

# IDENTIFIKASI KECELAKAAN LALU LINTAS (Study Kasus Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian)

AZTRIA DHARMA<sup>1</sup>,  
BAMBANG EDISON. MT<sup>2</sup>,  
RISMALINDA. ST<sup>2</sup>

Program Studi Teknik Sipil,  
Fakultas Teknik Universitas Pasir Pengaraian  
Email: [aztria\\_tsipil@yahoo.com](mailto:aztria_tsipil@yahoo.com)

## ABSTRAK

*Karakteristik kecelakaan lalu lintas Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya yang mengakibatkan korban manusia (mengalami luka ringan, luka berat dan meninggal) serta kerugian harta benda. Faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dapat terjadi dari kesalahan pemakai jalan, faktor lingkungan, faktor jalan, dan dari kendaraan itu sendiri. Untuk mengetahui masalah-masalah kecelakaan lalu lintas berdasarkan data yang telah didapat maka perlu diketahui karakteristik selama periode tiga tahun untuk berbagai kategori mulai dari lokasi kejadian, waktu kejadian, dan jenis kendaraan yang terlibat. juga dilakukan untuk kecelakaan yang terlibat yang memungkinkan sebagai penyebab yang berpengaruh.*

**Kata kunci:** Identifikasi kecelakaan lalu lintas, jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian.

## PENDAHULUAN

Di Provinsi Riau, peningkatan transportasi sangatlah pesat, terutama tersedianya kendaraan bermotor dan jalan raya merupakan tujuan utama untuk memperlancar arus lalu lintas. Kepadatan kendaraan yang terus meningkat setiap tahunnya menyebabkan permasalahan lalu lintas diantaranya sering terjadinya kecelakaan.

Kabupaten Rokan Hulu merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Riau, Indonesia. Dijuluki sebagai Negeri Seribu Suluk. Ibu kotanya berada di Pasir Pengaraian. Kabupaten Rokan Hulu memiliki wilayah dengan luas 7.229,78 km<sup>2</sup> yang terdiri dari 85% daratan dan 15% daerah perairan dan rawa. Secara geografis daerah ini berada pada posisi 100°50' - 101°52' BT dan 0°15' - 1°30' LU. Dengan mengusung visi "mewujudkan Rokan Hulu sebagai kabupaten terkemuka di Provinsi Riau tahun 2016 dalam rangka memenuhi visi riau 2020", Pemerintah Kabupaten Rokan Hulu secara berkelanjutan bekerja keras untuk lebih meningkatkan pembangunan sarana dan prasarana dengan tujuan mempermudah masyarakat dalam meningkatkan taraf ekonomi dan mempermudah para investor untuk menanamkan modal di Rokan Hulu.

Timbulnya kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang semakin tinggi sebagian besar juga diakibatkan atau diawali dengan oleh perilaku pengendara yang melanggar aturan perundang-undangan lalu lintas yang ada, seperti mengemudi kendaraan dengan kecepatan tinggi atau tidak dengan hati-hati, mengendarai kendaraan bermotor tidak memiliki surat izin mengemudi, melanggar rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan dan berbagai bentuk pelanggaran lainnya.

Selama tahun 2010 lalu di Rokan Hulu mencatat terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas sebesar 152 kejadian yang terdiri dari 85 meninggal dunia, luka

berat 168 dan 57 luka ringan dengan total kerugian material Rp 649.300.000. di tahun 2011 tercatat angka kecelakaan lalu lintas di Rokan Hulu mencapai 240 kasus laka lant. Dari jumlah itu terdapat 74 meninggal dunia, 215 luka berat dan 130 luka ringan, dengan total kerugian materil Rp 745.300.000. untuk tahun 2012 tercatat 136 kasus, terdapat korban meninggal dunia 80 jiwa, luka berat 104 dan 96 luka ringan dengan kerugian materil Rp 675.300.000. lanjut di tahun 2013 dari januari hingga juni terdapat 58 kasus kecelakaan lalu lintas yang terdiri dari korban meninggal dunia 35 jiwa, luka berat 50 jiwa, luka ringan 38 jiwa yang mengakibatkan kerugian material sebesar Rp 352.100.000.

