata - rata.
- d. Persimpangan dengan jalan lain dilakukan pengaturan tertentu, sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
- e. Tidak terputus walaupun memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan.

(iii) Jalan Lokal Primer

Jalan lokal primer adalah jalan menghubungkan pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

- a. Kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam.
- b. Lebar badan jalan paling sedikit 7,5 meter.
- c. Tidak terputus walaupun memasuki desa.

(iv) Jalan Lingkungan Primer

Jalan lingkungan primer adalah jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

- a. Kecepatan rencana paling rendah 15 km/jam.
- b. Lebar badan jalan paling sedikit 6,5 meter.
- c. Tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih, bila lebar badan jalan paling rendah 3,5 meter.

2) Sistem jaringan jalan sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder

kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil. (Peraturan Pemerintah RI No.34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Sistem jaringan jalan sekunder terdiri atas jalan arteri sekunder, jalan kolektor sekunder, dan jalan lokal sekunder.

(i) Jalan Arteri Sekunder

Jalan arteri sekunder adalah jalan yang menghubungkan antara kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. (Peraturan Pemerintah RI No.34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

- a. Kecepatan rencana paling rendah 30 km/jam dengan lebar badan jalan minimal 11 meter.
- b. Kapasitas lebih besar dari volume lalu lintas rata - rata.
- c. Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

(ii) Jalan Kolektor Sekunder

Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. (Peraturan Pemerintah RI No.34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

- a. Kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam dengan lebar badan jalan minimal 9 meter.
- b. Kapasitas lebih besar dari volume lalu lintas rata - rata.
- c. Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

(iii) Jalan Lokal Sekunder

Jalan lokal sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan. Persyaratan minimum untuk desain yaitu kecepatan rencana paling rendah 10 km/jam dengan lebar badan

jalan minimal 7,5 meter. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

(iv) Jalan Lingkungan Sekunder

Jalan lingkungan sekunder adalah jalan menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan. Persyaratan minimum untuk desain yaitu kecepatan rencana paling rendah 10 km/jam dengan lebar badan jalan minimal 6,5 meter. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

### 2.1.7 Klasifikasi Kelas Jalan

Klasifikasi kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

#### 1. Jalan Bebas Hambatan (Freeway)

Spesifikasi untuk jalan bebas hambatan (*freeway*) sebagaimana dimaksud dalam PP RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan adalah sebagai berikut:

Merupakan jalan untuk lalu lintas umum,

- a. Pengendalian jalan masuk secara penuh,
- b. Tidak ada persimpangan sebidang,
- c. Dilengkapi pagar ruang milik jalan dilengkapi dengan median,
- d. Paling sedikit mempunyai 2 (dua) lajur setiap arah,
- e. Lebar paling sedikit 3,5 meter

#### 2. Jalan Raya (*Highway*)

Spesifikasi untuk jalan raya (*highway*) sebagaimana dimaksud dalam PP RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan adalah sebagai berikut:

- a. Merupakan jalan untuk lalu lintas umum secara terus menerus
- b. Pengendalian jalan masuk secara terbatas
- c. Dilengkapi dengan median
- d. Paling sedikit 2 (dua) lajur setiap arah
- e. Lebar lajur paling sedikit 3,5 meter.

### 3. Jalan Sedang (*Road*)

Spesifikasi untuk jalan sedang (*road*) sebagaimana dimaksud dalam PP RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan adalah sebagai berikut:

- a. Merupakan jalan untuk lalu lintas umum
- b. Untuk lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi, paling sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 arah,
- c. Lebar jalur paling sedikit 7 meter.

### 4. Jalan Kecil (*Street*)

Spesifikasi untuk jalan kecil (*street*) sebagaimana dimaksud dalam PP RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan adalah sebagai berikut:

- a. Merupakan jalan untuk lalu lintas umum untuk lalu lintas setempat
- b. Paling sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 (dua) arah, lebar jalur paling sedikit 5,5 meter

#### **2.1.8 Penelitian terdahulu**

Penelitian terdahulu digunakan sebagai pedoman dasar pertimbangan maupun perbandingan bagi peneliti dalam upaya memperoleh arah dan kerangka berfikir. Berikut adalah penelitian terdahulu yang dapat dijadikan bahan acuan bagi penelitian ini :

1. Pada tabel 2.1 di jelaskan Penelitian Terdahulu, Variabel Penelitian, Teknik Analisis serta Hasil Penelitian sebagai berikut :

