

ANALISIS KARAKTERISTIK KECELAKAAN DAN FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN PADA LOKSI BLACKSPOT DI KOTA KAYU AGUNG

Cahaya Eka Putri

Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sriwijaya
Jl. Raya Prabumulih KM 32 Indralaya, Sumatera Selatan
E-mail: cahayaekaputri@yahoo.co.id

ABSTRACT

Traffic accidents is instances where a motor vehicle collides with another object and cause damage . traffic accidents is a thing to be avoided by all road users , but sometimes the traffic accident took place instantaneously tibakarena poor road infrastructure or due to negligence of road users themselves . There are three types of injuries suffered by the victim that the victim died of accidents , severe injuries , and minor injuries. Previous research analyzing accident-prone locations using the frequency method in analyzing blackspot determined by the lane per kilometer . After processing the data the importance of the factors that influence the occurrence of accidents such as age , gender , occupation , time , and estimated losses suffered by accident victims. Based on the factors of age , 20% of riders are children under the age (less than 17 years old) who do not have a driving license as the cause of the accident . While based on the gender factor involved most of the accidents are men who generally drive a motor vehicle with an average of 83.98 % . Private employees with a percentage of 38.1 % with the highest percentage of the type of work involved in the accident. Blackspot is the location where the accident-prone locations on the site of an accident over and over again. Over a period of three years (2010-2012) the total losses caused by traffic accidents in Kayu Agung city is Rp 3,881,650,000 , -

Keyword: Age, Gender, Profession, Time, Blackspot, Accident

1. PENDAHULUAN

Dengan segala perkembangan dan pertumbuhan yang terjadi, tentu muncul beberapa masalah transportasi disini. Salah satu masalah yang paling disorot adalah tentang masalah keselamatan lalu lintas yang hampir dipastikan setiap hari terjadi kecelakaan di Kota kayu Agung, mulai dari kecelakaan ringan sampai kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa yang disebabkan oleh berbagai macam faktor diantaranya yaitu faktor jalan, faktor kendaraan, ataupun kondisi lingkungan dan alam.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu hal yang tentunya ingin selalu dihindari oleh setiap penggunaan jalan, namun terkadang kecelakaan lalu lintas ini terjadi secara tiba-tiba karena prasarana jalan yang buruk ataupun karena kelalaian dari pengguna jalan itu sendiri.

Dapat dilakukan analisa dan identifikasi tentang hal-hal yang menjadi penyebab dari kecelakaan yang terjadi di Kota Kayu Agung yang nantinya dapat dilakukan penanganan yang sesuai dengan kajian dari permasalahankecelakaan lalu lintas yang terjadi. Adapun penyebab kecelakaan yang terjadi adalah:

1. Kurang hati-hati dalam mengemudikan kendaraan, biasanya disebabkan karena pengemudi yang mengantuk.
2. Kondisi jalan yang rusak dan tidak diperbaiki
3. Faktor kendaraan yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan antara lain pecah ban, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, dan peralatan yang sudah aus tidak diganti.

4. Faktor cuaca seperti cuaca hujan yang mempengaruhi kinerja kendaraan, cuaca asap dan kabut yang dapat mengganggu jarak pandang pengemudi.
5. Kurangnya prasarana jalan

2. TINJAUAN PUSTAKA

Umum

Kayu Agung adalah sebuah kota kecamatan dan merupakan ibukota Kabupaten Ogan Komering Ilir Provinsi Sumatera Selatan ,Indonesia. Kota transit yang terletak di Jalur Lintas Timur Trans Sumatera yang merupakan jalur utama dari Bandar Lampung menuju ke Kayu Agung maupun sebaliknya. Dan merupakan salah satu kota terpadat kedua setelah Kayu Agung yang berjarak 65 KM dari pusat Kota Kayu Agung. Kayu Agung merupakan kabupaten di Provinsi Sumatera Selatan.

