

KAJIAN KARAKTERISTIK KECELAKAAN SEPEDA MOTOR DI KOTA SURABAYA

Margareth Evelyn Bolla^{*)}

ABSTRAK

Kota Surabaya adalah salah satu kota yang mengalami peningkatan tajam jumlah kecelakaan sepeda motor, dimana setiap harinya rata-rata dua orang meninggal dunia akibat kecelakaan sepeda motor. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik kecelakaan sepeda motor di kota Surabaya, serta menyusun rekomendasi program aksi. Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan data yang diperoleh dari Kepolisian Wilayah Kota Besar Surabaya, berupa data kecelakaan tahun 2006 – April 2009. Lokasi penelitian meliputi 20 ruas jalan arteri.

Hasil analisis deskriptif menunjukkan bahwa proporsi terbesar kecelakaan sepeda motor terjadi pada hari kerja (Senin – Jumat), pukul 06.00 – 12.00 WIB, dengan mayoritas pengendara yang terlibat kecelakaan berjenis kelamin laki-laki (83%), berusia produktif 18 - 25 tahun (28%), dan bekerja di sektor swasta (76%). Ruas jalan Ry. Ahmad Yani merupakan ruas jalan dengan rata-rata kecelakaan sepeda motor tertinggi (4.5 kecelakaan/bulan) dan rata-rata korban terbesar (2.3 orang meninggal dunia atau luka berat/bulan).

Program aksi yang direkomendasikan antara lain: pengawasan yang lebih efektif di ruas jalan kota Surabaya pada hari Senin – Jumat, pukul 06.00 – 12.00 WIB, penetapan jalan Ry. Ahmad Yani sebagai kawasan tertib lalulintas, serta perbaikan dalam upaya penanganan kecelakaan untuk meminimalkan jumlah korban khususnya korban meninggal dunia dan luka berat.

Kata kunci: Kecelakaan sepeda motor, program aksi.

ABSTRACT

Surabaya is one of the cities that has increasing amount of motorcycle accident, in which there were about two victims killed every day. This study aims to find the characteristics of motorcycle accidents in Surabaya and to develop recommendation relating with motorcycle safety program. The method used is descriptive analysis with the data based on the data of accidents in the year 2006 to April 2009 which is obtained from the Police Department. This study covered 20 arterial roads.

The result of the descriptive analysis shows that most of motorcycle accidents happened at the working day (Monday – Friday), at 06.00 – 12.00 am. Male-riders (83%) with ages range between 18 – 25 (28%), and who those working at the private sectors (76%) had the most portion of getting accidents. The Ahmad Yani street had the highest rate of accident (4.5 accident/month), with 2.3 victims killed or seriously injured per month.

The action programs recommended based on the result of descriptive analysis are: pay more attention the safety situation for arterial roads at working day (Monday – Friday), at 06.00 – 12.00 am, establish the Ahmad Yani street as

^{*)} Dosen Jurusan Teknik Sipil FST Undana

one of the road safety zone, and improve the mechanism of emergency response to traffic accident victims.

Key Words: Motorcycle accident, the action programs.

PENDAHULUAN

Populasi dan tingkat kepemilikan sepeda motor di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir ini terus tumbuh dengan cepat. Hal ini disebabkan antara lain karena harganya yang relatif terjangkau serta kemudahan dalam mengendarai. Namun, jumlah sepeda motor yang terus meningkat ini diikuti pula dengan penambahan jumlah kecelakaan lalulintas jalan, yang berakibat pada peningkatan jumlah kematian dan luka-luka.

Salah satu wilayah yang mengalami peningkatan dalam kejadian lakalantas adalah kota Surabaya. Selama tahun 2008, di Surabaya terjadi 1.250 kecelakaan yang melibatkan 1.540 sepeda motor. Korban meninggal mencapai 599 orang dengan 342 orang (57.10%) adalah pengendara sepeda motor. Pada semester awal tahun 2009, terdapat 392 orang meninggal, dan sebanyak 312 orang (79.59%) adalah pengendara sepeda motor. Ini adalah angka yang fantastis. Mengutip pernyataan Kasatlantas Polwiltabes Surabaya (Jawa Pos, 28/08/2009), sepeda motor sudah menjadi “*number one killer*” di kota Surabaya. Selain itu, kerugian ekonomi akibat kecelakaan dengan korban meninggal dunia, didasarkan pada nilai produktivitas kota Surabaya tahun 2006, mencapai Rp. 290.278.489,46 per orang (Permadani, 2007).