Berdasarkan permasalahan diatas penulis berinisiatif untuk melakukan penelitian dengan judul "IDENTIFIKASI KECELAKAAN LALU LINTAS (Study Kasus Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian)" dan berpedoman pada ilmu-ilmu yang didapat atau dipelajari di bangku kuliah dan beberapa literatur yang sifatnya mendukung pada pokok masalah dalam penulisan ini.

## KLASIFIKASI JALAN

Menurut UU no 38 tahun 2004 : Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Penyebutan terhadap ada berbagai macam tergantung dari kapasitas, fungsi, maupun pengelolaannya. Menurut peruntukkannya dibedakan atas Jalan Umum, dan Jalan Khusus. Menurut

fungsinya jalan dibedakan atas Jalan Arteri, Jalan Kolektor, dan Jalan Lokal . Berdasarkan pembinaan jalan dan statusnya dapat dibedakan menjadi : Klasifikasi menurut wewenang pembinaan jalan (administrasi) sesuai PP. No. 261/1985 : Jalan Nasional, Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten/Kotamadya, Jalan Desa, dan khususnya.

## **KARAKTERISTIK GEOMETRIK**

### **Jalan Dalam Kota**

Menurut MKJI 1997, tipe jalan perkotaan adalah Jalan Dua-Lajur Dua-Arah (2/2 UD), dan Jalan Empat-Lajur Dua-Arah.

### **Jalan Luar Kota**

Menurut Shirley L, Hendarsin (2000), ketentuan untuk jalan luar kota adalah berdasarkan Tipe Jalan, dan Bagian-bagian Jalan.

## **KARAKTERISTIK LALU LINTAS**

Yang dimaksud karakteristik lalu lintas adalah ciri-ciri dan komponen data lalu lintas. Data lalu lintas adalah data utama yang diperlukan untuk perencanaan teknik jalan, karena kapasitas jalan yang akan direncanakan tergantung dari komposisi lalu lintas yang akan menggunakan jalan pada suatu segmen jalan yang ditinjau. Besarnya volume lalu lintas diperlukan untuk menentukan jumlah dan lebar lajur. Unsur lalu lintas adalah benda atau pajalan kaki sebagai bagian dari lalu lintas, sedangkan unsur lalu lintas di atas roda disebut kendaraan.

- a. Kendaraan Rencana
- b. Komposisi Lalu Lintas
- c. Kecepatan Rencana(VR)

## **DEFENISI DAN KLASIFIKASI KECELAKAAN**

Kecelakaan lalu lintas adalah segala bentuk tabrakan, slip maupun kehilangan pengendalian yang terjadi pada ruas jalan yang mengakibatkan cedera atau kematian pada manusia maupun kerusakan pada benda-benda yang melibatkan minimal satu kendaraan bermotor. Dalam hal ini kecelakaan tersebut dilaporkan pada pihak yang kepolisian. (Suwardjoko Warpani, 2001) Pignatoro (1973) mendefinisikan kecelakaan lalu lintas kendaraan bermotor sebagai berikut :

- a. Kecelakaan keluar lajur
- b. Kecelakaan tidak keluar jalur.
- c. Tanpa tabrakan di jalan :
- d. Tabrakan di jalan

## **JENIS-JENIS DAN BENTUK KECELAKAAN**

Kadiyali (1983) dalam Imelda dkk (2001) mengklasifikasikan kecelakaan berdasarkan kriteria sebagai berikut :

Berdasarkan korban kecelakaan terdiri dari Kecelakaan luka fatal/meninggal dunia, dan Kecelakaan luka berat, Kecelakaan luka ringan.

Berdasarkan lokasi kecelakaan terdiri dari Jalan lurus, Tikungan jalan, Persimpangan jalan, danTanjakan, turunan, di dataran atau di pegunungan, di luar kota maupun di dalam kota.

Berdasarkan waktu kejadian kecelakaan terdiri dariJenis hari kerja, danWaktu.

Berdasarkan posisi kecelakaan terdiri dari tabrakan depan – depan, tabrakan depan – belakang, tabrakan dapan – samping, tabrakan sudut, kehilangan kendali, tabrakan mundur, tabrakan pada saat menyalip, dan tabrakan dengan pejalan kaki.

Berdasarkan jumlah kendaraan yang terlibat terdiri dari kecelakaan tunggal, kecelakaan ganda, dan kecelakaan beruntun.

