

STUDI PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA SURABAYA

Anas Tahir *

Abstract

Surabaya City represent one of the biggest city in Indonesia with level of carownership is very high . Every year the amount of vehicle continue to increase so that can give impact to traffic jam , mussy and accident of traffic.

From cause aspect accident of traffic in Surabaya city in generally caused by passenger vehicle which non public transport (private car)and motorbike.

Frequency accident of traffic in range of time 5 the last year (1998-2002) is counted 169 accident case with amount of victim counted 192 soul. Amount of soul victim pass away counted 29 people (15,10%), hardly injured 76 people (39,58%) and lightly injured 87 people (45,31%) the root cause accident is motorbike 48,10% and car 33,38%.

Component of traffic type which often involve accident is motorbike driver with road street defector. The other cause is motorbike with car. The time of the biggest traffic accident is happened at 10.00 - 14.00 WIB.

Keyword: *accident of traffic*

1. Pendahuluan

Kota Surabaya sebagai kota terbesar ke dua di Inonesia tentunya memiliki banyak kawasan yang padat dengan berbagai macam aktivitas seperti kawasan industri, kawasan perniagaan, dan kawasan pendidikan dan perkantoran. Dengan adanya berbagai macam aktivitas tersebut akan menarik pergerakan kendaraan (lalu lintas) yang bergerak menuju dan dari kawasan tersebut sehingga ruas jalan Ahmad Yani sebagai jalur utama penghubung kota Sidoarjo dengan kota Surabaya yang hampir setiap hari mengalami kemacetan.

Di samping sebagai salah satu ruas jalan dengan volume lalu lintas yang cukup tinggi (Polwiltabes Surabaya : 2003), jalan Jenderal Ahmad Yani juga merupakan jalan arteri primer sehingga kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas cukup tinggi terutama pada jam-jam sibuk (*peak hour*).

Dari data statistik Polwiltabes kota Surabaya dalam kurun waktu lima tahun terakhir (1997-2001) menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Ahmad Yani terdapat 72 kasus dengan tingkat fatalitas sebesar 601 jiwa termasuk meninggal dunia, luka bera dan luka ringan. Kerugian materil ditaksir mencapai Rp 968,34 juta.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik dan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Ahmad Yani surabaya. Manfaat yang dapat diperoleh dari studi ini adalah untuk memberikan informasi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dan gambaran mengenai penanggulangannya khususnya pada ruas jalan Ahmad Yani Surabaya.

2. Tinjauan Pustaka

2.1 Pengertian kecelakaan

Menurut undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jala (UU No.14 tahun 1992) bahwa kecelakaan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan yang sedang bergerak dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

Korban kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a) Korban mati (*fatal*), yaitu korban dipastikan meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kejadian tersebut.
- b) Korban luka berat (*hardly injured*), yaitu korban yang karena luka-lukanya menderita

* Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Tadulako, Palu

cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan. Cacat tetap adalah apabila sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh/pulih untuk selama-lamanya.

- c) Korban luka ringan (*lightly injured*), yaitu korban yang tidak termasuk dalam kategori korban mati atau korban luka berat.

Korban kecelakaan yang tidak melibatkan pengguna jalan disebut kecelakaan tunggal (*single accident*) seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, terguling atau ban pecah.

Kecelakaan lalu lintas pada umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab secara bersama-sama seperti pelanggaran atau tindakan kurang hati-hati para pengguna jalan (pengemudi dan pejalan kaki), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca atau pandangan terhalang. Secara umum bahwa penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia itu sendiri (*human error*).

2.2 Karakteristik kecelakaan

Data korban lalu lintas ditinjau dari segi kerugian materil akibat kecelakaan adalah sangat penting untuk menganalisis kecelakaan dan penentuan konsekuensi total dari kecelakaan kendaraan bermotor.

Jumlah total kematian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas dapat dipandang dalam beberapa indikator lalu lintas seperti populasi, status ekonomi dan status sosial. Dua kategori utama tingkat kematian yaitu *traffic safety* dan *public health*.