Penelitian kecelakaan lalulintas yang berbasis lokal sangat penting dilakukan mengingat perilaku manusia serta tingkat kesadaran dan disiplin berlalulintas yang berbeda-beda antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Mengidentifikasi karakteristik kecelakaan sepeda motor serta menyusun program aksi yang efektif untuk mengurangi jumlah kecelakaan, khususnya kecelakaan sepeda motor, merupakan langkah strategis dan bermanfaat untuk mewujudkan kinerja keselamatan lalu lintas jalan yang lebih baik.

TINJAUAN PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mendefinisikan kecelakaan sebagai 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. Sedangkan, definisi korban kecelakaan seperti yang dituangkan di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

- a. Korban mati (fatal), adalah yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalulintas dalam waktu paling lama 30 hari setelah kejadian.
- b. Korban luka berat (seriously injured), adalah korban yang karena lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan.
- c. Korban luka ringan (slightly injured), adalah korban yang tidak termasuk klasifikasi korban mati dan luka berat.

Di Indonesia saat ini sepeda motor telah menjadi sarana transportasi yang dominan. Sepeda motor banyak dipilih oleh masyarakat sebagai moda angkutan karena selain harganya yang terjangkau, yang ditunjang dengan kemudahan kepemilikan dan pembayaran, sepeda motor juga mudah dikendarai serta unggul dalam kemampuan bermanuver disela-sela kemacetan dan pencapaian akses. Selain itu, sepeda motorpun memberikan efisiensi biaya perjalanan. Tidak efisiennya sarana angkutan umum serta kemudahan dalam memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM) turut menjadi penyebab meningkatnya kepemilikan sepeda motor. Kegunaan sepeda motor yang juga dapat digunakan sebagai mata pencaharian (ojek) semakin menambah daftar keunggulan sepeda motor sebagai sarana transportasi personal yang populis.

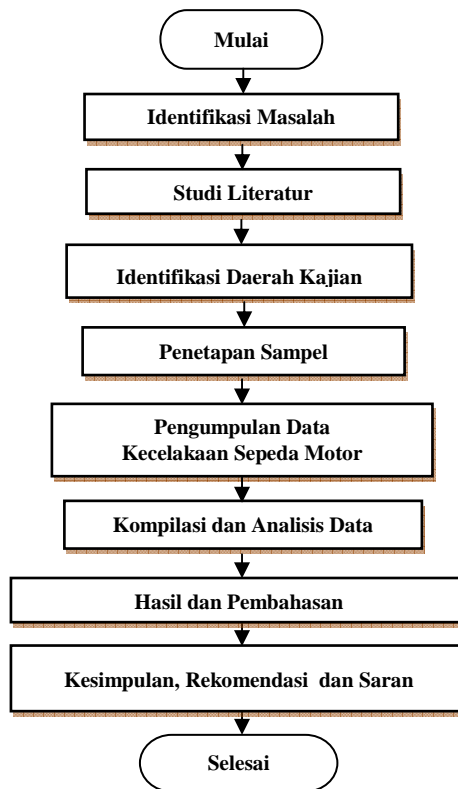
Menurut Asian Development Bank (ADB, 1996), pengguna sepeda motor baik pengendara maupun pembonceng merupakan pengguna jalan yang paling mudah menjadi korban seandainya terjadi kecelakaan (*vulnerable road users*). Studi-studi yang pernah dilakukan menunjukkan bahwa tingkat fatalitas sepeda motor jauh diatas tingkat fatalitas kendaraan lainnya. Hasil studi di Inggris menyatakan bahwa tingkat kematian sepeda motor per mil-kendaraan adalah 20