## **FACTOR PENYEBAB KECELAKAAN**

(Warpani, 2001) menyebutkan bahwa faktor manusia sebagai pengguna jalan dapat dipilah menjadi dua golongan, yaitu :

- a. Pengemudi, termasuk pengemudi kendaraan tak bermotor
- b. Pejalan kaki, termasuk para pedagang asongan, pedagang kaki lima, dan lain-lain.

Pada umumnya kecelakaan lalu lintas diakibatkan oleh kombinasi beberapa faktor pendukung, antara lain yaitu :

### **Faktor Pengemudi**

Menurut pasal 1 Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi, sebagai peraturan pelaksana dari Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor. Faktor fisik yang penting untuk mengendalikan kendaraan dan mengatasi masalah lalu lintas adalah Penglihatan dan Pendengaran.

### **Faktor Pejalan Kaki**

Pejalan kaki sebagai salah satu unsur pengguna jalan dapat menjadi korban kecelakaan dan dapat pula menjadi penyebab kecelakaan.

### **Faktor Kendaraan**

Sebab-sebab kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan antara lain

- a. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perlengkapan kendaraan.
- b. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh penerangan kendaraan
- b. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengamanan kendaraan.
- c. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh mesin kendaraan.
- d. Karena hal-hal lain dari kendaraan

## Faktor Jalan

Faktor yang disebabkan oleh faktor jalan dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

- a. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perkerasan jalan.
- b. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh alinyemen jalan.
- c. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pemeliharaan jalan.
- d. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh penerangan jalan.
- e. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh rambu-rambu lalu lintas.

## Faktor Lingkungan

Jalan dibuat untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dari berbagai lokasi didalam kota maupun diluar kota. Berbagai faktor lingkungan jalan sangat berpengaruh dalam kegiatan lalu lintas. Hal ini mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, konstan, memperlambat atau berhenti), jika menghadapi situasi seperti ini:

- a. Lokasi jalan
- b. Iklim/Musim
- c. Volume lalu lintas (karakter arus lalu lintas)

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor lingkungan dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor alam.
2. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor lain.

## PENGATUR LALU LINTAS

### Rambu Lalu Lintas (*Traffic Signs*)

Rambu lalu lintas sesuai dengan fungsinya dikelompokkan menjadi empat jenis, yaitu : rambu peringatan, rambu larangan, rambu perintah dan rambu petunjuk.

Informasi yang ditampilkan pada rambu harus tepat dalam pengertian sesuai dengan pesan yang ditampilkan melalui kata-kata, simbol-simbol atau bentuk gabungan kata dan simbol frekwensinya harus seperti membuat perhatian langsung setiap saat dibutuhkan tetapi tidak boleh secara sembarangan yang malah tidak diperhatikan. Menurut SK. MENHUB No.61 Tahun 1993 persyaratan penempatan rambu lalu lintas adalah sebagai berikut :

1. Untuk rambu-rambu yang ditempatkan pada sisi jalan.
2. Untuk rambu-rambu yang ditempatkan di atas permukaan jalur kendaraan.
3. Jarak antar bagian rambu terdekat dengan bagian paling tepi dari perkerasan jalan yang dapat dilalui kendaraan minimal 0,60 meter.

### Marka Jalan

Menurut UU Republik Indonesia No.22 tahun 2009 Pasal 1, marka lalu lintas adalah suatu tanda yang

berada di permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang fungsinya untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Marka lalu lintas ini dicatkan langsung pada perkerasan atau tepi jalan

### Lampu Pengatur Lalu Lintas

Lampu pengatur lalu lintas adalah semua alat pengatur lalu lintas yang dioperasikan dengan tenaga listrik yang berfungsi untuk mengarahkan atau memperingatkan pengemudi kendaraan bermotor, pengendara sepeda atau pejalan kaki (Oglesby, 1988).

