

**ANALISA FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN PADA RUAS JALAN TANJUNG SERDANG –
STAGEN KABUPATEN KOTABARU
SKRIPSI**

Busman

Program Studi s1 Teknik Sipil Universitas Islam Kalimantan (Uniska)

Muhammad Arsyad Al-Banjari Banjarmasin

Email:

busmanfamu@gmail.com

ABSTRAK

Menganalisa faktor penyebab kecelakaan dengan menggunakan data dari kepolisian dan dengan survey langsung kelapangan guna sebagai data primer maupun sekunder pada penelitian ini. Analisis penelitian ini dilakukan dengan tahapan mulai dari survey, pengambilan data primer di dapat dari hasil pengukuran dan data kuesioner dan data pengumpulan data sekunder di dapatkan dari dinas kepolisian kabupaten kotabaru dan badan pusat statistik kabupaten kotabaru, analisa data, pembahasan dan di simpulkan.

Berdasarkan beberapa analisa di dapat kesimpulan yaitu titik Black Spot pada ruas jalan tanjung serdang sebanyak 29 km yaitu di km 9-10,20-21 dan 26-27. Dimana pada ruas jalan ini kecelakaan di sebabkan karena kelalaian pengemudi dan terlalu cepat mengendarai kendaraan di samping itu faktor umur juga menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Kata Kunci: *Penyebab kecelakaan*, faktor umur, persentase kecelakaan kabupaten kotabaru.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas akhir-akhir ini sangat sering terjadi dan banyak menimbulkan kerugian. Akibat dari kecelakaan lalu lintas berupa kerusakan terhadap fasilitas-fasilitas umum dan timbulnya korban yang meninggal dunia. Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi akibat dari faktor manusia. Kemungkinan penyebab kecelakaan adalah kelalaian dari manusia itu sendiri. kelalaian yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas, misalnya pengemudi kehilangan konsentrasi, lelah dan mengantuk, pengaruh alkohol dan obat, kecepatan melebihi batas atau ugal-ugalan, kondisi kendaraan bermotor yang kurang baik serta kurang pahamnya pengemudi tentang aturan berlalu lintas. Berdasarkan Pasal 1 angka 24 Undang-Undang No. 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 dan/atau kerugian harta benda didalam Pasal 240 dan Pasal 241 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatakan bahwa setiap korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan pertolongan pertama dan perawatan dalam rumah sakit terdekat

sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Ruas jalan Tanjung Serdang – Stagen Sepanjang 29 km yang merupakan jalan poros provinsi dan jalan poros antar kabupaten Kotabaru dengan Kabupaten Tanah Bumbu, pada era 5 Tahun terakhir ini pada ruas jalan Tanjung Serdang – Stagen ini berdasarkan data Ditlantas Polres Kabupaten Kotabaru cenderung sering mengalami kecelakaan di bandingkan di segmen jalan lain yang ada di kabupaten Kotabaru dan sebelumnya belum pernah ada penelitian yang menyangkut kecelakaan.

Rumusan Permasalahan

1, Dimana sajakah daerah rawan kecelakaan (*Black Spot*) Pada Ruas Jalan Tanjung Serdang – Stagen Kabupaten Kotabaru ?

1. Apakah ada hubungannya kecelakaan dengan Profesi, tingkat pendidikan, umur, kepemilikan SIM, dan jenis kelamin pengguna jalan ?
2. Apakah dengan bertambahnya volume arus lalu lintas dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan ?
3. Apakah terjadinya kecelakaan ada hubungannya dengan Geometrik jalan ?

5. Apakah ada hubungannya kecelakaan dengan permukaan jalan yang rusak ?

1.3 Tujuan

Secara umum tujuan dari penelitian ini adalah untuk mencari :

1. Lokasi daerah rawan kecelakaan (*Black Spot*).
2. Hubungan antara Profesi, tingkat pendidikan, umur, kepemilikan SIM, dan jenis kelamin pengguna jalan terhadap terjadinya kecelakaan.
3. Hubungan antara kerusakan permukaan jalan terhadap terjadinya kecelakaan.
4. Hubungan antara penambahan volume arus lalu lintas terhadap terjadinya kecelakaan.
5. Hubungan antara geometrik jalan terhadap terjadinya kecelakaan.

Batasan Masalah

Berhubung ruang lingkup pada penelitian ini sangat luas, maka dalam pelaksanaannya penelitian ini di lakukan dengan pembatasan :

1. Pada penelitian ini kecelakaan yang menjadi kajian studi adalah kecelakaan yang terjadi di daerah rawan kecelakaan terkhusus di ruas jalan tanjung serdang-stagen sepanjang 29 km.
2. Data sekunder, di peroleh dari Kepolisian Lakalantas Polres Kotabaru berupa data kejadian kecelakaan khususnya di ruas jalan tanjung serdang-stagen sepanjang 29 km, dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018.
3. Data sekunder, di peroleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Kotabaru berupa data jumlah penduduk dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018.