kali lipat dari tingkat kematian untuk mobil, dan tingkat cedera adalah tiga kali lebih besar. Hal ini dapat dimengerti bahwa pertama, secara keseluruhan, pengemudi sepeda motor mungkin bersedia mengambil lebih banyak resiko. Kedua, pengendara sepeda motor tidak dilengkapi dengan bantalan udara dan tidak terlindung oleh badan kendaraan sehingga seperti yang disebutkan dalam UU No. 22 Tahun 2009, perlindungan perlu dilakukan sendiri oleh pengendara sepeda motor berupa penggunaan atribut keselamatan. Yang terakhir, pada saat terjadi tabrakan, pengendara sepeda motor terlempar ke depan dengan kecepatan yang sama dengan kecepatan sebelum tabrakan, umumnya kepala terlebih dahulu, sampai membentur obyek tetap atau tergelincir sampai berhenti, yang mana kejadian ini beresiko cedera atau kematian.

Tingginya tingkat kecelakaan dan besarnya kerugian akibat kecelakaan yang melibatkan sepeda motor ini perlu mendapat perhatian serius, mengingat moda ini merupakan moda yang potensial dan bersahabat dengan masyarakat, terutama kalangan menengah ke bawah. Keselamatan dari pengendara sepeda motor akan mempengaruhi perekonomian keluarga dan masyarakat.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini secara umum terbagi dalam empat tahap yaitu tahap persiapan, pengumpulan data, kompilasi dan analisis, serta tahap terakhir berupa perumusan kesimpulan, rekomendasi dan saran. Bagan alir kerangka operasional penelitian ini seperti tersaji pada Gambar 1.



Gambar 1. Kerangka Operasional Penelitian

Penelitian ini dilakukan di wilayah kota Surabaya, yang memiliki angka kecelakaan sepeda motor yang tinggi, dengan pemilihan sampel penelitian ruas jalan ditetapkan berdasarkan klasifikasi fungsi jalan (arteri primer dan arteri sekunder), variasi elemen geometrik ruas jalan, serta sebaran lokasi (Surabaya Utara, Selatan, dan seterusnya).

Setelah dilakukan proses identifikasi dan survai pendahuluan, maka ditetapkan sampel penelitian sejumlah 20 ruas jalan yaitu Ry. Ahmad Yani, Ry. Darmo, Ry. Wonokromo, Ry. Gubeng, Ry. Rungkut, Ry. Jemursari, Ry. Mastrip, Ry. Dupak, Ry. Taman, Embong Malang, Basuki Rahmat, Ngagel, Tunjungan, Kertajaya, Diponegoro, Kedungdoro, Mayjend Sungkono, Tanjung Perak Timur, Kenjeran, dan Kalianak.

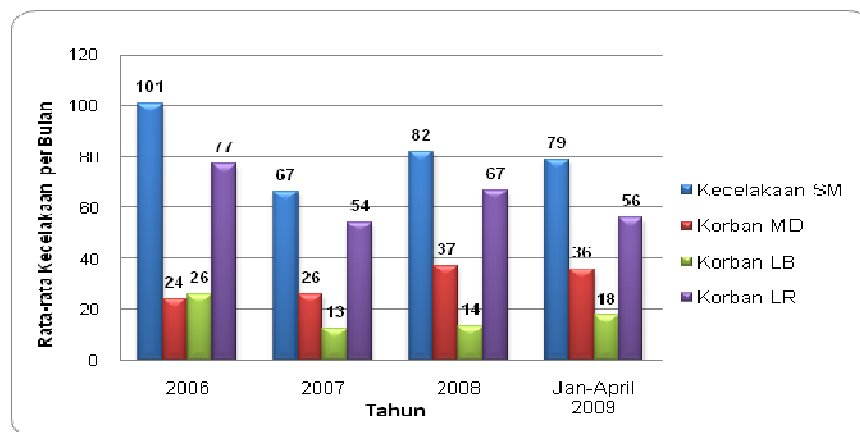
Data kecelakaan kota Surabaya diperoleh dari Kepolisian Wilayah Kota Besar (Polwiltabes) Surabaya. Data yang terkumpul kemudian dikompilasi untuk selanjutnya dilakukan analisis, yaitu analisis deskriptif. Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan data kecelakaan yang melibatkan sepeda motor

di kota Surabaya, berupa jumlah kecelakaan setiap bulan, jumlah korban yang meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan, serta karakteristik dari pengendara sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