## IDENTIFIKASI DAERAH RAWAN KECELAKAAN LALU LINTAS

Identifikasi daerah rawan kecelakaan lalu lintas meliputi dua tahapan diantaranya sejarah kecelakaan (*accident history*) dari seluruh wilayah studi dipelajari untuk memilih beberapa lokasi yang rawan terhadap kecelakaan dan lokasi terpilih dipelajari secara detail untuk menemukan penanganan yang dilakukan. Daerah rawan kecelakaan dikelompokkan menjadi tiga diantaranya tampak rawan kecelakaan (*hazardous sites*), rute rawan kecelakaan (*hazardous routes*) dan wilayah rawan kecelakaan (*hazardous area*) (Pusdiklat Perhubungan Darat, 1998)

### Lokasi Rawan Kecelakaan (*Hazardous Sites*)

Lokasi atau site adalah daerah-daerah tertentu yang meliputi pertemuan jalan, *access point* dan ruas jalan yang pendek.

### Rute Rawan Kecelakaan (*Hazardous Routes*)

Panjang rute kecelakaan biasanya ditetapkan lebih dari 1 kilometer. kriteria yang dipakai dalam menentukan rute rawan kecelakaan (*hazardous routes*) adalah sebagai berikut (Pusdiklat Perhubungan Darat, 1998) :

- a. Jumlah kecelakaan melebihi suatu nilai tertentu dengan mengabaikan variasi panjang rute dan variasi volume kecelakaan.
- b. Jumlah kecelakaan per kilometer melebihi suatu nilai tertentu dengan mengabaikan volume kendaraan.
- c. Tingkat kecelakaan (per kendaraan-kilometer) melebihi nilai tertentu.

### Wilayah Rawan Kecelakaan (*Hazardous Area*)

Luas wilayah rawan kecelakaan (*hazardous area*) biasanya ditetapkan berkisar 5 km<sup>2</sup>. Kriteria dipakai dalam penentuan wilayah rawan kecelakaan adalah sebagai berikut (Pusdiklat Perhubungan Darat, 1998) :

- a. Jumlah kecelakaan per km<sup>2</sup> per tahun dengan mengabaikan variasi panjang jalan dan variasi volume lalu lintas.
- b. Jumlah kecelakaan per penduduk dengan mengabaikan variasi panjang jalan dan variasi volume kecelakaan.
- c. Jumlah kecelakaan per kilometer jalan

dengan mengabaikan volume lalu lintas.

- d. Jumlah kecelakaan per kendaraan yang dimiliki oleh penduduk di daerah tersebut (hal ini memasukkan faktor volume lalu lintas secara kasar).

**METODE PENELITIAN**

**LOKASI PENELITIAN**

Lokasi yang akan diteliti adalah Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian.

**PENGUMPULAN DATA**

Adapun data-datanya sebagai berikut:

1. Data Primer
  - a. Data geometrik jalan
  - b. Survei lapangan
2. Data Sekunder
  - a. Data kecelakaan lalu lintas di Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian 2010–2012 dari Polres Rokan Hulu.

**ANALISA DATA**

- a. Merekap data kecelakaan, data yang direkap antara lain, ruas jalan sebagai lokasi kecelakaan, jumlah kejadian kecelakaan jalan dan jumlah korban pada tiap kelas kecelakaan.
- b. Merekap data jalan raya yang berisi informasi mengenai panjang jalan, jumlah lajur dan arah, ada tidaknya median dan volume kendraannya
- c. Penyajian data hasil survey lapangan dan hasil permohonan minta data dari instansi terkait.
- d. Penyebab kecelakaan di Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian.

