

Kajian Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Arteri pada Jalur Pantura Wilayah Tuban

Siti Nur Laila Rosyida

Mahasiswa S1 Pendidikan Geografi, iedarosyida@gmail.com

Drs. Daryono, M.Si

Dosen Pembimbing Mahasiswa

Abstrak

Kabupaten Tuban merupakan wilayah yang dilewati jalur utama pantura yang menghubungkan Surabaya – Semarang – Jakarta. Akibatnya jaringan jalan tersebut dilewati oleh kendaraan dengan intensitas yang cukup tinggi. Hal ini dapat menimbulkan permasalahan dibidang transportasi, seperti halnya masalah kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya faktor manusia, faktor kendaraan, faktor kondisi jalan dan faktor lingkungan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui lokasi titik rawan kecelakaan dan tipe kecelakaan, waktu yang sering terjadi kecelakaan, faktor penyebab, hubungan besaran derajat tikungan dengan jumlah kecelakaan, dan hubungan kepadatan lalu lintas dengan jumlah kecelakaan. Jenis penelitian ini adalah sensus dengan pendekatan kuantitatif. Lokasi penelitian yaitu meliputi jalan Tuban-Widang, jalan Manunggal, jalan Panglima Sudirman, jalan RE Martadinata dan jalan Semarang. Subjek penelitiannya meliputi kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2011-2013 sebanyak 891. Jenis data terdiri dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan pengukuran, observasi dan dokumentasi. Data yang terkumpul dianalisis menggunakan deskriptif kuantitatif dengan persentase, uji korelasi berganda dan pemetaan. Hasil penelitian adalah sebagai berikut, (1) lokasi yang menjadi titik rawan kecelakaan lalu lintas yaitu ruas jalan Tuban-Widang KM 03-04 dan 07-08, tipe kecelakaan tertinggi depan dengan samping. (2) Waktu yang sering terjadi kecelakaan yaitu pada pukul 12.00-14.00, 18.00-20.00 dan 06.00-08.00 dengan jenis korban kecelakaan tertinggi adalah luka ringan dan kendaraan yang sering terlibat adalah sepeda motor. (3) Kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, kondisi jalan namun faktor manusialah yang paling dominan sebanyak 93%. (4) Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara besaran drajat tikungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. (5) Terdapat hubungan yang signifikan antara kepadatan lalu lintas dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan arteri jalur pantura Tuban.

Kata kunci: Titik rawan kecelakaan lalu lintas, faktor penyebab, tikungan dan kepadatan lalu lintas.

Abstract

Tuban District is the main route of pantura that connect the north coast of Surabaya - Semarang - Jakarta. Due to high demand of transport activity, there are motorcycles, cars, and other major transports passed this route. This condition can be the cause of traffic congestion and accidents. There are several factors of traffic accidents, such as human factors, vehicle factors, the road conditions and other environmental factors. The purpose of this research is to determine the critical points location of the accident and the type of accident, when the accident frequently happened, its causes, relationship between the bend degree and traffic density toward the accidents. This research is a census with a quantitative approach. This research focused on Tuban-Widang street, Manunggal street, Panglima Sudirman street, RE Martadinata street and Semarang street. Subjects of this research is the traffic accidents 2011-2013, i.e. 891 accidents. The data sources is primary and secondary data. The data collection techniques are measurement, observation and documentation. The collected data is analyzed using percentage quantitative description, multiple correlation test and mapping. The results showed: (1) the critical points location of a traffic accident on Tuban-Widang street is on KM 03.04 and KM 07-08, with the highest front and side accident-type. The second location is Semarang street KM 03, KM 09, KM 10 with the highest the front and side accident-type and the hit and run accident-type. (2) The most frequently accident happened at 12:00-14:00, 18:00-20:00 and 06:00-08:00 with minor injuries victims and motorcycle accident which is frequently happened. (3) The accident is caused by the human factor, vehicle and road conditions, but human factor is the most dominant factor (93%). (4) There is no significant relationship between the amount of degrees bend toward the traffic accidents. (5) There is a significant relationship between the traffic density toward traffic accidents in Tuban arterial street.