Traffic safety adalah suatu ukuran yang menunjukkan bagaimana sistem atau kinerja jalan beroperasi yang diukur dari jumlah korban (mati) per satu kali perjalanan, dicatat kendaraan persatuan panjang jalan. Sedang *public health* adalah jumlah kematian per unit populasi penduduk.

• Manusia

Faktor manusia sebagai pengguna jalan dapat dipilah dalam dua golongan yaitu sebagai pengemudi (*driver*) dan sebagai pejalan kaki (*pedestrian*).

Dapat dikatakan bahwa hampir semua kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan disebabkan oleh pengemudi. Berbagai faktor yang melekat pada manusia merupakan pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti kebugaran fisik, faktor psikis (mental) pada saat mengemudi,

kelelahan, mengantuk, lengah, pengaruh minuman keras dan obat terlarang, kurang terampil dan tidak menjaga jarak serta melaju dengan cepat.

Kejadian kecelakaan lalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor usia pengemudi. Biasanya makin tua usia pengemudi umumnya mempunyai tingkat disiplin dan kematangan mengemudi lebih baik. Berbeda bila dibandingkan dengan usia muda yang agak rentan kecelakaan karena pada umumnya mereka mengemudi kendaraan kurang hati-hati. (Warpani, S; Simposium IV FSTPT Universitas Udayana, Bali)

Pengemudi sebagai penyebab kecelakaan dapat berada dalam berbagai kondisi mental-fisik sebagai berikut :

- 1) Kurang antisipasi, pengemudi dalam kondisi tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin dapat terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas.
- 2) Lengah, yaitu melakukan kegiatan lain sambil mengemudi yang dapat mengakibatkan terganggunya konsentrasi pengemudi misalnya melihat ke samping, meyalakan rokok, mengambil sesuatu atau berbincang-bincang dengan penumpang.
- 3) Mengantuk, pengemudi kekilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat/tidur atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari lima jam tanpa istirahat.
- 4) Mabuk, pengemudi kehilangan kesadaran karena pengaruh obat-obatan, alkohol dan atau narkotik.
- 5) Jarak terlalu rapat, pengemudi kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan di depan dan kecepatan kendaraannya sehingga kurang dari jarak pandang henti.

Pejalan kaki adalah semua pengguna jalan tanpa kendaraan yang ada di ruas jalan. Sering terjadi kecelakaan lalu lintas justru terjadi pada para pejalan kaki baik karena kesalahan pejalan kaki itu sendiri maupun karena sial menjadi korban akibat kesalahan orang lain.

Kesalahan para pejalan kaki umumnya karena kelengahan, ketidakpatuhan pada peraturan perundang-undangan dan mengabaikan sopan santun berlalu lintas. Contohnya menyeberang tidak pada zebra cross, berjalan menggunakan jalur lalu lintas (karena lali atau terpaksa) atau kesalahan lain yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Pejalan kaki sering menggunakan jalur kendaraan karena trotoar yang merupakan fasilitas pejalan kaki justru digunakan oleh para pedagang kaki lima.

- Karakteristik kendaraan

Faktor kendaraan juga merupakan salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas sebagai akibat kerusakan rem (*brake*) atau rem blong. Namun bila ingin mengetahui lebih rinci dan teliti, mutu data tidak cukup memadai untuk dipakai menganalisis. Selain masalah rem, masih banyak faktor dari kendaraan itu sendiri yang memberikan kontribusi terhadap terjadinya kecelakaan seperti sistem lampu kendaraan (*vehicle lighting system*). Sistem lampu terdiri dari lampu utama, lampu samping, lampu parkir, lampu belakang dan lampu stop. Salah satu dari sistem lampu tersebut terkadang sering terabaikan atau mungkin sudah tidak berfungsi lagi.

- Karakteristik jalan

Kondisi jalan dapat pula menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Meskipun para ahli merancang sistem jaringan jalan dan rancang bangun jalan yang sedemikian rupa, namun semuanya kembali kepada manusia sebagai pengguna jalan itu sendiri. Tingkah laku pengemudi merupakan faktor yang sangat menentukan keselamatan berlalu lintas.

