

KARAKTERISTIK DAN PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS DI INDONESIA TAHUN 2012

TRAFFIC ACCIDENT CHARACTERISTICS AND CAUSED IN INDONESIA 2012

Herawati

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
[email: whera_89@yahoo.com](mailto:whera_89@yahoo.com)

Diterima: 6 Januari 2014, Revisi 1: 24 Januari 2014, Revisi 2: 7 Februari 2014, Disetujui: 19 Februari 2014

ABSTRAK

Penyebab kematian ketiga tertinggi di Indonesia disebabkan karena tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Perlu langkah preventif yang cepat karena jumlah korban yang cukup besar akan memberikan dampak ekonomi (kerugian material) dan sosial yang tidak sedikit. Upaya-upaya pengurangan kecelakaan tersebut dapat dilakukan apabila diketahui karakteristik dan penyebabnya. Untuk itu, kajian ini dilakukan untuk mengidentifikasi karakteristik kecelakaan dan penyebabnya. Data kecelakaan yang akan digunakan dalam analisis ini merupakan data kecelakaan di Indonesia pada tahun 2012. Analisis yang digunakan merupakan analisis kuantitatif deskriptif dengan menggunakan 5W dan 1H. Hasil analisis data kecelakaan di Indonesia pada tahun 2012 dibagi menjadi 6 kelompok. Kelompok *"what"* adalah tipe kendaraan yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan adalah sepeda motor (65%). Kelompok *"who"* adalah karakteristik pelaku dan korban kecelakaan yang didominasi oleh usia produktif (71%), berjenis kelamin laki-laki (>53%), berprofesi sebagai karyawan swasta (>54%) dan tingkat pendidikan yang masih SLTA (>51%). Kategori *"why"* adalah faktor penyebab kecelakaan terdiri dari faktor manusia (kurang tertib), faktor kendaraan (rem blong sebanyak 27%), jalan (kurangnya fasilitas keselamatan di jalan sebanyak 50%) dan lingkungan (hujan 51%). Kategori *"when"* adalah waktu kejadian kecelakaan yang paling banyak terjadi 06.00-18.00 sebanyak 62%. Kategori *"where"* yaitu lokasi rawan kecelakaan terjadi pada daerah yang memiliki kecepatan ijin yang tinggi dan hambatan samping yang besar seperti jalan arteri 38%, jalan kabupaten (38%) dan kawasan permukiman (77%). Terakhir adalah kategori *how*. Tipe pergerakan kendaraan yang paling banyak menyebabkan kecelakaan yaitu tabrakan depan-depan (24%) dan depan-samping (22%).

Kata kunci : karakteristik kecelakaan, penyebab, kendaraan bermotor

ABSTRACT

Number of accidents is the third highest cause of death in Indonesia. Measurement preventive is need to reduce the number of victims which is provide economic impact (loss of material) and social impact. Accident reduction efforts can be success if known of characteristics and causes. To that end, this study was conducted to identify the characteristics of the accident and its causes. Accident data to be used in this analysis is a data crash in Indonesia in 2012. Analysis used a descriptive quantitative analysis using 5W and 1H. The results of the analysis of accident data in Indonesia in 2012 were divided into 6 groups. The *"what"* is the most type of vehicle involved in the accident was a motorcycle (65%). The *"who"* is characteristic of the perpetrators and victims of accidents dominated by productive age (71%), male sex (> 53%), worked as private employees (> 54%) and high school education (> 51%). The category of *"why"* is a factor in the accident consisted of human factors (lack of discipline), vehicle factor (brake failure as much as 27%), roads (lack of road safety facilities as much as 50%) and environmental (rainfall 51%). Category of *"when"* is the time of occurrence of the most common accidents as much as 62% 6:00 to 18:00. Category of *"where"* is the black spot area in areas that have a high speed permits and side barriers such as 38% arterial roads, district roads (38%) and residential areas (77%). The last category is how. Type of vehicle movements is most likely to cause accidents which are front-front collisions (24%) and the front-side (22%).

Keywords: accident, caused, motorize,

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian ketiga terbesar di Indonesia setelah HIV/AIDS dan TBC. Jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia, menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun - Rp 217 triliun per tahun (2,9% - 3,1%) dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia). Sedangkan pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang ([kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga#sthash.S9ZM3IIL.dpuf](#)).

Manurut Garner Ted C. Libres, MA Lourdes I. Galves, Cathleen Joyce N. Cordero (2008) bahwa tingkat kecelakaan juga memprihatinkan di dunia internasional. Menurut WHO pada tahun 2009 tercatat 1,3 juta jiwa meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Jumlah kematian akibat kecelakaan merupakan kematian kelima terbanyak di dunia setelah penyakit jantung, stroke, paru-paru dan infeksi saluran pernafasan. Sebanyak 90% kecelakaan terjadi di negara-negara berkembang termasuk Indonesia.

Jumlah korban yang cukup besar akan memberikan dampak ekonomi (kerugian material) dan sosial yang tidak sedikit. Langkah prefentif oleh Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) meluncurkan program *Decade of Action for Road Safety* (Dekade Aksi Keselamatan Jalan) dalam rentang waktu 10 tahun. Sebagai bentuk dukungan Indonesia terhadap program tersebut, Dekade Aksi Keselamatan Jalan (DAKJ) dibagi menjadi lima pilar yakni manajemen keselamatan jalan, infrastruktur, kendaraan yang lebih menjamin kesehatan, perilaku pengguna jalan, dan penanganan pasca kecelakaan. Kelima pilar tersebut, didasarkan pada 3 (tiga) bagian keselamatan jalan yang saling berhubungan dengan operasi lalu lintas, yakni: pengemudi, kendaraan, dan jalan raya. Data kecelakaan yang ada dari Jasa Marga dari tahun ke tahun bahwa penyebab kecelakaan yang terbesar disebabkan oleh faktor manusia (pengemudi). Sedangkan penyebab kecelakaan akibat kendaraan biasanya karena faktor jalan raya (geometrik) dan kurangnya fasilitas pelengkap dari badan jalan tersebut sehingga perlu dilakukan suatu manajemen keselamatan jalan.