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

Menurut ADB (Asian Development Bank, 1996), kecelakaan lalu lintas sering terjadi dinegara berkembang dari pada dinegara maju, karena pada negara berkembang jumlah fasilitasnya belum memadai. Warpani (2002) menjelaskan bahwa khususnya di

Indonesia penyebab utama besarnya angka kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, baik karena kelalaian, keteledoran, ataupun kelengahan para pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan besarnya biaya kerugian yang diakibatkan oleh banyaknya permasalahan yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang perlu mendapatkan penanganan yang serius, maka salah satu cara untuk menekan angka kecelakaan tersebut dengan mengaudit penyebab terjadinya kecelakaan.

Karakteristik Geometrik Jalan

Karakteristik geometrik jalan menurut manual kapasitas jalan di Indonesia (1997), meliputi :

1. Tipe jalan : berbagai tipe jalan mempunyai kinerja yang berbeda pada pembebanan lalu lintas tertentu, misalnya jalan terbagi dan tak terbagi, jalan satu arah.
2. Lebar jalur lalu lintas : kecepatan arus bebas dan kapasitas meningkat dengan penambahan jalur bebas lalu lintas.
3. Kereb : kereb sebagai batas antara jalur lalu lintas dan trotoar sangat berpengaruh terhadap hambatan samping pada kapasitas dan kecepatan. Kapasitas jalan dengan kereb yang lebih kecil dari jalan dengan bahu. Selanjutnya kapasitas berkurang jika terdapat penghalang tetap dekat tepi jalur lalu lintas, tergantung apakah jalan mempunyai kereb atau bahu.
4. Bahu : jalan perkotaan tanpa kereb pada umumnya mempunyai bahu pada kedua sisi jalur lalu lintasnya. Lebar dan kondisi permukaannya mempengaruhi penggunaan bahu, berupa penambahan kapasitas, dan kecepatan pada arus tertentu, akibat penambahan lebar bahu terutama karena pengurangan hambatan samping yang disebabkan kejadian disisi jalan, seperti kendaraan angkutan umum berhenti, pejalan kaki dan sebagainya.
5. Median : median direncanakan dengan baik meningkatkan kapasitas.

6. Alinemen jalan : lengkung horizontal dengan jari-jari kecil mengurangi kecepatan arus bebas. Tanjakan yang curam juga mengurangi kecepatan dengan arus bebas. Karena secara umum kecepatan arus bebas didaerah perkotaan adalah rendah maka pengaruh ini diabaikan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk penelitian kuantitatif karena ciri-cirinya bersifat hitungan atau angka. Jenis untuk mengetahui sejauh mana besar kecelakaan yang terjadi di ruas jalan tanjung serdang-stagen ini, maka perlu dilakukan pengambilan data secara aktual yang dilakukan dengan cara salah satunya melakukan wawancara langsung dengan pengguna jalan dan mengambil data di dinas terkait. Jalan tanjung serdang-stagen kotabaru, dimana sifat fisik mempunyai satu jalur dan dua arah tanpa median pembatas jalan.

Metode Pengumpulan Data

Dalam proses penyelesaian tugas akhir ini, penulis memerlukan masukan dan data-data yang akurat serta lengkap yang dapat dijadikan sebagai acuan dalam pemecahan masalah. Data-data yang diperlukan bisa berupa data primer maupun data skunder :

1. Data Sekunder yang di peroleh secara tidak langsung dimana, dalam penelitian ini melibatkan dinas-dinas terkait untuk melengkapi data penelitian yaitu sebagai berikut :
 - a.. Data kejadian kecelakaan, data yang di peroleh dari Lakalantas Polres Kotabaru
 - b. Data penduduk data yang di peroleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Kotabaru
2. Data primer ini adalah sumber data yang diperoleh secara langsung dengan survey di lapangan dan didapat dari hasil wawancara dengan pengendara, survei geometrik Jalan dan kerusakan jalan.