Peraturan Pemerintah Mengenai Kecelakaan Lalu Lintas

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu Lintas dan Angkutan

Jalandalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

Karena itu berlakunya Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-Undang Lama No. 14 Tahun 1992, telah membawa perubahan penting terhadap pengaturan sistem transportasi nasional, lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia. Dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait sebagai berikut.

1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan oleh Kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan.
2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Urusan pemerintahan dibidang pengembangan industri lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri.
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi
5. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional, manajemen dan Rekayasa lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang lalu lintas dan angkutan jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.

Penajaman asas dan tujuan UU No. 22 Tahun 2009 juga diformulasikan, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Gerakan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor

Tata cara melewati

1. Tata cara melewati
 - a. pengemudi yang akan melewati kendaraan lain harus mempunyai pandangan bebas dan menjaga ruang yang cukup bagi kendaraan yang dilewatinya.

- b. Pengemudi mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang akan dilewati.
- c. Dalam keadaan tertentu pengemudi dapat mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keselamatan lalu lintas.
- d. Apabila kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kanan, maka pengemudi yang akan menyalip pada saat yang bersamaan dilarang melewati kendaraan tersebut.
- e. Pengemudi mobil bus sekolah yang sedang berhenti untuk menurunkan atau menaikkan akan sekolah wajib menyalakan tanda lampu berhenti mobil bus sekolah dan pengemudi kendaraan yang berada di belakang mobil bus sekolah yang sedang berhenti wajib menghentikan kendaraannya
- f. Pengemudi dilarang melewati:
 - 1) Kendaraan lain di persimpangan atau persilangan sebidang
 - 2) Kendaraan yang sedang memberi kesempatan menyeberang kepada pejalan kaki atau pengendara sepeda.
- g. Pengemudi yang akan dilewati kendaraan lain wajib:
 1. Memberikan ruang gerak yang cukup bagi kendaraan yang akan melewati
 2. Memberi kesempatan atau menjaga kecepatan sehingga dapat melewati dengan aman.

2. Tata cara berpapasan

- a. Pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah yang berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas, harus memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan kendaraan.
- b. Jika pengemudi terhalang oleh suatu rintangan atau pemakai jalan lain di depannya, harus mendahulukan kendaraan yang datang dari arah berlawanan.
- c. Pada jalan tanjakan/menurun yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya turun harus memberi kesempatan

- jalan kepada kendaraan yang menanjak.
3. Tata cara membelok
 - a. Pengemudi yang akan membelok atau berbalik arah, harus mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan belakang kendaraan dengan memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat lengannya.
 - b. Pengemudi yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping, harus mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan belakang kendaraan serta memberikan isyarat.
 - c. Pengemudi dapat langsung belok ke kiri pada setiap persimpangan jalan, kecuali ditentukan lain oleh rambu-rambu atau alat pemberi isyarat lalu lintas pengatur belok kiri.
 4. Tata cara memperlambat kendaraan
Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya, harus mengamati situasi lalu lintas di samping dan belakang kendaraan serta memperlambat kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain.
 5. Posisi kendaraan di jalan
 - a. Pada lajur yang memiliki dua atau lebih lajur searah, kendaraan yang berkecepatan lebih rendah daripada kendaraan lain harus mengambil lajur sebelah kiri
 - b. Pada jalur searah yang terbagi atas dua atau lebih lajur, gerakan perpindahan kendaraan ke lajur lain harus memperhatikan situasi kendaraan di depan, samping, dan belakang serta memberi isyarat dengan lampu penunjuk arah.
 - c. Pada jalur searah yang terbagi atas dua atau lebih lajur yang dilengkapi rambu-rambu atau marka petunjuk kecepatan masing-masing lajur, maka kendaraan harus berada pada lajur sesuai kecepataannya.
 - d. Pada persimpangan yang dikendalikan dengan bundaran, gerakan kendaraan harus memutar atau memutar sebagian bundaran searah jarum jam, kecuali ditentukan lain yang dinyatakan dengan rambu-rambu atau marka jalan.