Kondisi jalan yang lebar memberikan rasa kenyamanan berlalu lintas, namun di sisi lain menjadi ancaman keselamatan karena kecepatan kendaraan. Oleh karena itu, diperlukan jalan yang mempunyai daya dukung atau sesuai dengan beban lalu lintas yang ditanggungnya. Jalan yang baik harus dilengkapi dengan marka jalan, pulau lalu lintas, jalur pemisah, lampu penerang dan rekayasa lalu lintas lainnya.

Hal yang perlu diperhatikan juga mengenai karakteristik jalan dalam hubungannya dengan keselamatan berlalu lintas adalah alinyemen. Alinyemen horisontal (tikungan dan persimpangan) dan vertikal (tanjakan-turunan) mempengaruhi kebebasan samping para pengemudi yang pada akhirnya mempengaruhi kelancaran arus lalu.

2.3 Perangkat pengatur lalu-lintas

Perangkat pengatur lalu lintas merupakan suatu instrumen yang diperlukan untuk mengatur kelancaran arus lalu lintas di jalan raya. Selain itu juga dapat berfungsi untuk menurunkan tingkat kecelakaan dan hambatan lalu lintas.

Perangkat lalu lintas tersebut dapat berupa marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, lampu pengatur dan tanda-tanda yang ditempatkan di luar jalan, di sisi jalan ataupun menggantung di atas jalan (L.J. Pignatoro: 1973)

- Marka jalan

Marka jalan adalah semua garis-garis, kata-kata atau tanda lain yang langsung ditempatkan pada perkerasan jalan baik searah maupun melintang seperti garis batas tepi jalan, zebra cross, batas pemberhentian bus dan lain-lain. Warna marka jalan biasanya menggunakan warna putih atau kuning sedangkan warna merah digunakan pada jalan yang tidak boleh dimasuki.

- Rambu lalu-lintas

Rambu lalu lintas adalah suatu tanda, simbol, isyarat atau semboyan yang bertujuan memberikan informasi atau petunjuk bagi pengguna jalan tentang kondisi jalan dan lingkungannya. Informasi pada rambu lalu lintas harus jelas, menggunakan huruf yang standard sehingga pengguna jalan dengan segera dapat mengerti maksud dari rambu-rambu tersebut.

- a) Rambu Peraturan (Larangan)

Kelompok rambu ini memberikan petunjuk atau larangan bagi pengguna jalan berdasarkan hukum yang berlaku seperti tanda dilarang berbelok, dilarang mendahului, dilarang parkir dan sebagainya.

- b) Rambu peringatan.

c) Kelompok rambu ini memberikan peringatan kepada pengguna jalan tentang kondisi jalan ataupun lingkungan jalan yang ada di sekitarnya, seperti lokasi jalan, daerah rawan longsor, jalanan licin dan lain-lain.

- d) Rambu Petunjuk

Rambu ini memberikan petunjuk atau informasi pada lokasi atau kota-kota penting seperti nama kota dan jaraknya.

- Lampu lalu-lintas

Lampu lalu lintas merupakan alat pengatur lalu lintas yang dijalankan dengan listrik atau sejenisnya yang bertujuan untuk mengatur, mengarahkan serta memberikan peringatan kepada pengguna kendaraan.

2.4 Metode Penanggulangan Kecelakaan Lalu lintas

Mengingat rumitnya sistem lalu lintas, maka perlu dilakukan upaya-upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas secara komprehensif sehingga dapat mengantisipasi faktor-faktor kontributif terhadap masalah kecelakaan lalu lintas. Metode penanggulangan mencakup bidang perekayasa prasarana dan sarana lalu lintas (*engineering*), pembinaan (*education*), penegakan hukum (*low enforcement*).