Keywords: critical point traffic accidents, causes, bends and traffic density.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan suatu kegiatan memindahkan atau mengangkut barang juga manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya. Kegiatan transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kegiatan manusia, selalu melekat dalam perekonomian dan pembangunan juga sangat penting dalam setiap kegiatan manusia yang sangat erat kaitannya dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan manusia. Kemajuan dalam bidang transportasi memberi kemungkinan perubahan dalam cara hidup masyarakat (Adisasmita, 2011:1).

Seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk yang semakin besar, maka dapat menyebabkan kebutuhan sarana transportasi semakin meningkat. Kepemilikan kendaraan bermotor yang semakin tinggi tanpa diimbangi dengan kualitas jalan yang ada, ataupun pengetahuan tentang tertib berlalu lintas yang baik, maka secara tidak langsung akan dapat menimbulkan berbagai masalah di bidang lalu lintas. Kemacetan dan terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan angka yang tinggi merupakan salah satu dampak dari meningkatnya kendaraan bermotor. Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang perlu mendapatkan perhatian khusus, karena kecelakaan selalu berdampak pada kerusakan, kerugian material dan dapat merenggut nyawa korban.

Wilayah Kabupaten Tuban dilewati jalur utama pantura yang menghubungkan Surabaya-Semarang-Jakarta. Tingginya volume kendaraan dapat mengakibatkan timbulnya kemacetan dan dapat menimbulkan masalah lain seperti halnya kejadian kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan data tahun 2009-2013, kejadian kecelakaan lalu lintas pada jalur pantura yang melewati Wilayah Tuban cenderung mengalami peningkatan. Jumlah kecelakaan lalu lintas selama tahun 2009-2013 sebanyak 1.107 kejadian. Akibat dari kecelakaan yaitu korban meninggal dunia 208 jiwa, korban luka berat 249 dan korban luka ringan sebanyak 1.147 jiwa.

Secara lebih rinci kejadian kecelakaan lalu lintas pada jalur pantura dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1 Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Arteri
Jalur Pantura Wilayah Tuban Tahun 2009-2013

Tahun	Jumlah Kejadian	%	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan
2009	86	7,77	34	36	104
2010	130	11,7	37	27	71
2011	269	24,3	53	85	246
2012	348	31,4	45	65	411
2013	274	24,8	39	36	315
Σ	1.107	100	208	249	1.147

Sumber: Satlantas Polres Tuban

Berdasarkan data diatas menunjukkan bahwa jalur pantura Wilayah Tuban yng meliputi ruas jalan Tuban-Widang, Jl.Manunggal, Jl.Panglima Sudirman, Jl.RE Martadinata dan Jl.Tuban-Semarang memiliki masalah kejadian kecelakaan yang cenderung meningkat. Tahun 2012 memiliki jumlah kecelakaan lalu lintas tertinggi yaitu sebanyak 348 atau 31,4% kejadian dengan rincian

korban meninggal dunia 45 jiwa, korban luka berat 65 jiwa dan korban yang mengalami luka ringan sebanyak 411 jiwa. Secara garis besar, jumlah kecelakaan lalu lintas selama tahun 2009-2013 rata-rata mengalami peningkatan 17,03% per tahun.

Tujuan penelitiannya yaitu untuk mengetahui lokasi titik rawan kecelakaan lalu lintas dan tipe kecelakaan, jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas berdasarkan waktu terjadinya, faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, hubungan antara besaran drajat tikungan dengan kejadian kecelakaan dan untuk mengetahui hubungan antara kepadatan lalu lintas dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas menurut UU RI Pasal 1 No. 22 tahun 2009 pasal 1 adalah suatu peristiwa di jalan raya tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Jenis dan bentuk kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasikan menjadi lima yaitu: kecelakaan berdasarkan korban kecelakaan, kecelakaan berdasarkan lokasi kejadian, kecelakaan berdasarkan waktu terjadinya kecelakaan, kecelakaan berdasarkan posisi kecelakaan dan kecelakaan berdasarkan jumlah kendaraan yang terlibat (Wedasana, 2011:7). Secara lebih rinci, klasifikasi jenis dan bentuk kecelakaan dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Kecelakaan Berdasarkan Korban Kecelakaan

