

Karakteristik Kecelakaan di Jalan Bypass Bandar Lampung

Ulfa Hidayah¹⁾

Sasana Putra²⁾

Muhammad Karami³⁾

Abstract

The purposes of this study were to analyze the relationship between the characteristics of accidents and road safety facilities such as road signs, road markings, and lighting lights, and to analyze the characteristics of traffic accidents on Soekarno-Hatta Bypass Road included type accident and factors causing of the accident. The surveys in the field were conducted to obtain the primary data about road safety facilities, however the secondary data were obtained from the Bandar Lampung police station in the form of accident data per month from 2014-2017.

The results showed that there were still inadequate road safety facilities on the Soekarno-Hatta Bypass road, such as lighting and road markings. The characteristics of accidents based on the factors that cause the accidents were human factors (85.28%). The types of accidents were are front-rear accidents (28.8%).

Keywords: Accident Characteristics, Arterial Road, Road Safety Facilities.

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan antara karakteristik kecelakaan terhadap kelengkapan fasilitas keselamatan jalan seperti rambu lalu lintas, marka jalan, lampu penerangan jalan dan menganalisis karakteristik kecelakaan lalu lintas di Jalan Bypass Soekarno-Hatta yang meliputi tipe kecelakaan dan faktor penyebab kecelakaan. Survey langsung di lapangan dilakukan untuk mendapatkn data primer tentang fasilitas keselamatan jalan serta data sekunder yang didapatkan dari Polres Bandar lampung yaitu berupa data kecelakaan per bulan dari tahun 2014-2017.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih banyak fasilitas keselamatan jalan yang terdapat di jalan Bypass Soekarno-Hatta yang kurang memadai seperti masih ada di beberapa titik yang lampu penerangan jalan dan marka jalannya tidak ada, hal tersebut berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas, Karakteristik kecelakaan berdasarkan faktor penyebab kecelakaan yang paling sering terjadi yaitu karna faktor manusia yaitu sebesar 85,28%, dan tipe kecelakaan yang sering terjadi yaitu kecelakaan depan-belakang sebesar 28,8%.

Kata kunci : Karakteristik Kecelakaan, Fasilitas Keselamatan Jalan, Jalan Arteri.

¹⁾ Mahasiswa pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung. Ulfahidayah41@gmail.com

²⁾ Staf pengajar pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan. Prof. Sumantri Brojonegoro 1. Gedong Meneng Bandar lampung. 35145.

³⁾ Staf pengajar pada Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan Prof. Sumantri Brojonegoro 1. Gedong Meneng Bandar Lampung.

1. PENDAHULUAN

Pada umumnya jalan raya merupakan suatu jalur yang digunakan masyarakat untuk menuju ke satu tempat ke tempat yang lain. Namun seiring waktu hal yang sering terjadi pada jalan raya merupakan kecelakaan berlalu lintas mengakibatkan suatu masalah lalu lintas dan membutuhkan penanganan yang serius mengingat kerugian yang sangat besar, berupa jatuhnya korban luka hingga korban meninggal dunia, maupun kerugian dari segi material.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian di jalan yang tidak diduga atau tidak berunsur kesengajaan melibatkan kendaraan atau dengan tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda. Kecelakaan yang terjadi akibat pengguna jalan bukan hanya karena sifat pengendara saja atau kelalaian pemakai jalan itu tetapi kesalahan pada pengendara bisa terjadi akibat keadaan atau situasi jalan yang kurang baik (UU no.22,2009).

Jalan Bypass Soekarno - Hatta adalah salah satu jalan dengan arus volume lalu lintas yang tinggi di Provinsi Lampung khususnya di Kota Bandar Lampung , hal ini dikarenakan banyaknya pengguna jalan yang melewati jalan tersebut yang merupakan jalan nasional. Jalan Bypass Soekarno – Hatta sendiri merupakan daerah yang rawan kecelakaan . Pada tahun 2018 ini saja telah terjadi lebih dari 5 kasus kecelakaan lalu lintas di Jalan Bypass Soekarno – Hatta diantaranya pada tanggal 30 Maret 2018 Sebuah mobil Taruna Vs Mobil Pick up dan satu orang meninggal dunia, Lalu sehari sebelumnya tepatnya pada tanggal 29 Maret 2018 terjadi kecelakaan tunggal Sepeda Motor yang mengakibatkan pengendara sepeda motor tersebut tewas ditempat karna terlindas mobil truk.