Secara garis besar, penanggulangan kecelakaan lalu lintas di Indonesia dibedakan atas tiga macam bentuk penanggulangan yaitu :

- 1) Metode *Pre-emptif* (Penangkalan)
 - 2) Metode *Preventif* (Pencegahan)
 - 3) Metode *Refresif* (Penindakan)
- Metode *Pre-emptif* (Penangkalan)
Metode *pre-emptif* adalah upaya-upaya penangkalan di dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas meliputi perekayasaan berbagai bidang yang berkaitan dengan masalah transportasi yang dilaksanakan melalui koordinasi yang baik antar instansi terkait. Dengan demikian kecelakaan lalu lintas dapat diantisipasi dan dieliminir secara dini dampak-dampak yang ditimbulkannya.
Dengan perencanaan yang matang, maka aparat penegak hukum tidak perlu lagi dikejutkan oleh adanya masalah-masalah baru yang muncul akibat adanya kekeliruan kebijakan.

- Metode *Preventif* (Pencegahan)
Metode *preventif* adalah upaya-upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas dalam bentuk konkretnya berupa kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan tempat-tempat rawan, patroli, pengawasan dan lain sebagainya. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena beberapa faktor seperti manusia, kendaraan, jalan serta lingkungan dapat dieliminir dengan pengaturan komponen-komponen sistem lalu lintas.

- Metode *Refresif* (Penindakan)
Metode *refresif* dalam rangka penanggulangan kecelakaan lalu lintas pada hakekatnya merupakan upaya terakhir yang biasanya disertai dengan penerapan upaya paksa. Tindakan *refresif* dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas atau bentuk penanganan kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Penegakan hukum lalu lintas sebagai bentuk metode *refresif* dilakukan terhadap setiap pengguna jalan yang melanggar hukum lalu lintas dan angkutan apabila dengan metode edukatif yang dilakukan dan metode *preventif* tidak dapat menanggulangi masalahnya.

3. Metode Studi

Data yang diperlukan untuk menyelesaikan studi ini dikelompokkan dalam dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder.

3.1 Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh dengan melakukan pengamatan langsung di lokasi penelitian antara lain :

- 1) Mengamati pergerakan kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut.
- 2) Mengamati lokasi dan titik-titik yang dianggap rawan kecelakaan seperti lokasi-lokasi yang berada di sekitar fasilitas *public service* seperti perkantoran, pendidikan dan perumahan yang secara tidak langsung memberikan kontribusi langsung terjadinya kecelakaan karena berada pada sisi-sisi jalan tersebut.

3.2 Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari departemen atau instansi terkait, dalam hal ini Kasatlantas Polwiltabes Surabaya. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan menggunakan metode statistik.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Tinjauan Umum Kecelakaan Lalu Lintas Kota Surabaya

Pada tabel 1, terlihat jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di kota Surabaya dalam kurun waktu lima tahun terakhir mencapai 1717 kasus dengan jumlah kasus tertinggi mencapai 538 kasus pada tahun 2001 dan terendah 195 kasus pada tahun 1999. Kerugian materiil setiap tahunnya mencapai **633,062** juta rupiah dan jumlah korban sebanyak 386 orang.

4.2 Tinjauan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Ahmad Yani Surabaya

- Komponen Lalu Lintas Yang Terlibat Kecelakaan

Pada tabel 2 terlihat bahwa jenis komponen kecelakaan lalu lintas pada jalan Ahmad Yani tertinggi disebabkan oleh sepeda motor dengan penyeberang jalan sebanyak 29 kasus, kemudian 15 kasus mobil dengan sepeda motor.

Menurut fungsinya bahwa jalan Ahmad Yani adalah tergolong dalam kelas jalan arteri. Dari hasil pengamatan penulis bahwa di sepanjang jalan Ahmad Yani terdapat beberapa gedung perkantoran dan pendidikan serta terdapat beberapa buah jembatan penyeberangan dan *zebra cross*. Padahal untuk jalan kelas arteri tidak diperbolehkan adanya *zebra cross*. Penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas antara sepeda motor dengan penyeberang jalan adalah tingkat kedisiplinan penyeberang jalan masih sangat rendah. Mereka pada umumnya enggan untuk menggunakan jembatan penyeberangan karena alasan tidak efektif dan efisien.