Menurut Pasal 93 dari Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, sebagai peraturan pelaksanaan dari Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengklasifikasikan korban dari kecelakaan sebagai berikut :

- Kecelakaan Fatal/Meninggal: korban meninggal atau korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- Kecelakaan Luka Berat: korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan.
- Korban luka ringan adalah keadaan korban mengalami luka-luka yang tidak membahayakan jiwa.

2. Kecelakaan Berdasarkan Lokasi Kejadian

Kecelakaan dapat terjadi dimana saja di sepanjang ruas jalan, baik pada jalan lurus, tikungan jalan, tanjakan dan turunan, di dataran atau di pegunungan, di dalam kota maupun di luar kota (Wedasana, 2011:9).

3. Kecelakaan Berdasarkan Waktu Terjadinya

Wedasana (2011:9) kecelakaan berdasarkan waktu terjadinya kecelakaan dapat digolongkan menjadi dua yaitu:

a Jenis Hari

- 1) Hari Kerja : Senin, Selasa, Rabu, Kamis dan Jumat.
- 2) Hari Libur : Minggu dan Hari-hari Libur Nasional.
- 3) Akhir Minggu : Sabtu.

b Waktu

- 1) Dini Hari : Jam 00.00 – 06.00
- 2) Pagi Hari : Jam 06.00 – 12.00
- 3) Siang Hari : Jam 12.00 – 18.00
- 4) Malam Hari : Jam 18.00 – 24.00

4. Kecelakaan Berdasarkan Tipe Kecelakaan

Terdapat berbagai tipe dalam kejadian kecelakaan, diantaranya:

- a Tabrakan pada saat menyalip (*Side Swipe*)
- b Tabrakan depan dengan samping (*Right Angle*)
- c Tabrakan depan dengan belakang (*Rear End*)
- d Tabrakan depan dengan depan (*Head On*)
- e Tabrakan dengan pejalan kaki (*Pedestrian*)
- f Tabrak lari (*Hit and Run*)
- g Tabrakan diluar kendali (*Out Of Control*) (Wedasana, 2011:9).

5. Kecelakaan Berdasarkan Jumlah Kendaraan yang Terlibat

Kecelakaan dapat juga didasarkan atas jumlah kendaraan yang terlibat baik itu kecelakaan tunggal yang dilakukan oleh satu kendaraan, kecelakaan ganda yang dilakukan oleh dua kendaraan, maupun kecelakaan beruntun yang dilakukan oleh lebih dari dua kendaraan (Wedasana, 2011:9).

Kecelakaan lalu lintas pada umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab yang bekerja secara serempak, seperti: pelanggaran atau sikap tak hati-hati dari para pengguna jalan (pengemudi dan pejalan), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca serta pandangan yang terhalang. Berikut uraian tentang faktor penyebab Kecelakaan lalu lintas secara lebih rinci.

Tabel 2 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Faktor Penyebab	Uraian	%
Pengguna Jalan	Lengah, mengantuk, tidak terampil, lelah, mabuk, kecepatan tinggi, tidak menjaga jarak, kesalahan pejalan, gangguan binatang	93,5%
Kendaraan	Ban pecah, kerusakan sistem rem, kerusakan sistem kemudi, as/kopel lepas, sistem lampu tidak berfungsi	2,76%
Jalan	Persimpangan, jalan sempit, akses yang tidak dikontrol/dikendalikan, marka jalan kurang/tidak jelas, tidak ada rambu batas kecepatan, permukaan jalan licin	3,23%
Lingkungan	Lalu lintas campuran antara kendaraan cepat dengan kendaraan lambat, interaksi atau campur antara kendaraan dengan pejalan, pengawasan dan penegakan hukum belum efektif, pelayanan gawat darurat yang kurang	0,49%
Cuaca: gelap, hujan, kabut, asap.		