6. Jarak antara kendaraan
Pengemudi pada waktu mengikuti atau berada di belakang kendaraan lain, wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang berada di depannya.

Ada 2 metode dalam mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan pada laporan ini, yaitu :

1. Metode frekuensi

Dengan metode ini dapat diketahui besarnya jumlah kecelakaan yang terjadi dalam setahun untuk setiap kilometernya, sehingga akan diperoleh ruas mana yang merupakan ruas tertinggi atau terendah tingkat kecelakaannya (*blackspot*).

Persamaan untuk menghitung tingkat kecelakaan dengan metode frekuensi kecelakaan (*Accident Frequency Method*) adalah:

$$AF = A / (L \times T)$$

Keterangan;

AF= accident frequency (kecelakaan/km/th)

A= jumlah kecelakaan

L= panjang segmen/ruas (km)

T= periode (tahun)

2. Metode tingkat kecelakaan

Menggabungkan frekuensi kecelakaan dengan keberadaan kendaraan (yakni, volume lalu lintas) dan dinyatakan sebagai “kecelakaan per juta kendaraan untuk persimpangan” atau “kecelakaan per juta kendaraan – mil perjalanan” untuk bagian jalan raya. Tempatnya kemudian diperingkat dalam urutan tingkat kecelakaan yang menurun. Sistem jalan raya yang panjangnya 10.000 mil atau kurang dapat menggunakan metode ini.

- a. Untuk tempat-tempat titik :

$$R_{sp} = \frac{A(1.000.000)}{365(TV)}$$

- b. untuk bagian-bagian jalan :

$$R_{se} = \frac{A(1.000.000)}{365(TVL)}$$

dengan :

R_{sp} = tingkat kecelakaan disatu titik (kecelakaan/juta kendaraan)

R_{se} = tingkat kecelakaan di bagian jalan (kecelakaan/juta kendaraan-mil)

A = jumlah kecelakaan untuk periode kajian

T = AADT selama periode kajian (untuk persimpangan)

V = perjumlahan volume yang masuk untuk seluruh cabang persimpangan

L = panjang bagian jalan (mil)

Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas

Definisi yang pasti mengenai kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian kecelakaan yang tidak terduga, tidak direncanakan, dan diharapkan yang terjadi di jalan raya atau sebagai akibat dari kesalahan suatu aktifitas manusia di jalan raya, yang mana mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan. Sedangkan korban kecelakaan lalu lintas adalah manusia yang menjadi korban akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas, berdasarkan tingkat keparahannya korban kecelakaan dibedakan menjadi 3 macam yaitu:

1. Korban meninggal dunia atau mati (fatally killed)
2. Korban luka berat (serious injury)
3. Korban luka ringan (slight injury)

Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi tiga faktor utama yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan. Ada juga faktor lain seperti faktor lingkungan dan faktor cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan.

Daerah Rawan Kecelakaan

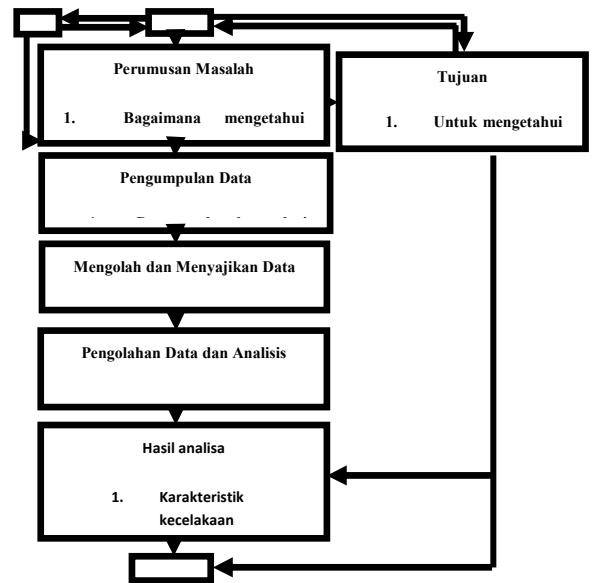
Daerah rawan kecelakaan adalah daerah yang mempunyai angka kecelakaan tertinggi, resiko kecelakaan tertinggihan potensi kecelakaan tertinggi pada suatu ruas jalan. Daerah rawan kecelakaan ini dapat diidentifikasi pada lokasi jalan tertentu (blackspot) maupun pada ruas jalan tertentu (blacksite). Kriteria umum yang digunakan untuk menentukan blackspot dan blacksites yaitu:

1. Blackspot. Jumlah kecelakaan selama periode tertentu melebihi suatu nilai tertentu, tingkat kecelakaan atau accident rate (per-kendaraan) untuk suatu periode tertentu melebihi suatu nilai tertentu, jumlah kecelakaan dan tingkat kecelakaan, keduanya melebihi nilai tertentu, dan tingkat kecelakaan melebihi nilai kritis.
2. Blacksites. Jumlah kecelakaan melebihi suatu nilai tertentu, jumlah kecelakaan per-km melebihi suatu nilai tertentu, dan tingkat kecelakaan atau jumlah kecelakaan per-kendaraan melebihi nilai tertentu.

Kriteria umum yang dapat digunakan untuk menentukan blackspot adalah:

- a. Memiliki angka kecelakaan yang tinggi.
- b. Lokasi kejadian kecelakaan relatif menumpuk.
- c. Kecelakaan terjadi dalam ruang dan rentang waktu yang relatif sama.
- d. Memiliki penyebab kecelakaan dengan faktor yang spesifik.

3. METODOLOGI



Secara umum tahap penelitian dibagi menjadi empat tahap yaitu identifikasi masalah, pengumpulan data, analisa, dan kesimpulan. Dari identifikasi masalah dilakukan pengumpulan data dengan data sekunder. Data skunder didapat dari Data Laka Polresta Kayu Agung.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

| No. | SEGMENT JALAN | PANJANG SEGMENT (KM) | PERIODE PENGAMATAN (TH) | LHRT (KEND/TH) | JUMLAH LAKA | AF |
|-----|---|----------------------|-------------------------|----------------|-------------|-------|
| 1. | Jalan Lintas Timur Air Jernih Kec. Lempuing Jaya | 95 | 3 | 28.469.124 | 1 | 0,003 |
| 2. | Jalan Lintas Timur Desa Dabuk Rejo Kec. Lempuing Jaya | 75 | 3 | 3.044.976 | 6 | 0,02 |
| 3. | Jalan Lintas Timur Desa Tebing Suluh Kec. Lempuing | 175 | 3 | 395.660 | 16 | 0,03 |
| 4. | Jalan Lintas Timur Desa Tugu Agung Kec. Lempuing Jaya | 100 | 3 | 33.641.532 | 9 | 0,03 |
| 5. | Jalan Lintas Timur Desa Tugu Jaya Kec. Lempuing | 125 | 3 | 7.274.304 | 9 | 0,024 |
| 6. | Jalan Lintas Timur Desa Tugu Mulyo Kec. Lempuing | 57 | 3 | 85.761.276 | 21 | 0,12 |

Lalu lintas harian rata-rata disingkat LHR adalah volume lalu lintas dua arah atau lebih yang melalui suatu titik rata-rata dalam satu hari, biasanya dihitung sepanjang tahun. LHR adalah istilah yang baku digunakan dalam menghitung beban lalu lintas pada suatu ruas jalan dan merupakan dasar dalam proses perencanaan transportasi. Dalam laporan ini digunakan untuk mengetahui berapa banyak kendaraan yang melewati lokasi blackspot di kota kayu agung. Dari cara memperoleh data tersebut dikenal 2 jenis, yaitu Lalu lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT) dan Lalu lintas Harian Rata-rata (LHR).