Kecelakaan yang terjadi bisa diakibatkan oleh manusia yang terdiri dari pengendara kendaraan bermotor maupun pejalan kaki, kendaraan yang digunakan oleh pengendara, dan kondisi lingkungan dan jalan yang ada pada lokasi kejadian kecelakaan. Keadaan inilah yang membuat penulis memilih jalan Soekarno-Hatta sebagai objek penelitian dengan judul “KARAKTERISTIK KECELAKAAN LALU LINTAS”

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Arus Lalu Lintas

Kassan (2011) Arus lalu lintas adalah jumlah kendaraan bermotor yang melewati suatu titik pada jalan per satuan waktu. Sedangkan disebutkan dalam Undang-undang No.22 tahun 2009, lalu lintas di artikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

Marbawi (2013), menyebutkan bahwa, perilaku arus lalu lintas merupakan hasil pengaruh gabungan antara manusia, kendaraan, dan jalan dalam suatu lingkungan tertentu. bagian daur dapat menjadi sangat kompleks. Sehingga kita hanya dapat mengamati bagian akhirnya saja dari suatu hujan yang jatuh di atas permukaan tanah dan kemudian mencari jalannya untuk kembali ke laut.

2.2. Kecelakaan Lalu Lintas

2.2.1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 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.

2.2.2. Faktor Penyebab Kecelakaan

Menurut Austroad (2002), Warpani (1999), dan Pignataro (1973) secara umum faktor yang paling berkontribusi dalam kecelakaan lalu lintas antara lain faktor manusia (Pengemudi dan pejalan kaki), kendaraan, jalan dan lingkungan jalan. Faktor penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi 4 yaitu faktor manusia, faktor prasarana (jalan), faktor sarana (kendaraan), dan faktor lingkungan atau cuaca

2.3 Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Analisis data kecelakaan dapat dilakukan dengan menganalisis pendekatan “*5W + 1H*”, yaitu *Why* (penyebab kecelakaan), *What* (tipe kecelakaan), *Where* (lokasi kecelakaan), *Who* (pengguna jalan yang terlibat), *When* (waktu kejadian) dan *How* (tipe pergerakan kendaraan). Ada beberapa kategori karakteristik kecelakaan lalu lintas secara umum diantaranya yaitu : Tipe kecelakaan dan faktor penyebab kecelakaan. Berdasarkan tipe kecelakaan yang terjadi, diklasifikasikan atas beberapa tabrakan, yaitu depan-depan, depan-belakang, tabrakan sudut, tabrakan sisi, lepas kontrol, tabrak lari, tabrak massal, tabrak pejalan kaki, tabrak parkir, dan tabrakan tunggal. Berdasarkan faktor penyebab kecelakaan, disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor pengemudi, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan.

2.4. Keselamatan Lalu Lintas

2.4.1 Pengertian Keselamatan Lalu Lintas

keselamatan lalu lintas merupakan suatu bentuk usaha atau cara mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dapat berupa petunjuk pencegahan (*accident preventive*) dan petunjuk mengurangi kecelakaan (*accident reduction*). (Sugiyanto, 2014). Dalam ketentuan umum Peraturan Menteri Perhubungan No. 14/2006, keselamatan lalu lintas adalah keadaan terhindarnya pengguna jalan dan masyarakat dari kecelakaan lalu lintas.