Tabel 1. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Surabaya tahun 1998-2002 dan Akibatnya

No	Tahun	Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas	Jumlah Korban			Total Jumlah Korban (org)	Kerugian Materil (Ribuan Rp)	Persentase
			MD	LB	LR			
1	1998	209	68	49	120	237	199,785	6,31
2	1999	195	56	44	124	224	340,035	10,74
3	2000	465	88	159	278	525	887,256	28,03
4	2001	538	107	176	318	601	968,335	30,59
5	2002	310	83	117	146	346	769,900	24,32
Jumlah		1717	402	545	986	1933	3165,311	100,00
			Rata-rata			386	633,0622	

Sumber : Kasat Lantas POLWILTABES Kota Surabaya

MD : Meninggal Dunia

LB : Luka Berat

LR : Luka Ringan

Tabel 2. Jenis Komponen Lalu Lintas yang Terlibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Ahmad Yani Surabaya (1998-2002)

No	Jenis Komponen Kecelakaan	Tahun				Jumlah
		1998	1999	2001	2002	
1	Mobil - Penyeberang Jalan	2	0	3	1	6
2	Sepeda Motor - Penyeberang Jalan	3	0	21	5	29
3	Truk - Mobil	1	1	6	0	8
4	Mobil - Mobil	1	1	10	1	13
5	Truk - Penyeberang Jalan	1	0	1	2	4
6	Truk - Sepeda Motor	3	0	6	4	13
7	Sepeda Motor - Sepeda Motor	1	1	8	2	12
8	Mobil - Sepeda Motor	1	2	5	7	15
9	Sepeda Motor - Penyeberang Jalan - Truk	0	1	0	0	1
10	Sepeda Motor - Peny. Jalan - S.Motor	0	1	1	0	2
11	Sepeda Motor - Mobil - Truk	0	1	3	0	4
12	Truk/mobil - Kereta Api	0	1	1	2	4
13	Mobil - Sepeda Motor - Penyeberang Jalan	0	1	0	0	1
14	Mobil - Sepeda Motor - Mobil	0	0	4	1	5
15	Truk Slip	0	1	1	0	2
16	Sepeda Motor Slip	0	0	1	1	2
17	Sepeda Motor - Sepeda Motor - Truk	0	0	1	2	3
18	Mobil Slip	0	0	0	1	1
19	Sepeda Motor - Bus Kota	1	0	0	0	1
Jumlah		14	11	72	29	126

Sumber : Kasat Lantas POLWILTABES Kota Surabaya

Menurut Thomas Setibudi Aden bahwa perbandingan antara volume dengan kapasitas ruas jalan Ahmad Yani lebih besar dari 1 ($V/C > 1$) (Majalah Teknik Jalan dan Transportasi, No. 09 OKT 1997). Dengan VC ratio yang lebih besar 1 mengindikasikan bahwa ruas jalan tersebut mempunyai volume lalu lintas yang sangat tinggi sehingga bila menyeberang tanpa menggunakan jembatan penyeberang sangat memungkinkan terjadinya kecelakaan.

Tabel 3 terlihat bahwa frekuensi kecelakaan lalu lintas tertinggi terjadi pada tahun 2001 sebanyak 42,60% dan terendah pada tahun 1999 sebanyak 6,51%.

- Tingkat fatalitas

Pada Tabel 4 terlihat bahwa tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas jalan Ahmad Yani dari tahun ke tahun memberikan angka yang cukup tinggi.

Pada tahun 2001 jumlah korban sebanyak 74 orang dengan jumlah kasus kecelakaan 72 kasus. Dan pada tahun 2002 jumlah korban 45 dengan jumlah kasus sebanyak 29 buah dengan penyebab kecelakaan paling tinggi disebabkan oleh kecelakaan antara mobil dengan sepeda motor.