Berbagai upaya penanganan kecelakaan lalu lintas telah dilakukan. Upaya tersebut dimulai dari perbaikan jalan, perlengkapan fasilitas jalan hingga sosialisasi kepada masyarakat terhadap pentingnya keselamatan berlalu lintas. Namun untuk mendapatkan hasil yang maksimal dan menciptakan lalulintas yang selamat dan aman, perlu dilakukan identifikasi karakteristik dan penyebab kecelakaannya. Sehingga para pengambil kebijakan atau pihak-pihak yang terkait dengan penanganan keselamatan berlalu lintas tersebut dapat merumuskan tindakan-tindakan yang perlu dilakukan. Untuk itu tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh faktor-faktor yang berperan dalam kecelakaan lalu lintas di Indonesia, baik karakteristik korban dan pelaku kecelakaan maupun faktor penyebabnya.

TINJAUAN PUSTAKA

Kajian Karakteristik Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Surabaya oleh Margareth Evelyn Bolla dengan mengumpulkan data kecelakaan tahun 2006-april 2009 di 20 ruas jalan arteri. Hasil analisis menunjukkan bahwa proporsi sepeda motor terbesar terjadi pada hari kerja (senin-jumat), pukul 06.00-1200 WIB, dengan mayoritas pengendara yang terlibat kecelakaan berjenis kelamin laki-laki (83%), berusia produktif 18-25 tahun (28%), dan bekerja disektor swasta (76%). Ruas jalan Raya 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). Bahsar Al-Omari, Khalid Ghuzlan, Hala Hasan (2013) melakukan analisis terhadap peningkatan dan karakteristik kecelakaan yang terjadi di Jordan. Peningkatan kecelakaan tersebut merupakan dari hasil peningkatan populasi dan kepemilikan kendaraan bermotor. Studi tersebut menggunakan data kecelakaan di Jordania selama 13 tahun untuk menginvestigasi peningkatan dan karakteristik kecelakaan selama periode tersebut. Karakteristik yang akan dianalisis seperti tipe kecelakaan, umur pengemudi, kecepatan minimum, waktu terjadinya kecelakaan baik berdasarkan jam maupun hari, cuaca, kondisi permukaan jalan, dan tingkat kekasaran permukaan jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mendefinisikan korban kecelakaan seperti korban mati (fatal), adalah yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalulintas dalam waktu paling lama 30 hari setelah kejadian, Korban luka berat

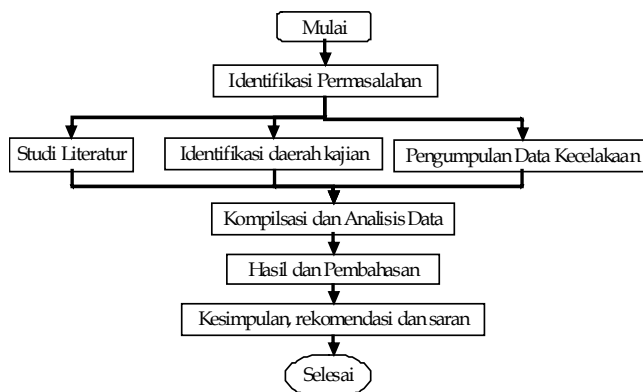
(*seriously injured*), adalah korban yang karena luka lukanya menyebabkan cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan, Korban luka ringan (*slightly injured*), adalah korban yang tidak termasuk klasifikasi korban mati dan luka berat.

Menurut Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas yang dikeluarkan oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (2004) bahwa karakteristik kecelakaan lalu lintas dikelompokkan atas tipe kecelakaan yang dominan. Pendekatan data yang digunakan adalah 5W+1H, yaitu *why* (faktor penyebab kecelakaan), *what* (tipe tabrakan), *where* (lokasi kecelakaan), *Who* (keterlibatan pengguna jalan), *when* (waktu kejadian) dan *how* (Tipe pergerakan kendaraan).

Garner Ted C. Libres, MA Lourdes I. Galves, Cathleen Joyce N. Cordero, (2008), faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan terdiri dari kesalahan manusia, tipe kendaraan dan kondisi jalan.

METODOLOGI PENELITIAN

Data yang digunakan dalam menganalisa karakteristik kecelakaan yang ada di Indonesia merupakan data kecelakaan dari Korlantas. Data sekunder yang terkumpul tersebut kemudian dikompilasi untuk selanjutnya dilakukan analisis. Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan data kecelakaan yang terjadi di Indonesia seperti jumlah kecelakaan setiap tahun serta karakteristik kecelakaan lainnya.



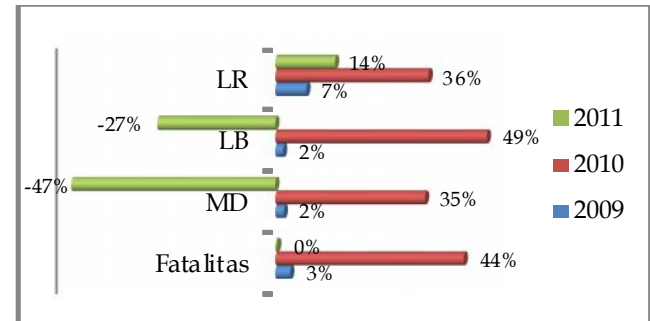
Gambar 1. Alur Pelaksanaan Kajian

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Trend Kecelakaan di Indonesia

Kecelakaan di Indonesia setiap tahunnya mengalami peningkatan yang sangat signifikan.

Pada tahun 2010 terjadi peningkatan sebesar 44% kejadian kecelakaan jika dibandingkan pada tahun sebelumnya. Berdasarkan gambar 2, terjadi penurunan jumlah korban luka berat dan meninggal pada tahun 2011. Namun korban luka ringan dan jumlah kejadian kecelakaan tetap mengalami peningkatan. Data tersebut menunjukkan bahwa upaya-upaya pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas dengan 5 pilar manajemen keselamatan berlalu lintas telah berjalan dengan baik meskipun belum optimal.