**KecelakaanLaluLintas**

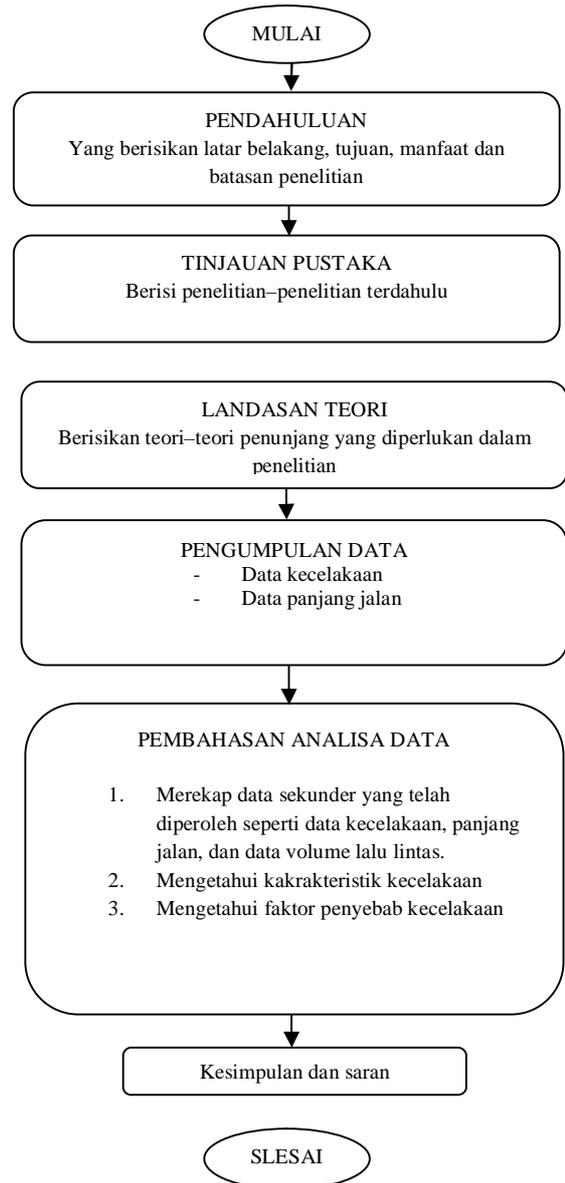
Data kecelakaan merupakan data utama dalam penelitian ini yang diperoleh dari Unit Laka lintas Polres Rokan Hulu, data tersebut merupakan laporan serta informasi dari setiap kecelakaan yang terjadi di Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian, sehingga data tersebut dapat dijadikan bahan penelitian. Hasil pengumpulan data ditampilkan pada tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1 Data kecelakaan lalu lintas di Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian selama 3 tahun terakhir.

N o	Tahun	Jumlah Kecelakaan	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Jumlah Korban
1	2010	20	11	6	10	27
2	2011	28	12	16	7	35
3	2012	20	11	8	9	28
jumlah		68	34	30	26	90

Sumber: Polres Rokan Hulu

**DIAGRAM ALIR PENELITIAN**



Gambar1 Bagan Alir(flow chart) penelitian

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Identifikasi kecelakaan lalu lintas di Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian memuat tentang peristiwa kecelakaan yang terjadi selama kurun waktu lebih kurang 3 tahun yaitu dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2012, yang merupakan data sekunder yang diperoleh dari Polres Rokan Hulu Pasir Pengaraian. Data ini digunakan untuk menggambarkan kecenderungan kecelakaan yang terjadi pada ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian. Berdasarkan data yang telah didapat penulis akan menganalisa dan membahas masalah kecelakaan lalu lintas di Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian. Analisa yang akan dilakukan adalah :

1. Identifikasi kecelakaan
2. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan

## **IDENTIFIKASI KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN DALU-DALU SAMPAI PASIR PENGARAIAN**

Analisa identifikasi kecelakaan di ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian berdasarkan :

- Kejadian kecelakaan
- Waktu dan lokasi kejadian kecelakaan lalu lintas
- Identifikasi kecelakaan berdasarkan hari terjadinya kecelakaan
- Jenis kendaraan yang berbenturan

### **Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kejadian Kecelakaan**

Dari data yang didapat jumlah kejadian kecelakaan di ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian angka kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2011 dengan jumlah 28 kejadian kecelakaan dan korban yang paling banyak juga terjadi pada tahun 2011 sebanyak 35 korban kecelakaan.

### **Identifikasi Berdasarkan Waktu Kejadian Dan Lokasi Kejadian**

Dari data yang didapat karakteristik menurut waktu dan lokasi kecelakaan di ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian kecelakaan lalu lintas dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2012 yang sering terjadi adalah pada pukul 18.00 - 24.00 dan lokasi yang rawan terjadinya kecelakaan lalu lintas yakni berada di KM 224 dengan 5 kejadian kecelakaan lalu lintas.

### **Identifikasi Kecelakaan Berdasarkan Hari Terjadinya Kecelakaan**

Kepadatan arus lalu lintas juga bisa mempengaruhi kecelakaan seperti volume kendaraan dihari kerja, libur dan hari-hari besar keagamaan. Jumlah kecelakaan yang terjadi berdasarkan hari di ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian adalah pada akhir minggu yaitu hari Sabtu dengan 20 kasus kejadian kecelakaan lalu lintas.