2.4.2 Fasilitas Keselamatan Jalan

keselamatan lalu lintas merupakan suatu bentuk usaha atau cara mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dapat berupa petunjuk pencegahan (*accident preventive*) dan petunjuk mengurangi kecelakaan (*accident reduction*). (Sugiyanto, 2014). Dalam ketentuan umum Peraturan Menteri Perhubungan No. 14/2006, keselamatan lalu lintas adalah keadaan terhindarnya pengguna jalan dan masyarakat dari kecelakaan lalu lintas. Anonim (Fajrizal, 2014) menyebutkan bahwa perangkat pengatur lalu lintas dapat berupa marka jalan, rambu – rambu lalu lintas, lampu – lampu pengatur, dan tanda – tanda yang ditempatkan di luar jalan, disisi ataupun menggantung diatas jalan untuk meningkatkan keselamatan pemakai jalan.

3. METODE PENELITIAN

3.1. Pengumpulan Data

Di dalam metode pengumpulan data ini akan dibahas segala sesuatu yang menjadi proses pemecahan masalah. Dalam menganalisis tinjauan dari penyebab kecelakaan lalu lintas di lokasi penelitian, diperlukan data-data yang mendukung penelitian yaitu data primer dan data sekunder yang diperoleh dari lapangan langsung maupun dari dinas atau instansi terkait.

3.1.1 Data Primer

Data primer yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data fasilitas keselamatan jalan seperti rambu lalu lintas, marka jalan, lampung penerangan jalan dan data penampang melintang jalan seperti panjang jalan, lebar lajur, lebar lajur, jumlah jalur. Data ini didapat dari hasil pengukuran langsung di lapangan

3.1.2 Data Sekunder

Data sekunder pada penelitian ini yaitu Data laporan kecelakaan lalu lintas meliputi data jumlah kecelakaan perbulan selama tiga tahun, mulai taun 2014-2017, yang diperoleh dari pihak kepolisian Kota Bandar Lampung. Jenis data kecelakaan lalu lintas yang diperoleh dari Kepolisian Resort Kota Bandar Lampung ini berisi catatan mengenai Jumlah kecelakaan berdasarkan faktor penyebab kecelakaan dan Jumlah kecelakaan berdasarkan Tipe kecelakaan.

3.3. Metode Analisa Data

3.2.1. Metode yang digunakan

Dalam penelitian ini akan digunakan Metode Karakteristik yaitu digunakan untuk menganalisa karakteristik kecelakaan.

3.2.2. Analisis Data

Faktor Penyebab Kecelakaan . Merekap data Faktor Penyebab Kecelakaan. Dengan menggunakan rumus :

$$\text{Rata-rata}(\%) \text{ Faktor penyebab kecelakaan} = \frac{\text{Jumlahkejadian}}{\text{Totalkejadian}} \quad (1)$$

$$\text{Rata-rata tipe kecelakaan}(\%) = \frac{\text{Jumlahkejadian}}{\text{Totalkejadian}} \quad (2)$$

Dari rata-rata(%) akan didapat presentase rata-rata pertahun. Dan akan didapat presentase yang terbesar dan terkecil , akan diperoleh presentasi terbesar dari tipe kecelakaan yang sering terjadi di Jalan Soekarno-Hatta dan presentasi terbesar dari faktor penyebab kecelakaan tersebut.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Pengukuran Geometrik Jalan

Panjang Ruas Jalan Soekarno-Hatta Bandar Lampung yaitu ± 24 km. Jalan Soekarno-Hatta Bandar Lampung terdiri dari 4 lajur 2 arah dengan lebar median 1 m (4/2D) masing-masing lajur mempunyai lebar lajur 3,5 m. Lebar bahu jalan sebesar 2 m dengan kondisi tanpa perkerasan.

4.2. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Karakteristik kecelakaan dapat diklasifikasikan berdasarkan beberapa jenis. Pada penelitian ini karakteristik kecelakaan yang dibahas ditentukan berdasarkan faktor penyebab kecelakaan dan tipe kecelakaan.