Gambar 2. Trend Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia
Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

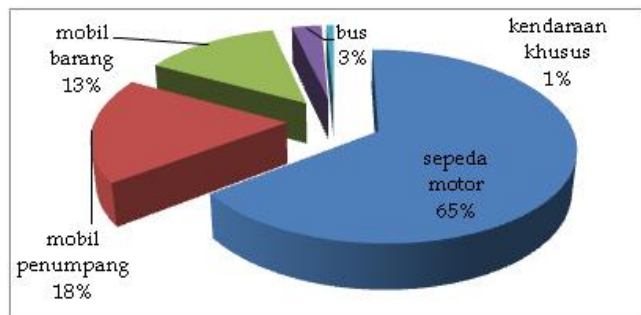
2. What "tipe kendaraan"

Jenis kendaraan menurut data kecelakaan pada tahun 2012 dibagi menjadi sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang, bus dan kendaraan khusus. Dari beberapa jenis kendaraan tersebut, sepeda motor merupakan kendaraan yang paling rentan terlibat kecelakaan. Dari jumlah kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia, sekitar 65% dialami oleh pengendara sepeda motor. Dalam arti kata setiap hari terjadi 96 kecelakaan sepeda motor dan mengakibatkan 14 korban yang meninggal.

Salah satu penyebab tingginya tingkat kecelakaan yang melibatkan sepeda motor karena banyaknya pengendara sepeda motor yang tidak mengendarai sepeda motor secara baik dan benar. Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan yang tinggi sering kita temui di jalan. Hal tersebut dapat membahayakan pengendara sepeda motor itu sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Selain itu, pengendara sepeda motor belum mengetahui penggunaan sepeda motor yang benar seperti menggunakan helm, jarak tempuh yang tidak jauh serta daya muat yang cukup untuk 2 orang dewasa.

Berdasarkan UU NO 22 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Korban kecelakaan lalu lintas dikategorikan menjadi meninggal. Luka berat, dan luka ringan. Apabila dilihat dari komposisi korban kecelakaan lalu lintas untuk semua jenis kendaraan,

korban kecelakaan dalam kategori luka ringan memiliki persentase paling dominan yaitu di atas



Gambar 3. Tipe Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan
Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

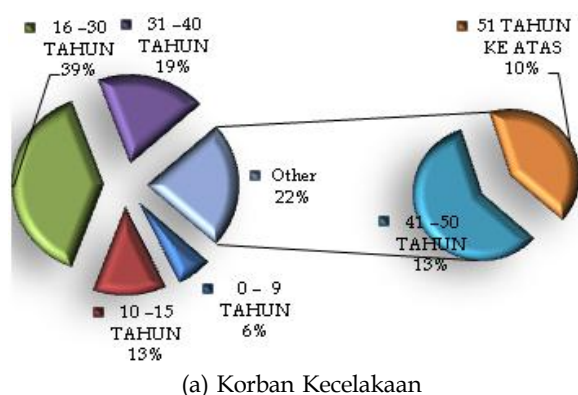
62%. Sedangkan kategori meninggal, propabilitas terjadinya sekitar 11%-14% dari jumlah kecelakaan yang terjadi.

Tabel 1. Persentase Korban Kecelakaan Untuk Setiap Jenis Kendaraan

Ket	sepeda motor	Mobil penumpang	Mobil barang	bus	kendaraan khusus
MD	11%	14%	13%	14%	12%
LB	14%	14%	15%	24%	12%
LR	75%	72%	71%	62%	75%

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

3. Who “yang terlibat dalam kecelakaan tersebut”



Gambar 4. Identitas Korban dan Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas 2012 Berdasarkan Usia

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

Menurut BKKBN (2013) penduduk Indonesia dibagi menjadi 3 kelompok umur besar yakni penduduk dengan usia muda (0-14 tahun), penduduk dengan usia produktif (15-65 tahun) dan penduduk dengan usia lansia (>60 tahun). Apabila dikaitkan dengan korban dan pelaku kecelakaan pada gambar 1 menunjukkan bahwa korban dan pelaku kecelakaan pada tahun 2012 paling banyak dialami oleh generasi muda Indonesia yang berusia produktif yakni pada usia 15-50 tahun. Total jumlah korban kecelakaan pada usia produksi adalah 71% dan pelaku kecelakaan sebanyak 85%.

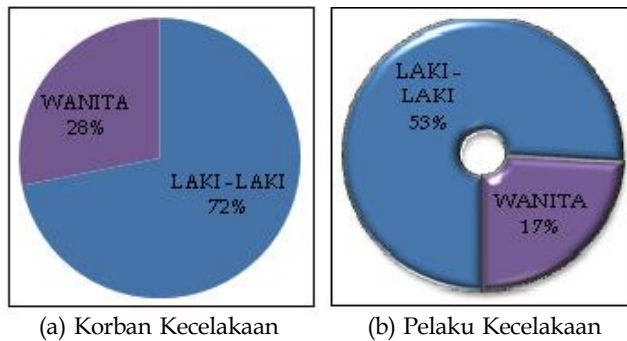
Usia produktif merupakan usia dimana seorang manusia memiliki tindakan kreatif yang dapat menghasilkan sesuatu. Pada usia tersebut, manusia dituntut untuk bekerja keras sehingga pergerakannya lebih banyak jika dibandingkan dengan kelompok usia lainnya. Namun dibalik kelebihan tersebut, seringkali kurang hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya dan kurang mentaati peraturan perundang-undangan yang berlaku. Usia produktif perlu segera diantisipasi karena penurunan jumlah usia produktif akan

menyebabkan turunnya kesejahteraan masyarakat. Pada usia tersebut korban atau pelaku kecelakaan banyak yang sudah berkeluarga dan merupakan tulang punggung keluarga. Sehingga ada beberapa keluarga yang akan jatuh miskin Karena kehilangan sumber pendapatannya.