**Tabel 2.1**  
**Rujukan Variabel Perilaku Pengendara**

Nama Penelitian / judul	Mulyono Notosiswoyo. Tahun (2014)“Pengetahuan, sikap dan perilaku siswa SLTA dalam pencegahan kecelakaan sepeda motor di kota Bekasi”
Tujuan Penelitian	Untuk mengetahui bagaimanakah pengetahuan, sikap, dan perilaku pengendara siswa SLTA dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor
Variabel Penelitian	Variabel dependen : Kecelakaan Lalu Lintas Variabel independen : Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Pengendara
Metode Penelitian	Metode Analisis : Analisis data kuantitatif
Hasil Penelitian	Dari hasil penelitian: Sebagian besar pengetahuan, sikap dan perilaku pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor siswa 4 SLTA di kota Bekasi baik. Meskipun masih terdapat sebagian kecil perilaku mereka yang belum mencerminkan upaya – upaya pencegahan kecelakaan sepeda motor. Perilaku tersebut seperti: masih ada yang menggunakan Hp selama mengendarai motor, tidak menyalakan lampu besar bila mengendarai sepeda motor meskipun baru saja minum obat mneyebabkan kantuk. Terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku pencegahan kecelakaan sepeda motor
Hubungan Dengan Skripsi	Variabel Perilaku Pengendara yang dikemukakan oleh Mulyono Notosiswoyo (2014) di gunakan sebagai rujukan penelitian ini

2. Pada tabel 2.2 di jelaskan Penelitian Terdahulu, Variabel Penelitian, Teknik Analisis serta Hasil Penelitian sebagai berikut :

**Tabel 2.2**  
**Rujukan Variabel Perilaku Pengendara**

Nama Penelitian / judul	Wesli.Tahun (2015).”Pengaruh Pengetahuan Berkendaraan Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM)”
Tujuan Penelitian	Untuk mengetahui Bagaimanakah Pengaruh Pengetahuan Berkendaraan Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM)”
Variabel Penelitian	Variabel dependen : Kecelakaan Lalu Lintas Variabel independen : Pengetahuan rambu, Perilaku pengendara
Metode Penelitian	Metode Analisis : Analisis data kuantitatif
Hasil Penelitian	Dari hasil penelitian maka dapat di simpulkan menurut hasil pengujian hipotesis sebagai berikut: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengetahuan pengendara berpengaruh terhadap perilaku pengguna sepeda motor, hasil uji parameter estimasi menunjukan adanya pengaruh 0,162, dengan nilai <i>critical ratio</i> sebesar 2,033 dan nilai <i>p-value</i> 0,04</li> <li>2. Perilaku pengguna sepeda motor berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas, hasil uji parameter estimasi menunjukan adanya pengaruh 0,749 dengan nilai <i>critical ratio</i> sebesar 8,432 dan nilai <i>p-value</i> signifikan</li> </ol>
Hubungan Dengan Skripsi	Variabel Perilaku Pengendara yang dikemukakan oleh Wesli (2015) digunakan sebagai rujukan untuk penelitian ini



3. Pada tabel 2.3 di jelaskan Penelitian Terdahulu, Variabel Penelitian, Teknik Analisis serta Hasil Penelitian sebagai berikut :

**Tabel 2.3**  
**Rujukan Variabel Kondisi Kendaraan**

Nama Penelitian / judul	Cahaya Eka Putri. Tahun (2014) dengan judul: “Analisis Karakteristik Kecelakaan Dan Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Lokasi Blackspot Di Kota Kayu Agung
Tujuan Penelitian	Untuk mengetahui lokasi titik rawan kecelakaan dan tipe kecelakaan, waktu yang sering terjadi kecelakaan, umur, jenis kelamin
Variabel Penelitian	Variabel dependen : Kecelakaan Lalu Lintas Variabel independen : Faktor jalan, Kondisi Kendaraan, Faktor Kondisi Lingkungan dan Alam
Metode Penelitian	Metode Analisis : Analisis data kuantitatif
Hasil Penelitian	Dari hasil penelitian: 1. Kecelakaan Berdasarkan waktu kecelakaan, sering terjadi kecelakaan di 5 interval waktu dengan persentasi yang sama yaitu 8%. Yaitu di pukul 10.00-11.00, 13.00-14.00, 14.00-15.00, 15.00-16.00, dan pukul 17.00-18.00 merupakan interval jam yang paling tinggi. Berdasarkan Umur pihak yang terlibat kecelakaan, sebesar 20% pihak yang terlibat kecelakaan berusia diantara <17 tahun dan merupakan yang tertinggi dibanding interval umur lainnya.
Hubungan Dengan Skripsi	Variabel Kondisi Kendaraan yang dikemukakan oleh Cahaya Eka Putri (2014) di gunakan sebagai rujukan penelitian ini