Tabel 1. Jumlah Kejadian Kecelakaan

Tahun	Jumlah Kejadian Kecelakaan		Rata-rata (%)
	Jl. Soekarno-Hatta	Kota B. Lampung	
2014	40	437	9
2015	96	413	23
2016	75	451	16
2017	53	297	17
Total	264	1598	

Pada tabel tersebut dapat dilihat jumlah kecelakaan pada tahun 2014 di Jalan Soekarno-Hatta yaitu sebesar 40 kejadian dari total kejadian yang terjadi di Kota Bandar Lampung yaitu sebesar 437 kejadian dan presentase kecelakaan 9,15% dari seluruh kejadian di Kota Bandar Lampung, pada tahun 2015 yaitu sebanyak 96 kejadian dari 413 kejadian yang terjadi di Kota Bandar Lampung dengan presentase kecelakaan yaitu sekitar 23,24% dari seluruh kejadian kecelakaan yang terjadi di Kota Bandar Lampung, pada tahun 2016 yaitu sebesar 75 kejadian dari 451 kejadian yang terjadi di Kota Bandar Lampung dan dengan presentase 16,63% dari seluruh kejadian kecelakaan yang terjadi di Kota Bandar Lampung, sedangkan tahun 2017 yaitu sebesar 53 kejadian kecelakaan dari 297 kejadian kecelakaan yang terjadi di Kota Bandar Lampung dan dengan presentase 17,84% dari seluruh kejadian kecelakaan di Kota Bandar Lampung.

Tabel 2. Jumlah Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Faktor Penyebab Kecelakaan

Faktor Penyebab Kecelakaan	Tahun								Rata- Rata %
	2014		2015		2016		2017		
	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%	
Manusia	35	87	78	81	67	89	44	83	85
Jalan	5	12	15	15	6	8	8	15	12
Kendaraan	0	0	3	3	2	2	1	2	2
Total	40	100	96	100	75	100	53	100	100

Berdasarkan Tabel tersebut dapat dilihat presentase terbesar berdasarkan faktor penyebab kecelakaan yaitu karena faktor manusia yaitu sebesar 85%, disusul oleh faktor jalan yaitu

sebesar 12% dan faktor kendaraan merupakan yang paling jarang terjadi yaitu sekitar 2%. Hal tersebut berarti masih banyak pengguna jalan yang tidak tertib sebagai pengemudi kendaraan karena faktor manusia atau *Human Error* yang mendominasi dalam penyebab kecelakaan yang terjadi di Jalan Soekarno-Hatta tersebut. Berdasarkan gambar diatas menunjukan bahwa faktor manusia adalah yang paling mendominasi dalam faktor penyebab kecelakaan. Beberapa penyebab yaitu:

Tabel 3. Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Tipe Kecelakaan

Tipe Kecelakaan	Tahun								Rata-Rata %
	2014		2015		2016		2017		
	Jum	%	Jum	%	Jum	%	Jum	%	
Tunggal	3	7,5	4	4,2	8	10,7	1	1,8	6
Depan-Depan	4	10	30	31,3	8	10,7	6	10,7	15
Depan-Belakang	11	27,5	24	25	27	36	15	26,8	28
Depan-Samping	11	27,5	14	14,6	25	33,3	18	32,1	26
Samping-Samping	9	22,5	17	17,7	4	5,3	8	14,3	15
Beruntun	0	0	2	2,1	1	1,3	3	5,3	2,2
Tabrak Manusia	2	5	5	5,2	2	2,7	5	9	5,4
Total	40	100	96	100	75	100	56	100	100