Sedangkan jumlah usia lansia hanya sekitar 10% baik pelaku dan korban kecelakaan. Permasalahan lainnya adalah adanya pelaku kecelakaan yang masih usia muda meskipun tidak begitu signifikan. Namun yang menjadi perhatian adalah pelaku tersebut masih dibawah umur dan belum memenuhi persyaratan untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Data kecelakaan berdasarkan kelompok usia tersebut terdapat hubungan yang linear. Dalam arti kata, semakin tinggi presentase jumlah setiap kelompok usia maka akan semakin tinggi pula jumlah korban dan pelaku kecelakaan. Sebagai bukti adalah data BKKBN (2013) memberikan gambaran bahwa presentase usia produkti

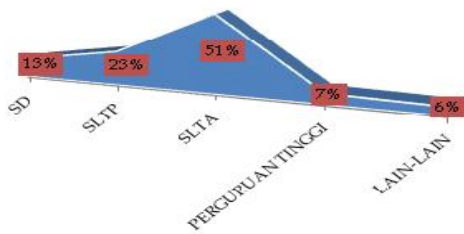
sebanyak 66,09% sedangkan data kecelakaan pada usia tersebut sebanyak 10%. Usia Lansia 5.04% sedangkan usia muda 28%.



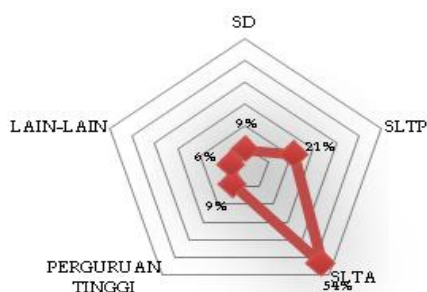
Gambar 5. Identitas Korban dan Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas 2012 Berdasarkan Jenis Kelamin

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

Berdasarkan jenis kelamin manusia, korban dan pelaku kecelakaan pada tahun 2012 didominasi oleh jenis kelamin laki-laki. Tingginya kejadian kecelakaan lalu lintas pada laki-laki dapat memberi indikasi bahwa laki-laki cenderung memiliki perilaku ugal-ugalan saat mengemudikan kendaraan dibandingkan dengan perempuan.



(a) Korban Kecelakaan



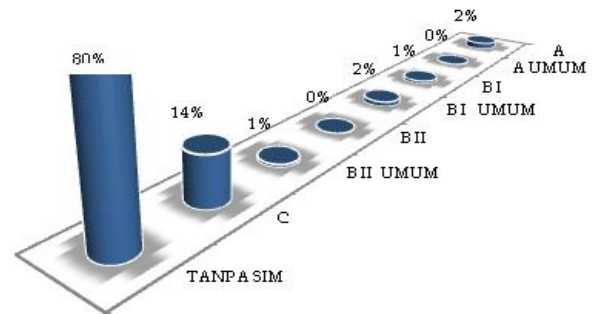
(b) Pelaku Kecelakaan

Gambar 6. Karakteristik Korban dan Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas 2012 Berdasarkan Pendidikan

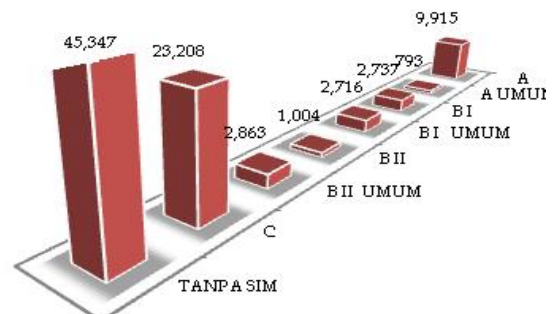
Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

Tingkat pendidikan seseorang akan menggambarkan cara berperilaku dalam menjalankan kendaraannya. Hal ini dibuktikan dari data korban dan pelaku kecelakaan pada tahun 2012, menunjukkan tingkat pendidikan yang paling banyak terlibat kecelakaan

adalah SLTA yaitu lebih dari 50%. Banyak faktor yang menyebabkan korban atau pelaku dengan pendidikan tertinggi SLTA. Tingkat pendidikan akan berpengaruh pada rendahnya pengetahuan tentang keselamatan berkendara. Menurut hasil penelitian Budi Suprani (2010) bahwa 53% pengemudi angkot jurusan Parung-Bogor memiliki pengetahuan rendah tentang keselamatan berkendara di jalan raya Parung-Bogor.



(a) Korban Kecelakaan



(b) Pelaku Kecelakaan

Gambar 7. Identitas Korban dan Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas 2012 Berdasarkan Kepemilikan SIM

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

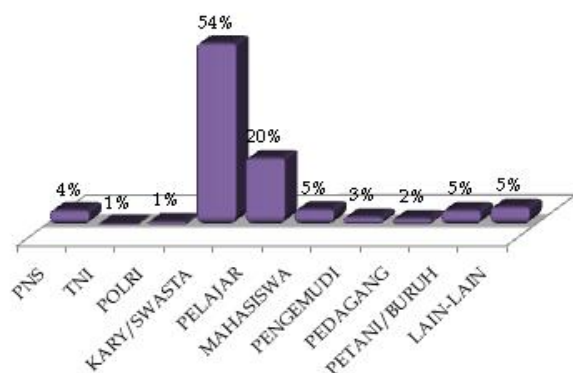
SIM (Surat Ijin Mengemudi) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan trampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki SIM peraturan ini tercantum pada Pasal 18 (1) UU No. 14 Th 1992 tentang "Setiap pengemudi kendaraan bermotor diwilayah wajib memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM).