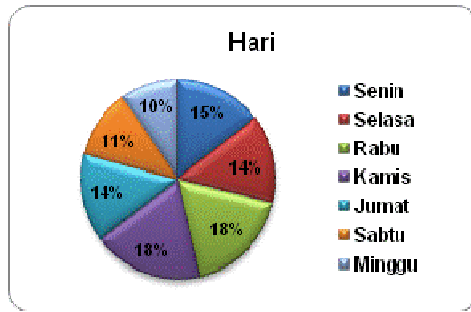
Analisis Deskriptif Data Kecelakaan

Data kecelakaan yang terkumpul berupa karakteristik kejadian kecelakaan meliputi waktu kejadian, lokasi kejadian, serta jumlah korban. Gambar-gambar berikut memperlihatkan gambaran umum mengenai kecelakaan yang melibatkan sepeda motor (SM) di Kota Surabaya dalam rentang waktu 40 bulan, yaitu mulai bulan Januari 2006 hingga April 2009.

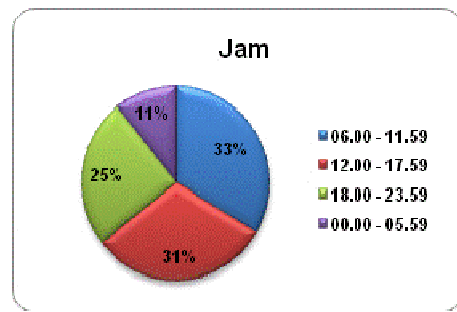


Gambar 2. Rata-rata Korban Kecelakaan Sepeda Motor Kota Surabaya

Gambar 2 memperlihatkan bahwa rata-rata kecelakaan sepeda motor di kota Surabaya berada pada rentang 67 sampai 101 kejadian kecelakaan/bulan atau mencapai 3.4 kecelakaan/hari, dengan korban meninggal dunia atau luka berat hingga 54 orang/bulan (tahun 2009) atau rata-rata 1.8 orang/hari.



Gambar 3. Proporsi Kecelakaan Sepeda Motor berdasarkan Hari

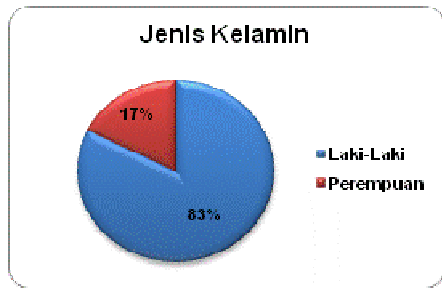


Gambar 4. Proporsi Kecelakaan Sepeda Motor berdasarkan Jam

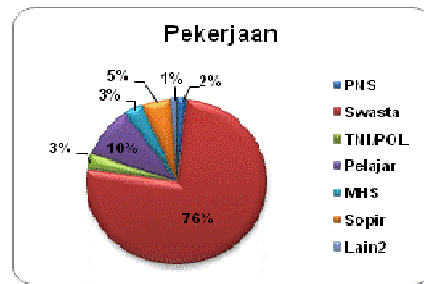
Pada Gambar 3 terlihat bahwa hari-hari kerja di Kota Surabaya, Senin sampai dengan Jumat, memiliki proporsi jumlah kecelakaan sepeda motor yang relatif tidak begitu berbeda (antara 14% – 18%). Total proporsi terbesar kecelakaan sepeda motor pada hari-hari kerja ini adalah sebesar 79%, jauh lebih banyak dibandingkan kecelakaan yang terjadi di akhir pekan. Hal ini cukup beralasan karena pada akhir pekan umumnya masyarakat lebih memilih untuk beristirahat di rumah ataupun berekreasi ke luar kota.

Gambar 4 menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan yang melibatkan sepeda motor umumnya terjadi pada rentang waktu pagi (pukul 06.00 – 11.59 WIB) hingga sore hari (pukul 12.00 – 17.59 WIB), yaitu dengan besaran proporsi 33% dan 31%. Hal ini juga cukup beralasan karena pagi hingga sore hari merupakan waktu-waktu puncak arus lalu lintas, saat dimana mayoritas masyarakat melakukan aktivitasnya.