Dapat diketahui bahwa daerah paling rawan kecelakaan di kota kayu Agung adalah pada segmen atau ruas di Jalan Lintas Timur Desa Tugu Mulyo Kec. Lempuing dimana pada arah keluar atau

meninggalkan Kayu Agung mempunyai nilai AF sebesar 0,12 kecelakaan per-km pertahun. Sedangkan pada segmen atau ruas di Jalan Lintas Timur Air Jernih Kec.Lempuing Jaya tidak dapat dikatakan blackspot dikarenakan dalam periode tiga tahun hanya 1 kejadian kecelakaan dimana nilai AF pada lokasi tersebut 0,003.

Dijelaskan bahwa hasil penelitian menunjukkan jumlah kecelakaan yang terjadi tiap bulan dengan ditotal dalam kurun waktu tiga tahun sesuai dengan data yang diperoleh.. Secara keseluruhan didapatkan 180 kejadian pada tahun, 207 kejadian pada tahun 2011 dan 201 kejadian pada tahun 2012. pada tahun 2010 persentasi terbanyak terdapat pada korban luka ringan 51% sedangkan persentasi terkecil pada korban meninggal dengan kerugian material yang ditanggung sebesar Rp. 1.073.750.000. pada tahun 2011 korban luka berat tidak begitu meningkat dibanding dengan korban luka ringan dan korban meninggal tetapi total kerugiannya meningkat begitu pesat dari tahun sebelumnya yaitu 1.552.950.000. Di tahun 2012 korban jiwa meningkat mengalami kenaikan 2% seperti pada korban luka berat tetapi kerugian material menurun dengan total 1.254.950.000. maka dapat disimpulkan bahwa pada tiap tahunnya korban jiwa yang meningkat yaitu korban luka ringan dan korban terendahnya yaitu korban meninggal dunia. Dengan adanya tabel di atas dapat disimpulkan bahwa total kerugian yang ditanggung seluruh korban kecelakaan lalu lintas yang terlibat mencapai 3.881.650.000.

Tabel Nilai *Accident Frequency* (AF) Lokasi *Blackspot* Di Kota Kayu Agung

(sumber: *Jurnal Accident Frequency,2011*)

Berdasarkan hasil pembahasan diatas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar kejadian kecelakaan di Kota Kayu Agung disebabkan oleh faktor manusia sedangkan kemungkinan terkecil disebabkan karena faktor jalan dan lingkungan.

tabel: rekapitulasi pengendara Jl. Jend. Sudirman

| JUMLAH KECELAKAAN PER BULAN | TAHUN | | |
|-----------------------------|------------|------------|------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 |
| Januari | 15 | 17 | 14 |
| Februari | 15 | 15 | 19 |
| Maret | 15 | 17 | 19 |
| April | 17 | 19 | 20 |
| Mei | 13 | 19 | 16 |
| Juni | 15 | 17 | 14 |
| Juli | 11 | 19 | 18 |
| Agustus | 10 | 16 | 29 |
| September | 14 | 18 | 12 |
| Oktober | 18 | 20 | 20 |
| November | 19 | 13 | 13 |
| Desember | 18 | 17 | 7 |
| TOTAL | 180 | 207 | 201 |

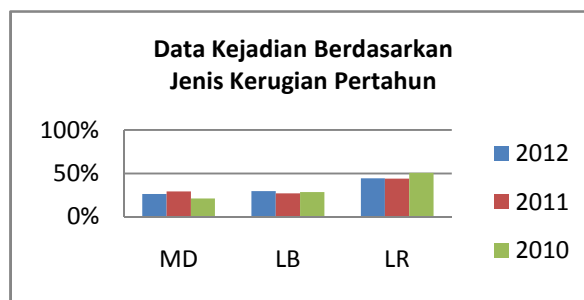
(Sumber: Data Laka Lantas Polresta Kayu Agung 2010-2012)