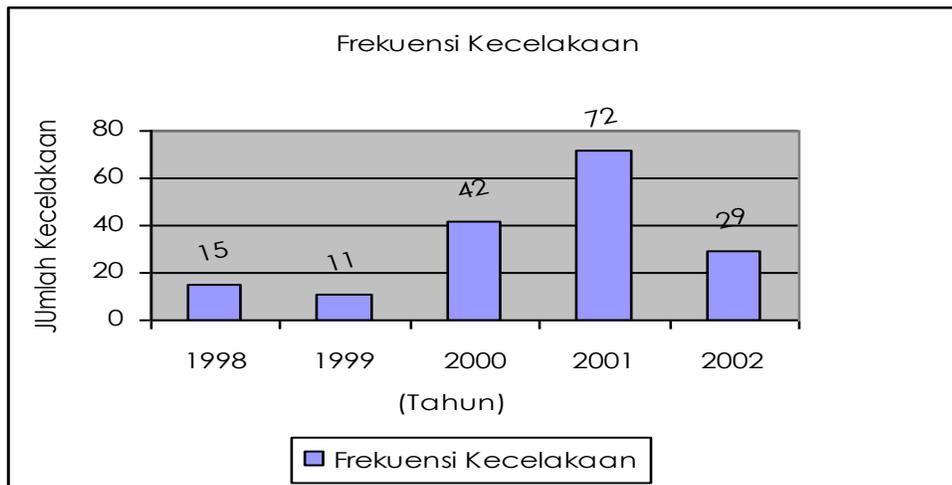
- Jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan

Ditinjau dari jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan dapat dilihat pada tabel 5. Jenis Kendaraan yang terlibat kecelakaan paling tinggi dalam lima tahun terakhir disebabkan oleh sepeda motor sebanyak 48,10% disusul mobil sebanyak 32,38%. Ini mengindikasikan bahwa umumnya penyebab kecelakaan lalu lintas pada jalan Ahmad Yani adalah sepeda motor dengan mobil sebesar 80,48%.

Tabel 3. Data jumlah frekuensi kecelakaan lalu-lintas Jalan Ahmad Yani, Surabaya (1998- 2002)

No	Tahun	Frekuensi Kecelakaan	Persentase
1	1998	15	8,88
2	1999	11	6,51
3	2000	42	24,85
4	2001	72	42,60
5	2002	29	17,16
Jumlah		169	100,00

Sumber : Kasat Lantas POLWILTABES Kota Surabaya

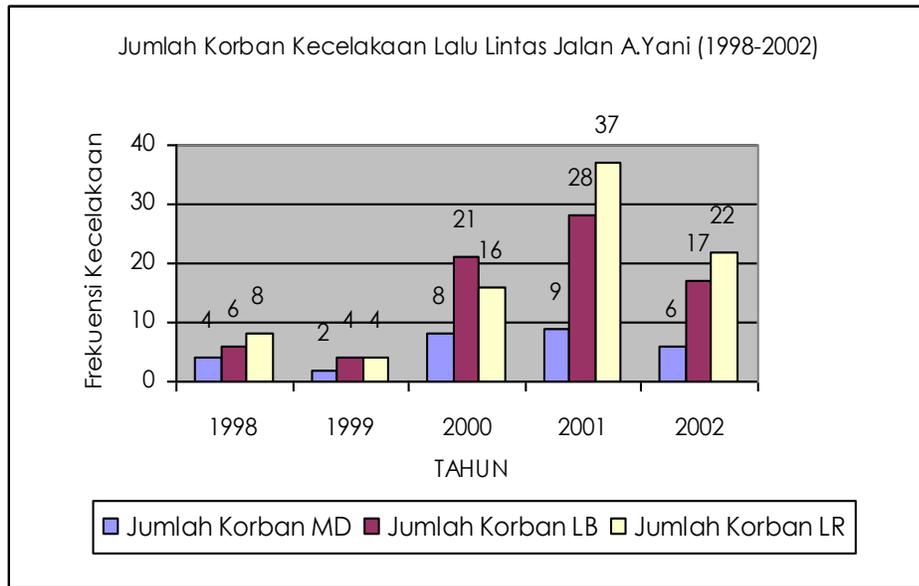


Gambar 1. Grafik Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Ahmad Yani Surabaya (1998-2002)

Tabel 4. Data korban kecelakaan lalu-lintas Jalan Ahmad Yani, Surabaya (1998-2002)

No	Tahun	Jumlah Korban			Total Jumlah Korban	Persentase
		MD	LB	LR		
1	1998	4	6	8	18	9,38
2	1999	2	4	4	10	5,21
3	2000	8	21	16	45	23,44
4	2001	9	28	37	74	38,54
5	2002	6	17	22	45	23,44
Jumlah		29	76	87	192	100,00