Dari data diatas, jumlah kecelakaan berdasarkan karakteristik tipe kecelakaan pada tahun 2014-2017 sebanyak 264 kejadian dengan rincian 40 kejadian tahun 2014, 96 kejadian kecelakaan tahun 2015, 75 kecelakaan tahun 2016, 53 kecelakaan tahun 2017. Berdasarkan rata-rata dari presentase Tipe kecelakaan paling besar yaitu 28,8% kecelakaan dengan kategori kecelakaan depan-belakang yaitu tabrakan antara dua jenis kendaraan yang tengah melaju dimana bagian kendaraan yang satu menabrak bagian belakang kendaraan di depannya dan kendaraan tersebut berada pada arah yang sama. Diperlukan konsentrasi saat berkendara, harus berhati-hati dan tidak lengah, karena dapat memicu kecelakaan depan. Sebagai contoh kendaraan yang sedang parkir di bahu jalan karena ada masalah pada kendaraannya tiba-tiba ada kendaraan lain dari arah belakang, karena tidak hati hati dan berkonsentrasi dalam berkendara maka kendaraan tersebut menabrak kendaraan yang sedang parkir di bahu jalan tersebut. Tipe kecelakaan terbanyak berikutnya yaitu tabrak depan-samping yaitu sebesar 27%, tabrak depan-depan sebesar 15,7%, tabrak samping-samping sebesar 15%, tabrak manusia sebesar 5,45%, lalu kecelakaan tunggal sebesar 6,03%, dan kecelakaan beruntun sebesar 2,19%. Faktor penyebab kecelakaan itu sendiri dapat dikategorikan menjadi beberapa penyebab yaitu : Faktor manusia, kendaraan dan jalan.

.3 Peninjauan Kelengkapan Fasilitas Keselamatan Jalan

Untuk survey yang dilakukan yaitu mengambil lokasi kecelakaan yang terjadi pada tahun 2017 karena yang hampir mendekati dengan kondisi lingkungan pada tahun 2018

Jl. Soekarno-Hatta diantaranya yaitu depan Rs Imanuel Bandar Lampung kondisi lampu jalannya ada yang mati, Jl. Soekarno-Hatta depan Sma Gajah Mada Kondisi jalan di depan Sma Gajah Mada banyak berlubang dan lampu jalan mati, Jl. Soekarno-Hatta depan PT. Prima Mix Panjang Bandar Lampung.

5. KESIMPULAN

Dari hasil dan pembahasan dapat disimpulkan beberapa hal, antara lain, Berdasarkan Faktor Penyebab Kecelakaan paling banyak karena faktor manusia dengan presentase sebesar 85,28% , Berdasarkan Jenis Kendaraan yang terlibat paling banyak terlibat paling sering terlibat yaitu Sepeda motor (R2) dengan presentase sebesar 56%, Berdasarkan Tipe Kecelakaan yang dominal yaitu kecelakaan Depan-Belakang dengan presentase sebesar 28,8%, Masih terdapat di beberapa titik yang belum ada marka jalan, Masih banyak lampu penerangan yang padam dan di beberapa titik belum terdapat lampu penerangan jalan hal tersebut menyebabkan pada malam hari keadaan jalan menjadi sangat gelap, Keadaan pagar pembatas jalan yang banyak ditumbuhi rumput dan kondisinya bengkok.

DAFTAR PUSTAKA

- Austroad.,R., 2002, *Road Safety Audit*. 2nd Edition, Standars Association of Australia.
- Fajrizal, 2014, *Analisis Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas: Studi Kasus Ruas Jalan Meulaboh-Samatiga Sta 8+000-Sta 8+300.*, Universitas Teuku Umar Alue Peunyareng, Meulaboh.
- Kassan, Muhammad, 2011, *Analisis Fluktuasi Arus Lalu Lintas Kota Palu, Studi Kasus Ruas Jalan Meulaboh-Samatiga Sta 8+000-Sta 8+300*, Universitas Teuku Umar Alue Peunyareng, Meulaboh.
- Marbawi, 2002, *Studi Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Teuku Iskandar Kota Banda Aceh*, Universitas Iskandar Muda, Banda Aceh.
- Pignataro, L. J., 1973, *Traffic Engineering: Theory & Practice*, Prentice Hall, Englewood Cliffs.N.J.
- Sugiyanto, G., Mulyono,B., Yumei, dan Santi.M.Y., 2014, *Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalu Lintas Sejak Usia Dini, Studi Kasus di Kabupaten Purbalingga*, Vol.18, No.1, Hal 65-75.
- UU No 22, 2009, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Undang-Undang Republik Indonesia No.22, Jakarta.
- Warpani, 1999, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*, ITB, Bandung.