Tabel Korban Jiwa dan Material Kecelakaan Kota Kayu Agung tahun 2010-2012

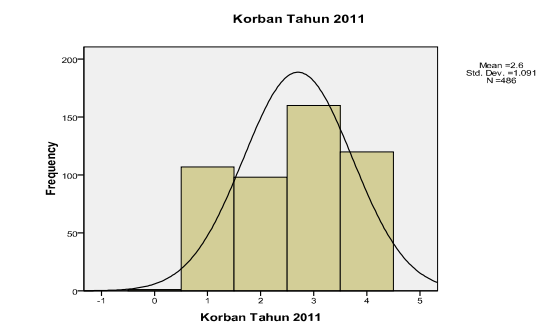
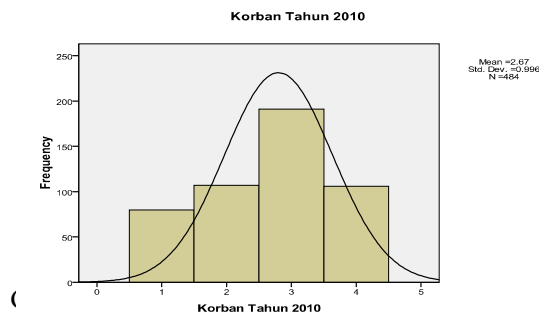
| URAIAN | TAHUN | | | TOTAL |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | |
| A. KORBAN JIWA | | | | |
| - Korban Luka Ringan | 191 (51%) | 160 (44%) | 180 (44%) | 531 |
| - Korban Luka Berat | 107 (28%) | 98 (27%) | 119 (29%) | 324 |
| - Korban Meninggal | 80 (21%) | 107 (29%) | 106 (26%) | 293 |
| B. KORBAN MATERIAL (Kerugian dalam bentuk nominal rupiah) | | | | |
| | Rp. 1.073.750.000 | Rp. 1.552.950.000 | Rp. 1.254.950.000 | Rp. 3.881.650.000 |

(Sumber: Data Laka Lantas Polresta Kayu Agung 2010-2012)

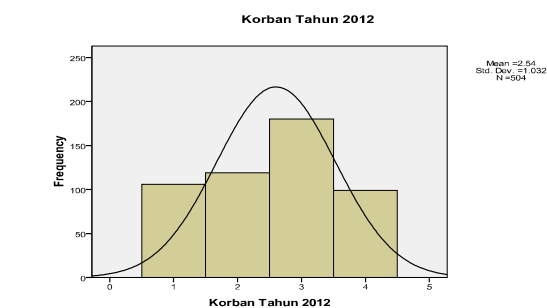
Grafik Data Kejadian Berdasarkan Jenis Kerugian Pertahun



Gambar 1 Histogram



Gambar 3 Histogram



Berdasarkan hasil analisis yang diperoleh dijelaskan bahwa terdapat kenaikan dan penurunan pada kecelakaan yang terjadi di Kota Kayu Agung. kelas korban jiwa dapat dilihat 29% pada tahun 2011 yang terlibat kecelakaan kecelakaan lalu lintas di Kota Kayu Agung meninggal dunia sangat memprihatinkan begitu banyak pengendara kurang kesadaran dalam berhati-hati dan tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas yang ada. Adapun kecelakaan yang menyebabkan luka berat tertinggi pada tahun 2012 sama dengan persentase meninggal dunia yaitu 29%. Sedangkan luka ringan tertinggi pada tahun 2010 dengan total 51%.