HASIL

Berdasarkan hasil persentase dari ke 6 (Enam) Nomor kuesioner dan masing-

masing 10 lembar atau sepuluh orang setiap Black Spot maka,

1. 100 % Masyarakat menyatakan bahwa pada km 9-10, 20-21 serta km 26-27 adalah merupakan daerah rawan kecelakaan di mana pada penelitian ini di jadi sebagai titik Black Spot dan 0 % yang menyatakan bahwa km tersebut tidak rawan kecelakaan, berdasarkan persentase, dapat di simpulkan di km tersebut merupakan daerah rawan kecelakaan.
2. 87 % Masyarakat menyatakan bahwa pada km 9-10, 20-21 serta km 26-27 kecelakaannya tidak di pengaruhi oleh pertambahan jumlah penduduk, dan hanya 13 % yang berpendapat bahwa jumlah penduduk mempengaruhi kecelakaan yang terjadi, dan berdasarkan persentase dapat kita tarik kesimpulan bahwa di km ini tidak di pengaruhi oleh jumlah penduduk karena persentasi di atas sangat jauh beda.
3. 97 % Masyarakat menyatakan bahwa pada km 9-10, 20-21 serta km 26-27 kecelakaannya tidak di pengaruhi oleh kerusakan jalan karena semua jalan di ruas jalan dan khususnya di 3 Blak Spot ini jalannya masih bagus, dan hanya 3 % yang berpendapat bahwa kecelakaan akibat kerusakan jalan mempengaruhi kecelakaan yang terjadi, dan berdasarkan persentase dapat kita tarik kesimpulan bahwa di km ini, kecelakaan bukan karena jalan yang rusak tetapi pengguna jalan yang terlalu cepat sehingga tidak terkendali.
4. 90 % Masyarakat menyatakan bahwa pada km 9-10, 20-21 serta km 26-27 kecelakaannya tidak di pengaruhi oleh Kondisi geometrik jalan dan 10 % masyarakat berpendapat bahwa ada hubungannya karena kalau terjadi hujan jalan akan licin dan terkadang menyebabkan kecelakaan tetapi selain itu tidak ada.
5. 87 % Masyarakat menyatakan bahwa pada km 9-10, 20-21 serta km 26-27 kecelakaan di pengaruhi oleh Profesi, tingkat pendidikan, umur, kepemilikan SIM, dan jenis kelamin pengendara

dan 17 % yang menyatakan bahwa tidak ada kaitannya.

6. Dan 7 % Masyarakat menyatakan bahwa pada km 9-10, 20-21 serta km 26-27 terjadi karena faktor gaib dan 93 % masyarakat yang menyatakan kecelakaan yang terjadi hanyalah kelalaian dari pengemudi ada yang jatuh pada saat dia masih dalam keadaan mabuk dan ada yang keadaan mengantuk dan lain sebagainya.

PENUTUP

Kesimpulan

Dari banyak pertimbangan dan analisa serta pembahasan yang telah di sampaikan pada bagian sebelumnya dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Lokasi rawan kecelakaan di daerah jalan Tanjung Serdang-Stagen terdapat di daerah KM 9-10, 20-21 Dan 26-27 dan sebagai *black spot*.
2. Faktor tingkat umur mempengaruhi terjadinya kecelakaan dari data kepolisian kabupaten kotabaru yang sangat banyak adalah di umur 36-45 tahun yaitu berjumlah 12 orang dari total 31 orang kecelakaan selama 5 tahun.
3. Faktor tingkat profesi mempengaruhi terjadinya kecelakaan dari data kepolisian kabupaten kotabaru yang sangat banyak adalah profesi pekerjaan karyawan swasta yaitu berjumlah 16 orang dari total 38 orang kecelakaan selama 5 tahun.
4. Faktor jenis kelamin mempengaruhi terjadinya kecelakaan dari data kepolisian kabupaten kotabaru yang sangat banyak adalah jenis kelamin laki-laki yaitu berjumlah 26 orang dari total 27 orang kecelakaan selama 5 tahun.
5. Faktor tingkat pendidikan mempengaruhi terjadinya kecelakaan dari data kepolisian kabupaten kotabaru yang sangat banyak adalah yang putus sekolah yaitu berjumlah 12 orang dari total 25 orang kecelakaan selama 5 tahun.
6. Faktor kepemilikan sim tidak mempengaruhi terjadinya kecelakaan.
7. Pertambahan volume arus lalu lintas tidak mempengaruhi terjadinya

kecelakaan pada ruas jalan Tanjung Serdang-Stagen Kabupaten Kotabaru dimana kecelakaan yang sangat dominan adalah pada jam 12.00-13.00.

8. Geometrik jalan dan kerusakan jalan pada ruas jalan Tanjung Serdang-Stagen Kabupaten Kotabaru sesuai hasil data kuesioner yang di dapatkan dari wawancara masyarakat adalah tidak mempengaruhi terjadinya kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Dephub, (2015) Rekayasa Lalulintas, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.
- Dadans, S.(2001) Analisa Kecelakaan dan Kereta Api di DAOP VIII Surabaya.Tesis Program Pasca Sarjana MRT ITS, Surabaya.
- Beni, S.D. (2001) Analisa Faktor Kecelakaan Dalam Upaya Peningkatan Keselamatan Lalulintas Bagi Pemakai jalan Tol Surabaya – Gempol, Tesis Program Pasca Sarjana MRT ITS, Surabaya.
- Muhammad, S. (2015) Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalulintas di Ruas Jalan Poros Samarinda – Anggana, Universitas 17 Agustus 1945
- Integrated Road Management System (IRMS)
- Sukirman, (1999) Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan, Bandung
- Direktorat Pengembangan Jalan Kota, Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) phase IV 1997, Direktorat Jendral Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum RI