Sumber : Kasat Lantas POLWILTABES Kota Surabaya

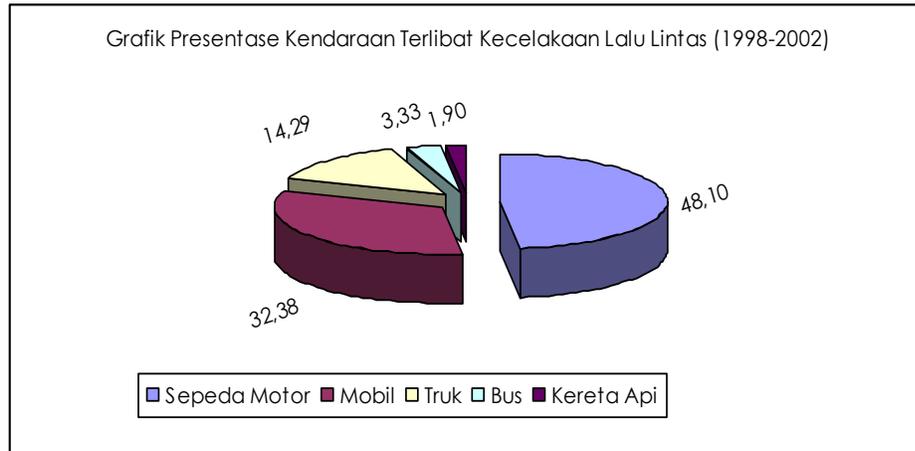


Gambar 2. Grafik Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Ahmad Yani (1998-2002)

Tabel 6. Jumlah dan jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Ahmad Yani, Surabaya (1998-2002)

No.	Jenis Kendaraan	Tahun				Jumlah	Persentase
		1998	1999	2001	2002		
1	Sepeda Motor	10	8	58	25	101	48,10
2	Mobil	7	6	41	14	68	32,38
3	Truk	5	5	14	6	30	14,29
4	Bus	1	1	2	3	7	3,33
5	Kereta Api	1	1	1	1	4	1,90
Jumlah		24	21	116	49	210	100,00
Persentase		11,43	10,00	55,24	23,33	100,00	

Sumber : Kasat Lantas POLWILTABES Kota Surabaya

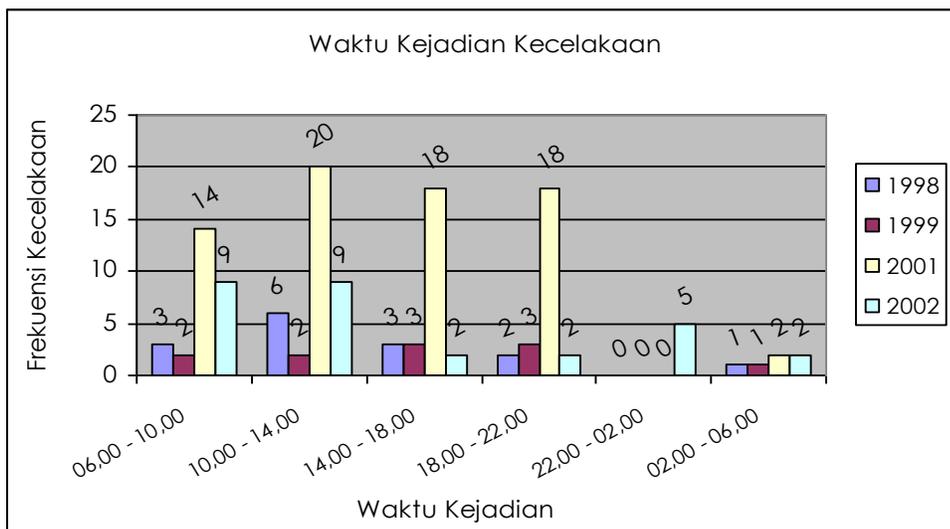


Gambar 3. Grafik Presentase Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan Lalu Lintas (1998-2002)

Tabel 6. Waktu Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Jalan A.Yani, Surabaya (1998-2002)