Dari data kecelakaan yang dikumpulkan juga didapatkan beberapa data tambahan menyangkut jenis kelamin, usia, serta jenis pekerjaan dari para pengendara sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan di Kota Surabaya, dimana masing-masing besaran proporsinya seperti yang tersaji pada Gambar 5, 6, 7, dan 8.

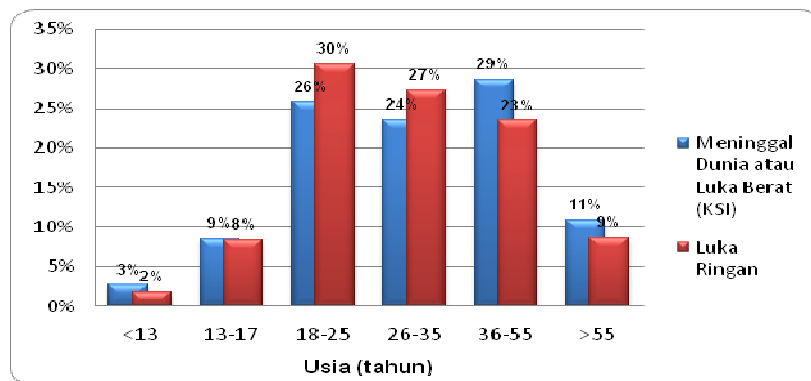


Gambar 5. Proporsi Jenis Kelamin Pengendara Sepeda Motor yang Terlibat Kecelakaan



Gambar 6. Proporsi Jenis Pekerjaan Pengendara Motor yang Terlibat Kecelakaan

Gambar 5 memperlihatkan bahwa mayoritas pengendara sepeda motor yang terlibat kecelakaan berjenis kelamin laki-laki, sedangkan pada Gambar 6 terlihat bahwa mayoritas (76%) pengendara sepeda motor yang terlibat kecelakaan bekerja pada sektor swasta.

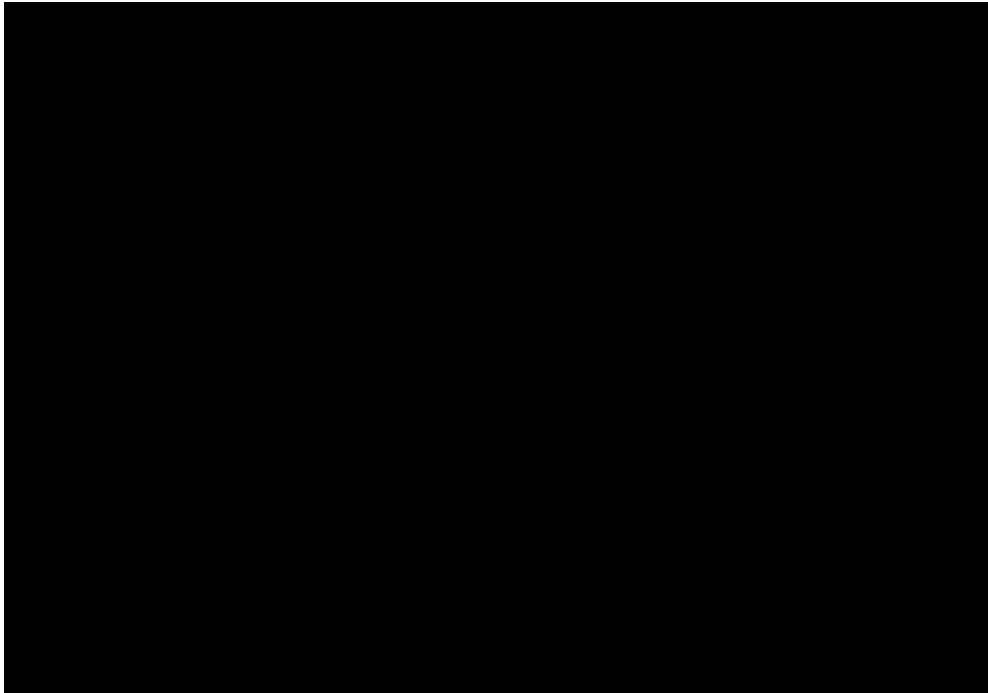


Gambar 7. Proporsi Korban Kecelakaan Sepeda Motor berdasarkan Rentang Usia

Gambar 7 menunjukkan bahwa mayoritas korban meninggal dunia atau luka berat (*killed or seriously injured*) berada pada rentang usia produktif yaitu 18 – 55 tahun, dengan total proporsi sebesar 78%, sementara total untuk korban luka ringan sebesar 81%. Angka ini sangat memprihatinkan karena umumnya korban kecelakaan pada usia produktif merupakan tulang punggung keluarga dalam memenuhi kebutuhan ekonomi.