4. Pada tabel 2.4 di jelaskan Penelitian Terdahulu, Variabel Penelitian, Teknik Analisis serta Hasil Penelitian sebagai berikut :

**Tabel 2.4**  
**Rujukan Variabel Kondisi Jalan**

Nama Penelitian / judul	Muhammad azizirrahman, dkk (2015) dengan judul “Faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pada daerah rawan kecelakaan di Kecamatan Banjarmasin tengah kota Banjarmasin”
Tujuan Penelitian	Untuk mengetahui faktor kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada 21 ruas jalan daerah rawan kecelakaan di kecamatan Banjarmasin tengah
Variabel Penelitian	Variabel dependen : Kecelakaan Lalu Lintas Variabelindependen : Faktor manusia, Kondisi kendaraan, Kondisi Jalan
Metode Penelitian	Metode analisis data kuantitatif
Hasil Penelitian	Hasil penelitian yang telah dilakukan maka hasil dari penelitian adalah: Faktor penyebab yang memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas pada 21 ruas jalan daerah rawan kecelakaan saat hari libur adalah kondisi kendaraan, sedangkan saat hari kerja adalah faktor manusia, faktor jalan juga memicu kecelakaan lalu lintas karena terdapat jalan gelap pada 18 ruas jalan dari 21 ruas jalan, jalan tanpa marka/ rambu pada 7 ruas jalan dari 21 ruas jalan, jalan berlubang pada 4 ruas jalan dari 21 ruas jalan, dan jalan tergenang pada 4 ruas jalan dari 21 ruas jalan
Hubungan Dengan Skripsi	Variabel Kondisi Jalan yang dikemukakan oleh Muhammad azizirrahman, dkk (2015) di gunakan sebagai rujukan penelitian ini

5. Pada tabel 2.5 di jelaskan Penelitian Terdahulu, Variabel Penelitian, Teknik Analisis serta Hasil Penelitian sebagai berikut :

**Tabel 2.5**  
**Rujukan Variabel Faktor Kecelakaan Lalu Lintas**

Nama Penelitian / judul	Cahaya eka putri (2014), Analisis karakteristik kecelakaan dan faktor penyebab kecelakaan pada lokasi blackspot di kota kayu agung
Tujuan Penelitian	Untuk mengetahui faktor faktor penyebab kecelakaan pada lokasi blackspot dikota kayu agung
Variabel Penelitian	Variabel dependen : Faktor Kecelakaan Lalu Lintas Variabelindependen : karakteristik kecelakaan
Metode Penelitian	Metode analiss data kuantitatif
Hasil Penelitian	Definisi yang pasti mengenai kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian kecelakaan yang tidak terduga , tidak direncanakan, dan diharapkan yang terjadi di jalan raya atau sebagai akibat dari kesalahan suatu aktifitas manusia di jalan raya, yang mana mengakibatkan luka, sakit , kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan. Sedang kankorban kecelakaan lalu lintas adalah manusia yangmenjadi korban akibat terjadinya kecelakaan lalulintas, berdasarkan tingkat keparahannya korban kecelakaan dibedakan menjadi 3 macam yaitu:  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Korban meninggal dunia atau mati (fatally killed)</li> <li>2. Korban luka berat (serious injury)</li> <li>3. Korban luka ringan (slight injury)</li> </ol> Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi tiga faktor utama yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan. Ada juga faktor lain seperti faktor lingkungan dan faktor cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan.
Hubungan Dengan Skripsi	Variabel Faktor Kecelakaan Lalu Lintas yang dikemukakan oleh cahaya eka putri 2014 di gunakan sebagai rujukan penelitian ini

Dari hasil pembahasan berdasarkan penelitian terdahulu dan penelitian sekarang terdapat perbedaan diantaranya objek penelitian, judul penelitian, variabel yang diteliti, dll. Dengan kesimpulan ini tentunya terjadi perbedaan yang sangat mendasar walaupun pada intinya tema judul hampir sama. Penelitian terdahulu berfungsi sebagai acuan peneliti dalam penelitian yang sekarang dan juga bisa dijadikan sebagai pedoman bagi penelitian sekarang dalam bidang yang sama.