Penggolongan SIM menurut Pasal 211 (2) PP 44 / 93. Golongan SIM A, Golongan SIM A Khusus, Golongan SIM B1, Golongan SIM B2, Golongan SIM C. Dari beberapa jenis kepemilikan SIM tersebut, SIM C menempati urutan tertinggi jumlahnya terkait dengan kecelakaan baik korban maupun pelaku kecelakaan. Kepemilikan SIM adalah SIM untuk kendaraan bermotor roda 2 yang dirancang

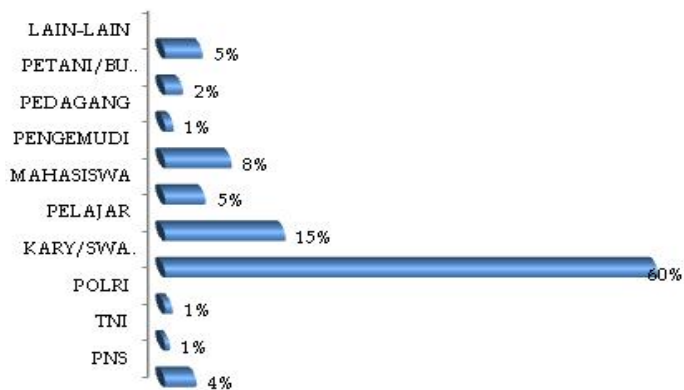
dengan kecepatan lebih dari 40 Km / Jam. Angka tersebut menunjukkan bahwa jenis kendaraan yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor.

Namun yang lebih memprihatinkan adalah tingginya jumlah pelaku dan korban kecelakaan yang tidak menggunakan SIM yaitu 80% (korban kecelakaan) dan 50% (pelaku kecelakaan). Tidak adanya SIM oleh korban kecelakaan bukan merupakan keharusan. Tingginya korban

kecelakaan yang tidak menggunakan SIM disebabkan oleh banyaknya korban kecelakaan yang masih dibawah umur, tidak bisa menggunakan kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Sedangkan pelaku kecelakaan yang tidak memiliki SIM merupakan suatu pelanggaran. Dominannya pelaku kecelakaan yang tidak memiliki SIM disebabkan karena masih banyaknya pengendara yang dibawah umum. Hal ini telah dibuktikan pada bahwa 20% pelaku kecelakaan memiliki tingkat pendidikan SLTP ke bawah.



(a) Korban Kecelakaan



(b) Pelaku Kecelakaan

Gambar 8. Karakteristik Korban dan Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas 2012 Berdasarkan Profesi

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

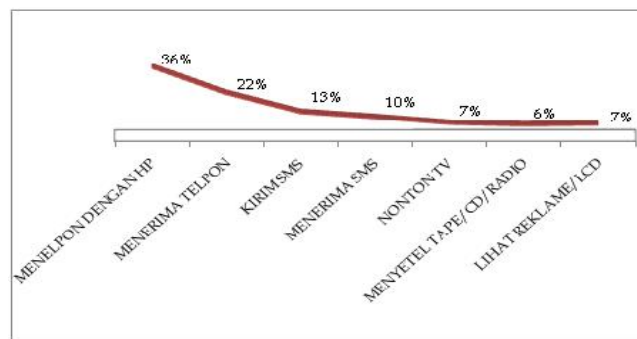
4. Why “Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas”

Menurut *Mohammed Taleb Obaidat and Thanaa M. Ramadan (2012)* bahwa penyebab kecelakaan di negara berkembang masih terjadi ambiguitas pencatatan penyebab kecelakaan. Seringkali kecelakaan yang disebabkan oleh geometrik jalan maupun faktor lingkungan meskipun penyebab kecelakaan sebenarnya adalah manusia.

Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor fisiologis dan psikologis. Faktor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan. Faktor-Faktor Fisiologis terdiri dari sistem syaraf, penglihatan, pendengaran, stabilitas perasaan, indera lain (sentuh,bau) dan modifikasi (lelah, obat). Sedangkan faktor psikologis terdiri dari motivasi, intelegensia, pelajaran/pengalaman, emosi, kedewasaan dan kebiasaan.

Sebanyak 43% kecelakaan disebabkan karena pengemudi yang tidak tertib terhadap pelanggaran lalu lintas dan 34% disebabkan karena pengemudi lengah. Kedua penyebab tersebut merupakan kombinasi antara faktor fisiologis dan psikologi. Perilaku pengemudi berasal dari interaksi antara faktor manusia dengan faktor lainnya termasuk hubungannya dengan unsur kendaraan dan

lingkungan jalan. Pengemudi seringkali tidak sabar dalam mengemudikan kendaraan untuk tiba ditujuan dengan selamat. Sehingga peraturan-peraturan yang ada di jalan tidak ditepati. Selain itu, kurangnya pengetahuan pengemudi tentang arti dari simbol marka-marka yang ada di jalan.



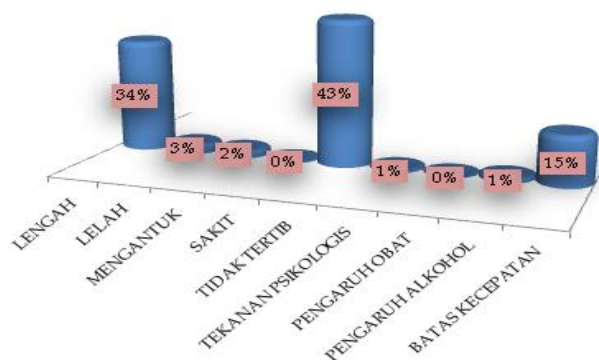
Gambar 9. Kecelakaan Lalu Lintas Disebabkan Pengguna Teknologi

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

Salah satu tidak tertibnya penngemudi adalah menggunakan HP saat berkendara. Larangan penggunaan HP saat berkendara telah diatur dalam UU No. 22 tahun 2009 itu juga dijelaskan sanksi-sanksi terhadap pelanggaran menggunakan HP saat berkendara. UU No. 22 Tahun 2009 pasal 283 yang berbunyi “ Setiap orang yang mengemudikan

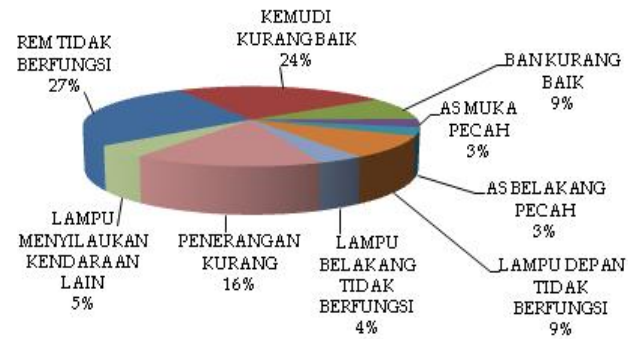
Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000 (Tujuh ratus lima puluh ribu rupiah). Penggunaan HP saat berkendara sangat berbahaya karena pusat konsentrasi menjadi terpecah sehingga pengemudi menjadi kurang fokus dengan kendaraan yang sedang dikemudikannya. Berkurangnya konsentrasi saat mengemudi dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan.