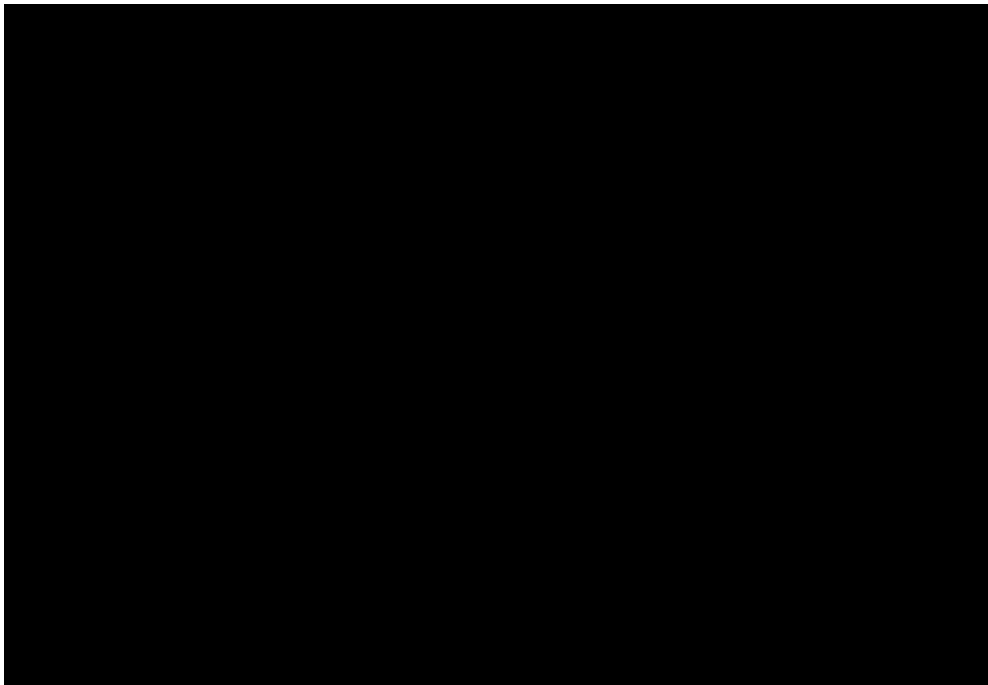
Data jumlah kecelakaan sepeda motor yang terjadi pada ruas-ruas jalan di kota Surabaya seperti yang tersaji pada Tabel 1, sedangkan jumlah korban kecelakaan sepeda motor pada ruas-ruas jalan tersebut disajikan pada Tabel 2.