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat-Dept. Perhubungan (Warpani, 2002:117)

Persimpangan jalan dapat dikatakan sebagai sumber konflik lalu lintas. Simpul pada jaringan jalan dimana ruas jalan bertemu dan lintasan arus kendaraan berpotongan. Secara garis besar, persimpangan terbagi dalam persimpangan sebidang dan persimpangan tak sebidang. Persimpangan sebidang adalah ujung jalan yang masuk persimpangan mengarahkan lalu lintas masuk kejalan yang dapat belawan dengan lalu lintas lainnya. Sedangkan persimpangan tak sebidang yaitu memisah-misahkan lalu lintas pada jalur yang berbeda sedemikian rupa, sehingga persimpangan jalur dari kendaraan-kendaraan hanya terjadi pada tempat dimana kendaraan-kendaraan memisah dari atau bergabung menjadi satu lajur gerak yang sama.

Satu perempatan jalan sebidang dapat menghasilkan 16 titik konflik. Oleh karena itu, upaya untuk memperlancar arus lalu lintas tersebut adalah dengan meniadakan titik konflik. Misalnya dengan membangun pulau lalu lintas atau bundaran, memasang lampu lalu lintas yang mengatur giliran gerak kendaraan, menerapkan arus searah, menerapkan larangan belok kanan, atau membangun simpang susun. Dengan larangan belok kanan, maka titik konflik tinggal 4 buah, dan dengan simpang susun titik konflik secara teori ditiadakan (Warpani, 2002:86).

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian sensus dengan pendekatan kuantitatif. Penentuan lokasi penelitian ini berdasarkan ruas jalan pada jalur pantura Wilayah Tuban yaitu ruas Jl.Tuban-Widang, Jl.Manunggal, Jl.Panglima Sudirman, Jl.RE Martadinata, Jl.Tuban-Semarang yang terdapat kejadian kecelakaan lalu lintas.

Subjek penelitian meliputi semua kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan arteri pada jalur pantura yang melewati Wilayah Tuban tercatat dalam Unit Laka Lantas Polres Tuban kurun waktu 3 tahun, yaitu tahun 2011-2013. Selama tahun 2011 sebanyak 269 kejadian, tahun 2012 sebanyak 348 kejadian dan tahun 2013 sebanyak 274 kejadian. Sehingga total dalam populasi ini sebanyak 891 kejadian kecelakaan. Jenis data meliputi data primer dan data sekunder.

Teknik pengumpulan data yang digunakan berupa observasi/pengukuran dan dokumentasi. Analisis data dengan pemetaan digunakan untuk mengetahui lokasi yang menjadi titik rawan kecelakaan dan tipe kecelakaan. Analisis deskriptif kuantitatif prosentase digunakan untuk mengetahui jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas berdasarkan waktu terjadinya dan untuk mengetahui karakteristik faktor penyebab kecelakaan, sedangkan untuk mengetahui hubungan antara besaran derajat tikungan dengan kejadian kecelakaan dan untuk mengetahui hubungan antara kepadatan lalu lintas dengan kejadian kecelakaan lalu lintas dianalisis dengan korelasi berganda.

HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ruas jalan pantura yang terdapat titik rawan kecelakaan yaitu pada ruas jalan Tuban-Widang. Sedangkan untuk ruas jalan Tuban-Semarang, RE Martadinata, Panglima Sudirman dan Ruas jalan Manunggal tidak terdapat titik rawan, karena rata-rata kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada ruas jalan tersebut kurang dari 10 kejadian per tahun. Secara lebih rinci lokasi atau titik rawan kecelakaan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3 Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tuban-Widang Tahun 2011-2013