## **2.2 Hipotesis**

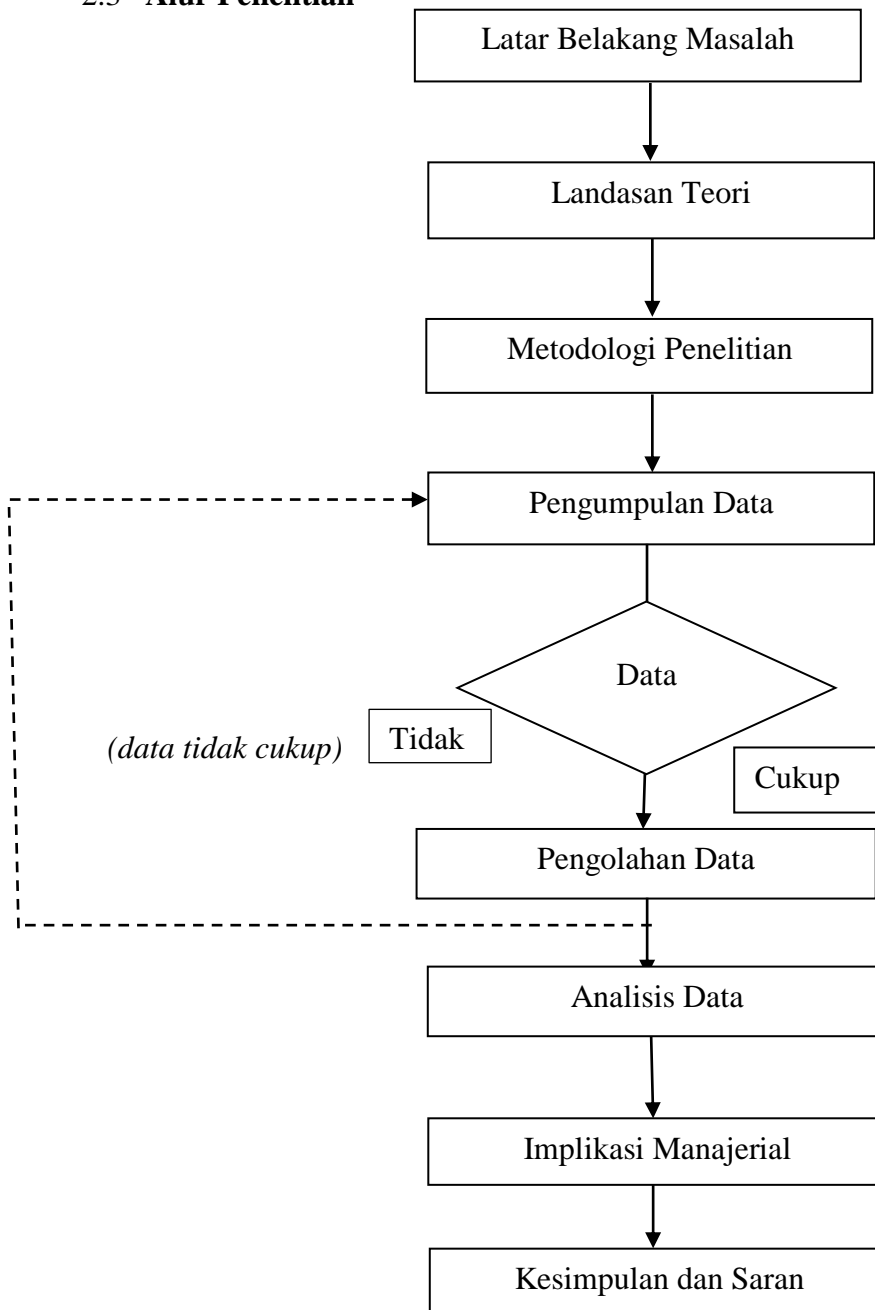
Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap tujuan penelitian yang diturunkan dari kerangka pemikiran yang telah dibuat. Hipotesis merupakan tentatife tentang hubungan antara beberapa variabel atau lebih. Hipotesis merupakan dugaan sementara dari jawaban rumusan masalah penelitian (V. Wiratna Sujarweni, 2015)

Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan. Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini. Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