Tabel 1. Jumlah Kecelakaan Sepeda Motor di Ruas Jalan Kota Surabaya



(*) Data hanya sampai bulan April 2009

Tabel 2. Jumlah Korban Kecelakaan Sepeda Motor di Ruas Jalan Kota Surabaya

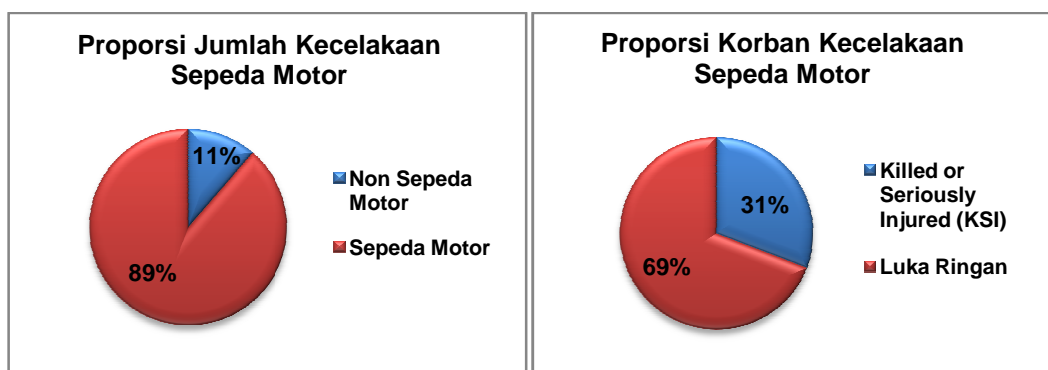


Ket. KSI: *Killed or Seriously Injured*; LR: Luka Ringan

(*) Data hanya sampai bulan April 2009

Dari Tabel 1 dan 2 diatas, terlihat bahwa jalan Raya. Ahmad Yani merupakan ruas jalan dengan jumlah kecelakaan tertinggi dan jumlah korban terbesar, baik untuk total kendaraan maupun untuk sepeda motor. Total jumlah kecelakaan sepeda motor pada ruas jalan Ry. Ahmad Yani dalam rentang waktu 40 bulan mencapai 180 kecelakaan (rata-rata 4.5 kecelakaan/bulan), sedangkan untuk jumlah korban kecelakaan sepeda motor, sebanyak 91 orang tercatat meninggal dunia atau luka berat (rata-rata 2.3 orang/bulan).

Data diatas juga memperlihatkan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan yang sangat dominan terlibat dalam kecelakaan, dimana besarnya proporsi jumlah kecelakaan sepeda motor tersebut mencapai 89% dari total jumlah kecelakaan lalulintas di Kota Surabaya (Gambar 8). Jumlah korban kecelakaan sepeda motor juga menunjukkan angka yang cukup memprihatinkan yaitu 31% korban kecelakaan mengalami luka berat atau meninggal dunia.



Gambar 8. Proporsi Jumlah dan Korban Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Surabaya (Tahun 2006-April 2009)

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan karakteristik kecelakaan sepeda motor di kota Surabaya sebagai berikut:

- Angka rata-rata kecelakaan mencapai 3.4 kecelakaan/hari, dengan rata-rata korban meninggal dunia atau luka berat hingga 1.8 orang/hari.
- Proporsi kecelakaan pada hari-hari kerja adalah sebesar 79%, lebih besar dibanding pada akhir pekan.
- Kecelakaan umumnya terjadi pada pagi (06.00 – 11.59 WIB) hingga sore hari (12.00 – 17.59 WIB), dengan besaran proporsi 33% dan 31%.

- Mayoritas pengendara sepeda motor yang terlibat kecelakaan di Kota Surabaya (83%) berjenis kelamin laki-laki.
- Sebesar 76 persen pengendara sepeda motor yang terlibat kecelakaan bekerja di sektor swasta.
- Mayoritas korban meninggal dunia atau luka berat (KSI) berada pada rentang usia produktif (18–55 tahun), dengan total proporsi sebesar 78%.
- Jalan Ry. Ahmad Yani merupakan ruas jalan dengan jumlah kecelakaan sepeda motor tertinggi (4.5 kecelakaan/bulan) dan jumlah korban terbesar (2.3 orang meninggal dunia atau luka berat /bulan).
- Proporsi jumlah kecelakaan sepeda motor mencapai 89% dari total jumlah kecelakaan lalulintas kota Surabaya.
- Sebanyak 31% korban kecelakaan sepeda motor mengalami luka berat atau meninggal dunia.

REKOMENDASI PROGRAM AKSI

Untuk mengurangi jumlah kecelakaan dan korban kecelakaan sepeda motor di Kota Surabaya, maka berdasarkan hasil analisis deskriptif direkomendasikan hal-hal berikut:

- Perlu adanya pengawasan yang lebih efektif dari aparat kepolisian sepanjang hari dan jam kerja, Senin sampai dengan Jumat, pukul 06.00 – 11.59 dan pukul 12.00 - 18.00 WIB. Hal ini dilakukan agar dapat meminimalkan kecelakaan sepeda motor yang mungkin terjadi pada hari dan jam kerja.
- Perlu adanya sosialisasi rutin keselamatan berkendara (*safety riding*), agar pengendara sepeda motor lebih menyadari pentingnya menjaga keselamatan diri sendiri maupun orang lain. Kegiatan ini khususnya ditujukan kepada golongan masyarakat yang teridentifikasi paling banyak terlibat dalam kecelakaan sepeda motor, yaitu pengendara sepeda motor yang berjenis kelamin laki-laki, pengendara sepeda motor pada rentang usia produktif (18 – 55 tahun), serta pengendara sepeda motor yang bekerja di sektor swasta. Sosialisasi ini dapat dilakukan melalui institusi pendidikan, media massa, maupun komunitas-komunitas sepeda motor,

dan juga dengan menerbitkan buku pedoman bersepeda motor yang murah/ gratis bagi segenap masyarakat.

- Menetapkan ruas jalan Ry. Ahmad Yani sebagai kawasan tertib lalulintas. Tindakan yang dapat dilakukan antara lain perbaikan ataupun pemasangan rambu dan marka untuk mengatur pergerakan sepeda motor serta kendaraan lainnya, serta penempatan secara intensif aparat keamanan untuk menjamin penerapan peraturan lalulintas dengan baik.
- Untuk meminimalkan gangguan pada pergerakan sepeda motor yang dapat menyebabkan kecelakaan, maka diperlukan penyediaan fasilitas lajur sepeda motor agar pergerakan sepeda motor dapat dipisahkan dari kendaraan lain khususnya roda 4 (empat). Jenis lajur dapat berupa lajur khusus sepeda motor (eksklusif) ataupun tidak khusus (non-eksklusif).
- Perlunya penegakan hukum yang tegas untuk mendorong pengguna jalan, khususnya pengendara sepeda menggunakan jalan dengan aman dan tertib. Penegakan hukum ini bukan hanya berupa penindakan setelah pelanggaran, namun juga berupa upaya pencegahan kecelakaan serta penciptaan lingkungan yang selamat, aman dan nyaman bagi pengguna sepeda motor. Penegakan hukum yang tepat akan mendukung keberhasilan dari program-program keselamatan bersepedamotor.
- Perlu adanya perbaikan dalam upaya penanganan kecelakaan sehingga mampu meminimalkan jumlah korban kecelakaan sepeda motor, khususnya korban luka berat dan meninggal dunia. Perbaikan ini terkait ketersediaan kendaraan dan peralatan yang sesuai untuk penanganan kecelakaan secara cepat dan tepat, contohnya dengan penyediaan helikopter medis untuk mengantisipasi kemacetan lalulintas, atau dengan menyediakan pos-pos kesehatan pada ruas jalan rawan laka. Selain itu, perlu pula pembenahan menyangkut mekanisme kerja dan ketrampilan petugas medis, serta pembekalan kemampuan masyarakat dalam melakukan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan). Juga perlu adanya rehabilitasi sosial bagi korban kecelakaan sehingga dapat kembali produktif.

SARAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka disarankan dilakukan tindakan selanjutnya berupa:

1. Komitmen dari para pengambil keputusan untuk segera melakukan aksi agar jumlah kecelakaan sepeda motor serta jumlah korban, khususnya meninggal dunia dan luka berat, dapat segera diturunkan.
2. Pengembangan penelitian dengan pengambilan data primer (kuisisioner), menyangkut karakteristik pengendara sepeda motor guna pengembangan model peluang kecelakaan.
3. Pengembangan penelitian menyangkut persepsi pengendara sepeda motor yang sebelumnya menggunakan moda angkutan umum. Hal ini sebagai masukan bagi operator dan pemerintah dalam upaya pengembangan manajemen dan perbaikan layanan angkutan umum.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim. 1993. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Anonim. 2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Asian Development Bank (ADB). 1996. *Road Safety Guidelines for the Asian and Pacific Region*. Road Safety Seminar. Asian Development Bank. Philippines.

Permadani, Desti. 2007. Analisa Tingkat Kecelakaan Jalan Raya di Kota Surabaya Berdasarkan Klasifikasi Jalan. <http://digilib.its.ac.id>.

www.jawapos.com. Sepanjang 2009 Angka Kecelakaan Lalu Lintas Meningkat. Jawa Pos 28/08/2009. Tanggal akses 22 Januari 2011.