Kendaraan merupakan sarana angkutan yang digunakan sebagai perantara untuk mencapai tujuan dengan cepat, selamat dan hemat, serta menunjang nilai aman dan nyaman. Dalam kaitannya dengan keselamatan umum, kendaraan yang digunakan di jalan raya seharusnya sudah mendapatkan sertifikasi layak jalan yang dikeluarkan oleh Dinas / Kantor Perhubungan setempat sebelum dioperasikan. Tingkat resiko terjadinya bahaya kecelakaan akibat ketidaklayakan kendaraan cukup tinggi, sehingga diperlukan ketegasan dari aparat penegak hukum untuk menindak pelanggaran akan hal tersebut. Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya yaitu sebagai akibat kondisi teknisnya yang tidak layak jalan ataupun penggunaan yang tidak sesuai dengan ketentuan. Berdasarkan gambar 6, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan hanya disebabkan oleh kondisi teknis. Faktor kondisi teknis yang paling dominan menyebabkan kecelakaan sehingga dikatakan tidak layak jalan seperti rem blong (27%) dan ban pecah (15%).



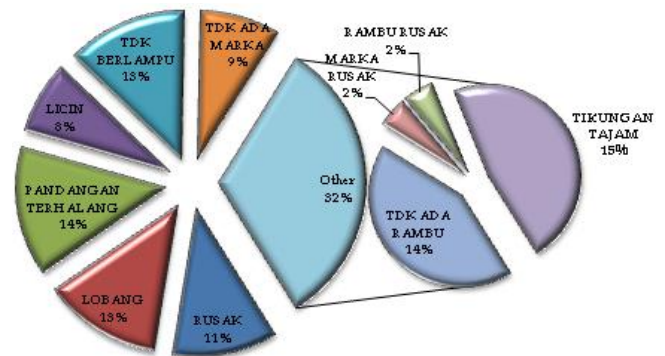
Gambar 10. Kecelakaan Lalu Lintas Disebabkan Pengemudi

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)



Gambar 11. Kecelakaan Lalu Lintas Disebabkan Kendaraan

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)



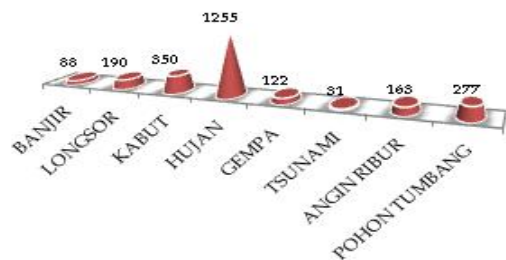
Gambar 12. Kecelakaan Lalu Lintas Disebabkan Jalan

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

Berdasarkan gambar 12, kondisi jalan yang menyebabkan kecelakaan terdiri dari kondisi geometrik jalan, keadaan jalan itu sendiri dan fasilitas jalan. Dari ketiga kategori tersebut, persentase yang paling dominan adalah kurangnya fasilitas jalan (50%), kemudian kondisi jalan yang tidak layak (32%), geometrik jalan (29%). Pada umumnya kecelakaan lalu lintas terjadi diawali dengan pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran rambu-rambu dan marka jalan. Hal ini tersebut dapat terjadi karena rekayasa dan manajemen lalu lintas yang kurang baik, seperti perletakan rambu-rambu yang terhalang oleh pohon dan ukuran rambu yang terlalu kecil, pada persimpangan dapat dikarenakan waktu siklus *traffic light* yang pendek serta pelanggaran batas kecepatan rencana pada suatu ruas jalan. Terkadang terdapat kasus dimana rambu lalu lintas diletakkan tidak sesuai dengan kebutuhan dan di tempat yang kurang tepat. Misalnya rambu peringatan adanya tikungan diletakkan tepat di tikungan yang dimaksud sehingga terkesan tidak berguna karena pengemudi sudah mengetahui hal tersebut. Oleh karena itu penempatan rambu yang tepat sangat diperlukan dalam rangka program prevensi kecelakaan.

Namun apabila tidak dikelompokkan dalam 3 kategori, maka penyebab kecelakaan yang paling dominan adalah tikungan tajam (15%). Dalam AASHTO (2004) telah menganjurkan bahwa geometrik jalan seharusnya didesain untuk keselamatan, kemananan dan efisiensi untuk kendaraan khususnya untuk jalan yang dilakui oleh jalan arteri dan jalan tol. Jalan dengan tikungan tajam akan mengurangi jarak pandang sehingga meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan.

Kecelakaan lalu lintas disebabkan karena lingkungan pada gambar 13 dimaksud untuk menggambarkan kecelakaan yang terjadi akibat adanya bencana alam. Perlakuan terhadap lingkungan yang tidak seimbang sering menyebabkan bencana alam yang akan merugikan manusia itu sendiri. Dari hasil analisis, diperoleh bahwa bencana alam yang paling banyak menyebabkan kecelakaan adalah hujan yaitu sebanyak 51% jika dibandingkan dengan bencana alam lainnya. Hujan menyebabkan permukaan jalan menjadi basah dan licin, sehingga membuat keamanan dan kenyamanan berkurang. Kondisi ini akan menjadi lebih buruk jika turun hujan yang dapat membatasi pandangan pengemudi. Pada intinya diperlukan pengawasan dan pemantauan yang benar terhadap kondisi permukaan jalan sehingga dapat segera dilakukan tindakan antisipasi apabila diperlukan.