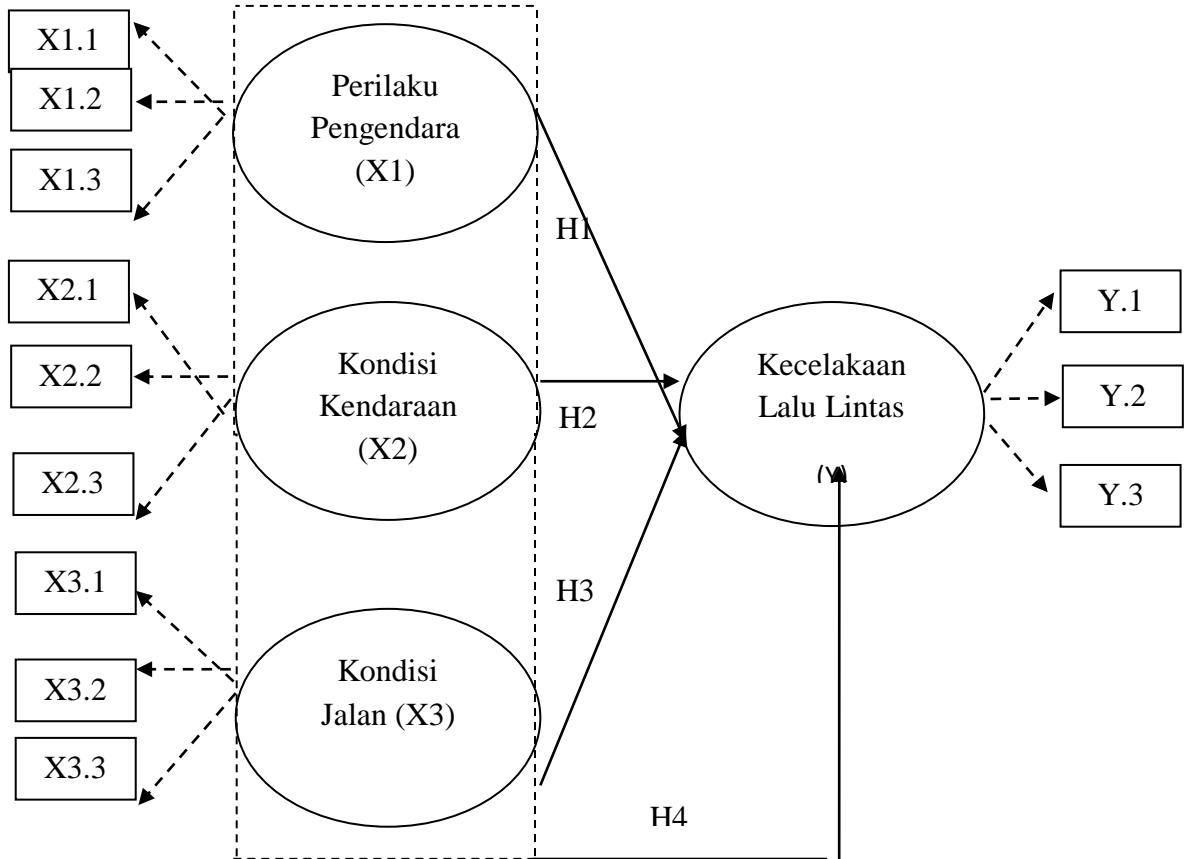
- H1. Diduga perilaku pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor kecelakaan sepeda motor di ruas Jl. Karangawen Mranggen Kabupaten Demak.
- H2. Diduga kondisi kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor kecelakaan sepeda motor di ruas Jl. Karangawen Mranggen Kabupaten Demak.

- H3. Diduga kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor kecelakaan sepeda motor di ruas Jl. Karangawen Mranggen Kabupaten Demak.
- H4. Diduga perilaku pengendara, kondisi kendaraan, kondisi jalan, secara simultan berpengaruh terhadap faktor kecelakaan lalu lintas.

### 2.3 Alur Penelitian



**2.4 Kerangka Pemikiran**



**Gambar 2.2**  
**Kerangka Pemikiran**

Keterangan :

- = Indikator
- = Variabel
- H = Hipotesis
- = Pengukur
- = Pengaruh

Variabel dalam penelitian ini meliputi:

X.1 Perilaku Pengendara ( sumber : Westi, th 2015 )

Indikator - indikator perilaku pengendara antara lain :

X1.1 Penggunaan minuman beralkohol

X1.2 Mengendarai dengan kecepatan tinggi

X1.3 Penggunaan Handphone

X.2 Kondisi Kendaraan ( sumber : Cahaya eka putri, th 2014 )

Indikator - indikator kondisi kendaraan antara lain :

X2.1 Rem tidak berfungsi

X2.2 Ban gundul

X2.3 Lampu kendaraan tidak menyala

X.3 Kondisi Jalan ( sumber : Annisa hidayati, lcia yovita, th 2014 )

Indikator - indikator kondisi jalan antara lain :

X3.1 Jalan licin

X3.2 Jalan gelap

X3.3 Jalan berlubang

(Y) Kecelakaan Lalu Lintas ( sumber : azizizrrahman, dkk th 2015 )

Indikator – indikator faktor kecelakaan lalu lintas antara lain :

Y.1 Korban meninggal dunia atau mati.

Y.2 Korban luka berat / ringan.

Y.3 kerugian harta benda.