5. PEMERINGKATAN RUAS JALAN RAWAN KECELAKAAN DI KOTA KAYU AGUNG

Mengetahui tingkat kecelakaan dengan pendekatan Angka Ekuivalen Kecelakaan (EAN) sehingga didapat lokasi mana yang memiliki tingkat kecelakaan tertinggi sesuai dengan tingkat keparahannya. selain itu dapat menganalisis tingkat keparahan korban seperti luka ringan, luka berat dan meninggal dunia.

Tabel Pemerinkkatan Ruas Jalan rawan Kecelakaan Di Kota Kayu Agung

| KECAMATAN | | TAHUN | | | Rata-rata |
|--|-------------|--------|--------|-------|-----------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | |
| Jalan Lintas Timur Desa Tugu Mulyo Kec.Lempuing | Jumlah Data | 8 | 7 | 6 | 33,87% |
| | Persentase | 12,90% | 11,29% | 9,68% | |
| Jalan Lintas Timur Desa Tebing Suluh Kec.Lempuing | Jumlah Data | 6 | 8 | 2 | 25,81% |
| | Persentase | 9,68% | 12,90% | 3,23% | |
| Jalan Lintas Timur Desa Tugu Jaya Kec.lempuing | Jumlah Data | 2 | 1 | 6 | 14,52% |
| | Persentase | 3,23% | 1,61% | 9,68% | |
| Jalan Lintas Timur Desa Tugu Agung Kec.Lempuing Jaya | Jumlah Data | 2 | 3 | 4 | 14,52% |
| | Persentase | 3,23% | 4,84% | 6,45% | |
| Jalan Lintas Timur Desa Dabuk Rejo Kec.Lempuing Jaya | Jumlah Data | 1 | 3 | 2 | 9,68% |
| | Persentase | 1,61% | 4,84% | 3,23% | |
| Jalan Lintas Timur Air Jernih Kec. Lempuing Jaya | Jumlah Data | 1 | 0 | 0 | 1,61% |
| | Persentase | 1,61% | 0,00% | 0,00% | |

Dalam metode ini penentuan lokasi rawan kecelakaan atau *blackspot* akan ditentukan oleh seberapa besar frekuensi atau tingkat keseringan terjadinya kecelakaan di ruas jalan tersebut. Dalam perhitungan dan pemerinkkatan didasarkan ruas jalan yang memiliki tingkat frekuensi kecelakaan yang paling tinggi. Seperti pada tabel di atas dijelaskan 5 ruas jalan di Kota Kayu Agung dengan frekuensi kecelakaan tertinggi.

5. KESIMPULAN

Setelah dilakukan beberapa analisis tentang karakteristik kecelakaan lalu lintas di Kota Kayu Agung dapat disimpulkan bahwa:

1. Jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Kayu Agung untuk tahun 2010 adalah 180 kejadian, tahun 2011 sebanyak 207 kecelakaan dan tahun 2012 sebanyak 201 kecelakaan, dengan persentase keadaan

korban setelah kecelakaan terbanyak selama tahun 2010-2012 adalah 29% korban kecelakaan meninggal dunia, 29 % luka berat, dan 51% luka ringan.

2. Berdasarkan waktu kecelakaan, sering terjadi kecelakaan di 5 interval waktu dengan persentasi yang sama yaitu 8%. Yaitu di pukul 10.00-11.00, 13.00-14.00, 14.00-15.00, 15.00-16.00, dan pukul 17.00-18.00 merupakan interval jam yang paling tinggi. Berdasarkan Umur pihak yang terlibat kecelakaan, sebesar 20% pihak yang terlibat kecelakaan berusia diantara <17 tahun dan merupakan yang tertinggi dibanding interval umur lainnya.
3. Analisa pemerinkkatan ruas jalan rawan kecelakaan di Kota Kayu Agung adalah memerinkkatan 2 ruas jalan dengan frekuensi kecelakaan tertinggi, yaitu Jalan Lintas Timur desa Tugu Mulyo Kec.Lempuing dan Jalan Lintas Timur Desa Tebing Suluh Kec.lempuing. sedangkan untuk nilai Accident Frequency ruas jalan tol dimana pada arah meninggalkan atau keluar kayu Agung terbesar adalah 0,12 terdapat di lokasi Jalan Lintas Timur Desa Tugu Mulyo Kec.Lempuing.
4. Secara khusus untuk di daerah *Blackspot*, hal-hal yang dapat dilakukan seperti memasang rambu peringatan hati-hati daerah rawan kecelakaan, memperbaiki dan meningkatkan fasilitas jalan dan fasilitas pejalan kaki serta membuat kebijakan-kebijakan yang dapat menekan tingkat kecelakaan di lokasi tersebut seperti penambahan lajur untuk kedua ruas jalan, memasang spanduk himbuan dan memasyarakatkan cara berlalulintas yang baik dan benar di jalan raya.