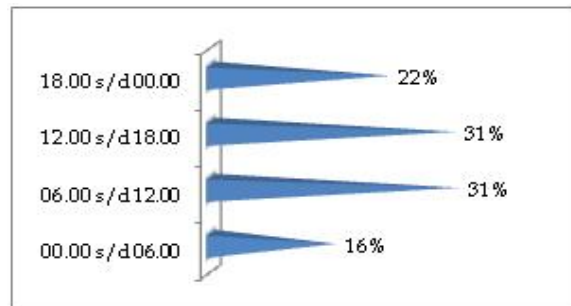
Gambar 13. Kecelakaan Lalu Lintas Disebabkan Lingkungan

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

5. When "Waktu Kejadian Kecelakaan"

Kejadian kecelakaan menurut jam terjadinya kecelakaan dapat dilihat pada gambar 14. Dari gambar tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan paling banyak terjadi pada jam 06.00-12.00 dan 12.00 -18.00 yaitu masing-masing 31%. Pada jam tersebut merupakan jam puncak pagi, siang dan sore. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin padat lalu lintas jalan makin banyak pula kecelakaan yang terjadi atau semakin sepi lalu lintas maka semakin sedikit kemungkinan kecelakaan yang akan terjadi. Untuk itu, diharapkan para pengemudi yang

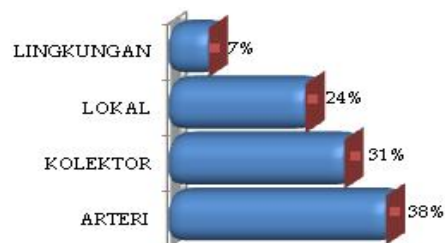
sedang mengendarai kendaraannya agar selalu berhati-hati dengan keadaan tersebut.



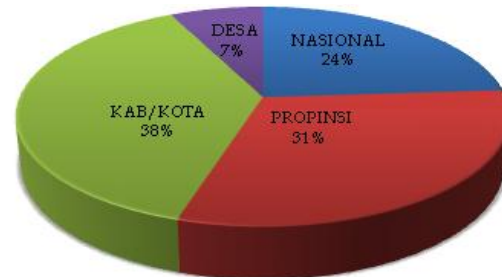
Gambar 14. Waktu Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

6. Where "Lokasi kecelakaan lalu lintas"



(a) Jalan Berdasarkan Hirarki



(b) Jalan Berdasarkan Batas Administrasi

Gambar 15. Lokasi Kecelakaan Berdasarkan Kelas Jalan

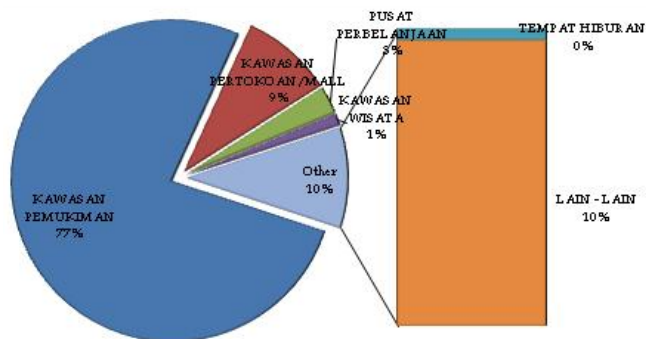
Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

Kelas jalan dapat pula menjadi salah satu sebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Klasifikasi jalan pada umumnya dikelompokkan berdasarkan batasan kecepatan yang diijinkan. Batasan kecepatan masing-masing kelas jalan berdampak pada jumlah kecelakaan yang terjadi. Menurut MC Taylor, A.Baruya and JV Kennedy (2002) bahwa semakin cepat pengemudi kendaraan menjalankan kendaraan maka memungkinkan terjadi kecelakaannya semakin tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa kecepatan ijin yang semakin tinggi pada suatu kelas jalan maka akan meningkatkan jumlah kecelakaan yang terjadi.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah RI No.34 tahun 2006 tentang jalan, diuraikan tentang

pengklasifikasian jalan. Jalan menurut fungsinya dibedakan menjadi jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan. Persyaratan minimum untuk mendesain sistem jaringan jalan masing-masing kategori jalan tersebut adalah kecepatan rencana/ kecepatan yang diijinkan pada saat melintasi jalan tersebut seperti jalan arteri (kec paling rendah 60 km/jam), jalan kolektor (Kecepatan minimum 40 km/jam), jalan lokal primer (kecepatan minimum 20 km/jam), jalan lingkungan (kecepatan paling rendah 15 km/jam). Semakin tinggi nilai kecepatan yang diijinkan maka semakin banyak jumlah kecelakaan yang terjadi. Kecepatan ijin tertinggi adalah jalan arteri menyebabkan 38% kecelakaan terjadi sedangkan kecelakaan terendah terjadi di jalan lingkungan yang kecepatan ijinnya hanya 20 km.jam. Kecepatan yang tinggi akan mengurangi daya reaksi.

Klasifikasi jalan berdasarkan administrasi pemerintahan terdiri dari jalan desa, jalan kabupaten, jalan nasional, dan jalan propinsi. Pengelompokan jalan dimaksud untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangan masing-masing. Kelompok jalan kabupaten dianggap memiliki hambatan samping yang tinggi ditambah dengan kecepatan ijin yang tinggi. Jalan kabupaten memungkinkan jumlah kecelakaan tertinggi karena jalan kabupaten merupakan jalan yang menghubungkan, jalan kabupaten dan kecamatan sehingga memiliki hambatan samping yang tinggi seperti banyaknya pengguna kendaraan sepeda motor, perjalanan kaki dan penyeberang jalan. Sehingga titik konflik yang terjadi akan semakin banyak jika dibandingkan jalan lainnya.