No.	Waktu Kejadian	Tahun				Jumlah	Persentase
		1998	1999	2001	2002		
1	06,00 - 10,00	3	2	14	9	28	22,05
2	10,00 - 14,00	6	2	20	9	37	29,13
3	14,00 - 18,00	3	3	18	2	26	20,47
4	18,00 - 22,00	2	3	18	2	25	19,69
5	22,00 - 02,00	0	0	0	5	5	3,94
6	02,00 - 06,00	1	1	2	2	6	4,72
Jumlah		15	11	72	29	127	100,00
Persentase		11,81	8,66	56,69	22,83	100,00	

Sumber : Kasat Lantas POLWILTABES Kota Surabaya



Gambar 4. Waktu Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Ahmad Yani, Surabaya

- Waktu kejadian kecelakaan

Pada tabel 6 dapat dilihat waktu kejadian kecelakaan lalu lintas. Tabel tersebut menunjukkan bahwa frekuensi kejadian kecelakaan lalu lintas tertinggi terjadi pada pukul 10.00 – 14.00 WIB sebesar 29,13%. Secara keseluruhan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pukul 06.00 – 22.00 memberikan hasil yang tidak terlalu berbeda. Ini berarti bahwa waktu kejadian kecelakaan lalu lintas tidak berbeda secara signifikan selama aktivitas perkantoran dan perdagangan masih berlangsung. Hal ini disebabkan karena Jalan Ahmad Yani merupakan jalur penghubung utama yang menghubungkan kota Sidoarjo dan kota-kota lain dengan Kota Surabaya.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil olah statistik dari studi ini dapat dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

- 1) Jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di kota surabaya dalam kurun waktu lima tahun terakhir mencapai 1717 kasus dengan jumlah kasus tertinggi mencapai 538 kasus pada tahun 2001 dan terendah 195 kasus pada tahun 1999. Kerugian materil setiap tahunnya mencapai **633,062** juta rupiah dan rata-rata jumlah korban sebanyak 386 orang.
- 2) Frekuensi kejadian kecelakaan lalu lintas selama lima tahun terakhir ini sebanyak 169 kasus dengan frekuensi kecelakaan tertinggi pada tahun 2001 sebanyak 72 kasus atau sekitar 42,60%.
- 3) Jumlah korban kecelakaan lalu lintas adalah 192 jiwa dengan kategori meninggal dunia 29 orang (15,10%) dan luka berat 76 orang (39,58%) dan luka ringan sebanyak 87 orang (45,31%).
- 4) Penyebab kecelakaan lalu lintas tertinggi disebabkan oleh Sepeda motor yakni 48,10%, terutama sepeda motor dengan penyeberang jalan.
- 5) Frukuenasi kejadian kecelakaan lalu lintas tertinggi terjadi pada jam puncak siang hari yaitu 29,13%. Waktu kajadian kecelakaan untuk setiap jam puncak termasuk malam hari selama aktivitas ekonomii berlangsung tidak berbeda secara signifikan.

6. Daftar Pustaka

- Anonim ,2002, *Laporan Kecelakaan Tahunan*, Kasatlantas Pollwiltabes, Surabaya.
- Banks,James.H., 2002, *Introduction to Transportation Engineering*, 2nd edition, International Edition, Mc Grow Hill Inc, New York, NY 10020.
- C.A. Flaherty ,1996, *Transport Planning and Engineering*, Prentice Hall, New York.
- C.Wilson and Terry.M Burtch ,1982, *Traffic Engineering Hand Book*, Institut of Transportation Engineers, Englewood Cliffs, Prentice Hall, New York.
- L.R Kadiyali ,1978, *Traffic Engineering and Transport Planning*, Khanna Publisher, New Delhi.
- Mc Shane.WR and Roess.R.P., 1990, *Traffic Engineering*, Printice-Hall Inc, Englewood Cliffs, New Jersey,07362
- Peraturan Pemerintah ,1994,, *Undang-undang Lalu Lintas Jalan No.14 tahun 1992*, Jakarta.
- Pignataro, L.J., 1973, *Traffic Engineering Theory and Practice*, Printice Hall, New York.