### **Identifikasi Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan yang Berbenturan**

Identifikasi kendaraan yang berbenturan di ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2012 adalah antara sepeda motor dengan sepeda motor dan sepeda motor dengan mobil pribadi.

## **FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN DALU-DALU SAMPAI PASIR PENGARAIAN**

Arus lalu lintas pada suatu lokasi tergantung pada beberapa faktor yang berhubungan dengan kondisi daerah setempat. Besaran ini bervariasi pada tiap jam dalam sehari, tiap hari dalam seminggu dan tiap bulan dalam satu tahun sehingga karakternya

berubah. Arus lalu lintas yang terjadi merupakan gabungan dari kendaraan, manusia dan jalan. Dari ketiga unsur tersebut yang merupakan penyebab tertinggi terjadinya kecelakaan merupakan manusia. Dari analisa yang dapat disimpulkan kecelakaan yang terjadi di Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian disebabkan beberapa faktor antara lain :

- a. Faktor Pengemudi
- b. Faktor pejalan Kaki
- c. Faktor Kendaraan
- d. Faktor Jalan
- e. Faktor Lingkungan

## **KESIMPULAN**

1. Berdasarkan penelitian yang di lakukan didapatkan kesimpulan tentang identifikasi kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Dalu – Dalu sampai Pasir Pengaraian adalah sebagai berikut :
  - a. Identifikasi kecelakaan berdasarkan kejadian kecelakaan.  
Dari data yang didapat jumlah kejadian kecelakaan di ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian angka kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2011 dengan jumlah 28 kejadian kecelakaan dan korban yang paling banyak juga terjadi pada tahun 2011 sebanyak 34 korban kecelakaan.
  - b. Identifikasi kecelakaan berdasarkan waktu kejadian dan lokasi kejadian.  
Dari data yang didapat karakteristik menurut waktu dan lokasi kecelakaan di ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian kecelakaan lalu lintas tiga tahun terakhir yang sering terjadi adalah pada pukul 18.00 - 24.00 dengan 10 kasus dan lokasi yang sering terjadinya kecelakaan lalu lintas yakni berada di KM 224 dengan 5 kejadian kecelakaan lalu lintas.
  - c. Identifikasi kecelakaan berdasarkan hari terjadinya kecelakaan Kepadatan arus lalu lintas juga bisa mempengaruhi kecelakaan seperti volume kendaraan dihari kerja, libur dan hari-hari besar keagamaan. jumlah kecelakaan yang sering terjadi berdasarkan hari di ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian adalah pada akhir minggu yaitu hari Sabtu dengan 20 kasus kejadian kecelakaan lalu lintas.
  - d. Identifikasi kecelakaan berdasarkan kendaraan yang berbenturan.  
Berdasarkan kendaraan yang berbenturan di ruas Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian dari tahun 2010 sampai 2012 adalah antara sepeda motor dengan sepeda motor 13 kasus dan sepeda motor dengan mobil pribadi 13 kasus.

2. Faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas di Jalan Dalu–Dalu sampai Pasir Pengaraian adalah :
  - a. Faktor manusia
  - b. Faktor kendaraan
  - c. Faktor Jalan

#### **SARAN**

Diharapkan kepada pihak terkait untuk dapat menertibkan kendaraan (kelengkapan kendaraan dan kelengkapan berkendara) arus lalu lintas di Jalan Dalu–Dalu sampai Pasir Pengaraian, agar terciptanya arus lalu lintas yang baik demi keselamatan bersama.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Clarkson, H. Oglesby.,R. Gary Hicks (1998).  
*Teknik Jalan Raya Edisi Keempat*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Direktorat Jendral Bina Marga (1997).  
*Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta

Hendarsin, Shirley L (2000).  
*Penuntun Praktis Perencanaan Teknik Jalan Raya*, Cetakan Pertama, Politeknik Negeri, Bandung.

Pignataro, L.J 1973,  
*Traffic Engineering Theory and Practice*, Prentice-Hall Inc, Englewood Cliffs, New Jersey.

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 43 tahun 1993.  
tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. Jakarta.