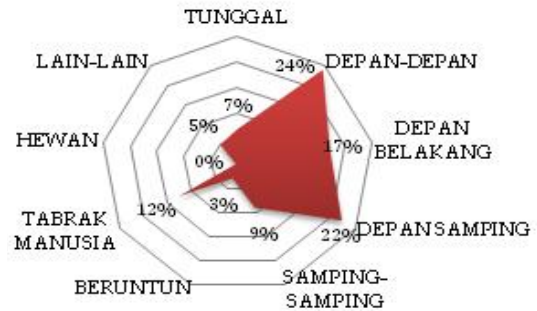


Gambar 16. Lokasi Kecelakaan Berdasarkan Kawasan
Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

7. Why (Tipe Pergerakan kendaraan)

Tipe kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia pada tahun 2011 yang terbanyak terjadi adalah tabrak depan-depan sebesar 24% kemudian pada urutan ke-2 adalah tabrak depan samping sebesar

22%. Tabrakan samping dan depan sering terjadi pada persimpangan dan menyalip. Pada saat di persimpangan pengemudi cenderung tidak mengalah kepada pengemudi lainnya sehingga ketika kendaraan melaju sama-sama kencang maka akan terjadi kecelakaan. Pada saat menyalip membutuhkan pengambilan keputusan yang cepat karena kendaraan dari arah sebaliknya akan melaju mengarah kepada kendaraan yang menyalip.



Gambar 17. Jenis-jenis Kejadian Kecelakaan
Sumber: Olah Data KORLANTAS 2012 (2013)

KESIMPULAN

Hasil analisis data kecelakaan yang terjadi di Indonesia pada tahun 2012 yang dikategorikan berdasarkan "5W & 1H". yang pertama adalah "What" yang terdiri dari kendaraan. Kendaraan yang paling dominan terlibat kecelakaan adalah sepeda motor (65%). Kategori W yang kedua yaitu Who. Karakteristik korban dan pelaku kecelakaan didominasi oleh usia produktif (71%), berjenis kelamin laki-laki (>53%), berprofesi sebagai karyawan swasta (>54%) dan tingkat pendidikan yang masih SLTA (>51%).

W yang ketiga adalah "Why" atau faktor penyebab kecelakaan. Kecelakaan yang disebabkan oleh manusia karena kurang tertib mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan lengah dalam mengemudikan kendaraannya. Lengah dapat menyebabkan kurang konsentrasinya pengemudi dalam mengendarai kendaraannya. Pecahnya konsentrasi pada saat mengemudi dapat disebabkan oleh penggunaan HP seperti menelpon dan membaca SMS. Penyebab kecelakaan dari segi kendaraannya, kecelakaan lebih banyak disebabkan karena faktor kondisi teknis seperti rem blong (27%) dan ban pecah (15%). Dari segi jalannya, penyebab kecelakaan disebabkan oleh kurangnya fasilitas keselamatan di jalan (50%) dan geometric jalan dengan tikungan tajam (15%). Sedangkan dari segi lingkungannya, kecelakaan paling sering terjadi apabila hujan (51%) karena menjadikan jalanan lebih licin.

Kategori W yang keempat adalah "When". Kecelakaan paling sering terjadi pada jam puncak baik pagi, siang dan sore. Sehingga kecelakaan pada jam tersebut mencapai (62%). Selanjutnya adalah W "Where" yang menunjukkan lokasi rawan kecelakaan adalah pada jalan arteri (38%), jalan kabupaten (38%) dan kawasan permukiman (77%).

Terakhir adalah kategori H atau How. Tipe pergerakan kendaraan yang paling banyak menyebabkan kecelakaan yaitu tabrakan depan-depan (24%) dan depan-samping (22%).

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kami ucapkan kepada Cando dan Santa yang telah membantu dalam pengumpulan data sekunder. Kami juga mengucapkan banyak terima kasih kepada KORLANTAS atas data dan informasinya, terkait kecelakaan yang terjadi di Indonesia pada tahun 2012.

DAFTAR PUSTAKA

- AASHTO, 2004. *A Policy of Geometric Design of Highways and street*, American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO). Washinton, DC.
- Badan Intelijen Negara, *Kecelakaan lalu lintas menjadi pembunuh terbesar ketiga*, , [7/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga#sthash.S9ZM3IIL.dpuf](#).
- Bahsar Al-Omari, Khalid Ghuzlan, Hala Hasan, 201, *Traffic Accident trend and characteristics in Jordan*, International Journal of Civil & Environmental Engineering IJCEE-IJENS Vol:13 No.05.
- BKKBN, 2013. *Profil Kependudukan dan Pembangunan Indonesia Tahun 2013*, Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional, Jakarta.
- Budi Suprani, 2010. *Faktor-faktor yang berhubungan dengan persepsi supir angkot (angkutan kota) jurusan parung-bogor tentang keselamatan berkendara di Jalan raya tahun 2010*, Skripsi, Program Studi Kesehatan masyarakat fakultas kedokteran dan ilmu kesehatan, univesitas islam negeri syarif hidayatullah, Jakarta.
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, 2004, *Pedoman Konstruksi dan Pangunan:Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas*, Departemen permukiman dan Prasarana Wilayah, Jakarta.
- Garner Ted C. Libres, MA Lourdes I. Galves, Cathleen Joyce N. Cordero, 2008. *Analysis of Relationship between driver characteristic and Road Accidents along Commonwealth Avenue*, Undergraduate Research Program in Civil Engineering, University of the Philippines Diliman, Philipina.
- Kementerian Pekerjaan Umum, 2006, Peraturan Pemerintah No 34 Tahun 2006 *tentang Jalan*, Kementerian Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan, 2009, Undang-Undang No.22 Tahun 2009 *tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- MC Taylor, A.Baruya and JV Kennedy, 2002. *The Relationship between Speed and Accidents on Rural Single-Carriageway Roads*". TRL Report TRL 511, ISSN 0068-4107
- Mohammed Taleb Obaidat and Thanaa M. Ramadan, 2012. *Traffic Accidents at Hazardous Locations of Urban Roads*, *Jordan Journal of Civil Engineering*, Volume 6, No. 4, 2012, Civil Engineering Department, Jordan University of Science and Technology (J.U.S.T.), Jordan.
- <http://www.indii.co.id>