6.SARAN

Setelah dilakukan semua analisa tentang karakteristik kecelakaan lalu lintas di Kota Kayu Agung. Analis memiliki beberapa saran kepada pihak terkait dengan sistem transportasi dan jaringan jalan di kota Kayu Agung khususnya yang berkaitan dengan penanganan masalah kecelakaan lalu lintas di Kota Kayu Agung.

1. Berdasarkan kesimpulan pertama diketahui bahwa kecelakaan di kota Kayu Agung selama tahun 2010-2012 ini terus meningkat. Bahkan dari tahun 2010 sampai 2011 jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat yaitu dengan total 180 ke 207 sedangkan ke tahun 2012 mengalami penurunan yaitu dengan total 201. Tentunya hal ini harus dijadikan bahan evaluasi bagi pihak yang berwenang dalam mengatasi permasalahan kecelakaan lalu lintas di kota Kayu Agung baik dari pihak Kepolisian, Dinas Perhubungan maupun Dinas Pekerjaan umum untuk

berkoordinasi dalam menekan jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Kayu Agung. Untuk pihak Kepolisian dapat dengan cara mengawasi pengendara lalu lintas dan memberikan sanksi yang pantas bagi pengendara yang melanggar peraturan lalu lintas. Dinas Perhubungan dapat dengan cara merawat serta memperbaiki fasilitas jalan sedangkan Dinas Pekerjaan Umum dapat memperbaiki jalan-jalan yang rusak akibat pengendara serta memperbaiki rambu-rambu lalu lintas yang ada sehingga kendaraan yang melewati jalan tersebut dapat berjalan dengan baik.

2. Karakteristik kecelakaan lalu lintas berdasarkan umur pengemudi menunjukkan bahwa sekitar 20% pengemudi yang terlibat kecelakaan merupakan pengemudi yang usianya masih di bawah 17 tahun. Tentunya hal ini dapat menjadi bahan pemikiran mengingat pengemudi baru dapat memiliki SIM pada usia 17 tahun, sedangkan cukup banyak pengemudi yang terlibat kecelakaan dibawah 17 tahun. Jadi sekiranya pihak Kepolisian sebagai penyelenggara ujian mengemudi dapat memperketat sistem pembuatan SIM. Serta memberikan sanksi kepada pengemudi yang tidak memiliki SIM dan STNK kendaraan.

7. DAFTAR PUSTAKA

1. Idriantuti, Amelia K. 2011. *Karakteristik Kecelakaan Dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya*. Malang : Universitas Brawijaya.
2. Pamungkas, Nur Setiaji. 2011. *Analisis Karakteristik Kecelakaan Dan Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Jalan Bebas Hambatan*. Semarang : Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Semarang.
3. Sandiaga, Kesha Zara. 2012. *Analisis Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Palembang*. Universitas Sriwijaya : Laporan Tugas Akhir.
4. Simanjuntak, Reja A. 2012. *Penerapan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Sesuai Dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 (Studi Kasus Di Polres Bengkayang Ditinjau dari Perspektif Pluralisme Hukum)*.