Lokasi Titik Rawan Kecelakaan/KM	Jumlah Kejadian Kecelakaan			Rata-rata
	2011	2012	2013	
1-2	-	3	1	1
2-3	-	6	2	3
3-4	21	11	11	14
4-5	4	5	2	4
5-6	-	-	2	1
6-7	3	2	4	3
7-8	12	13	8	11
8-9	1	9	8	6
9-10	2	-	3	2
10-11	1	10	4	5
11-12	11	2	3	5
12-13	7	6	5	4
13-14	3	3	7	4
14-15	3	10	3	5
15-16	2	6	2	3
16-17	1	7	4	4
17-18	11	8	5	8
18-19	2	7	5	5
19-20	6	10	8	8
20-21	5	5	4	5
21-22	2	-	1	1
22-23	2	5	4	4
23-24	6	10	3	6
24-25	4	-	3	2
25-26	2	4	6	4
26-27	8	11	4	8
27-28	4	9	7	7
28-29	7	2	2	4

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah Tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa dari hasil rata-rata per tahun. Ruas jalan Tuban-Widang yang dimulai dari sekitar simpang tiga Manunggal Selatan kearah Surabaya sampai dengan perbatasan Lamongan terdapat dua titik rawan kecelakaan. Titik rawan kecelakaan tersebut terdapat pada KM 03-04 sebanyak 14 kejadian, pada lokasi tersebut terdapat persimpangan yang dilengkapi dengan lampu satu warna dan pulau lalu lintas. Titik kedua terdapat di KM 07-08 sebanyak 11 kejadian, pada titik ini juga terdapat persimpangan yang tanpa dilengkapi rambu lalu lintas .

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi juga memiliki beberapa tipe, yaitu tipe kecelakaan tabrak depan dengan depan, tabrak depan dengan samping, tabrak depan dengan belakang, samping dengan samping, tunggal, beruntun, tabrak lari, tabrak manusia, tabrak hewan dan lain-lain.

Berikut tabel mengenai tipe-tipe kecelakaan lalu lintas di 5 ruas jalur pantura Wilayah Tuban:

Tabel 4 Tipe Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Tuban-Widang Tahun 2011-2013

Tipe Kecelakaan	Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
Depan-Samping	45	35	36	39	28
Depan-Depan	29	23	15	22	16
Samping-Samping	19	22	12	18	13
Tabrak lari	8	19	17	15	11
Depan-Belakang	21	40	28	30	22
Tunggal	4	7	3	5	3
Tabrak Manusia	3	11	9	8	6
Beruntun	-	4	-	1	1
Lain-lain	1	-	1	1	0

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa tipe kecelakaan yang sering terjadi pada ruas jalan Tuban-Widang yaitu tabrak depan dengan samping. Rata-rata per tahun jumlah kejadian kecelakaan dengan tipe tersebut yaitu sebanyak 39 kejadian atau 28%. Tipe kecelakaan tertinggi kedua yaitu tabrak depan dengan belakang sebanyak 30 kejadian atau 22%. Sedangkan tipe kecelakaan yang jarang terjadi adalah lain-lain seperti penumpang yang jatuh dari kendaraan.

Tabel 5 Tipe Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Manunggal Tahun 2011-2013

Tipe Kecelakaan	Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
Depan-Samping	-	1	2	1,5	60
Depan-Depan	-	1	-	0,5	20
Samping-Samping	-	-	1	0,5	20

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Tabel diatas menunjukkan bahwa kecelakaan yang terjadi cenderung lebih sedikit jika dibandingkan dengan ruas jalan sebelumnya. Selama tiga tahun ruas jalan Manunggal hanya terdapat 5 kejadian kecelakaan lalu lintas. Tipe kecelakaan yang sering terjadi yaitu tabrak depan dengan samping sebanyak tiga kejadian atau 60%. Sedangkan untuk dua kecelakaan lainnya bertipe tabrak depan dengan depan 20% dan samping dengan samping sebanyak 20%.

Tabel 6 Tipe Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Panglima Sudirman Tahun 2011-2013

Tipe Kecelakaan	Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
Tunggal	1	1	1	1	4
Samping-Samping	7	3	2	4	18
Depan-Samping	6	7	4	6	25
Tabrak Manusia	2	4	8	5	21
Depan-Belakang	3	3	2	3	12
Tabrak Lari	2	1	2	2	7
Depan-Depan	2	5	1	3	12

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Panglima Sudirman yang melewati kota bertipe kecelakaan tertinggi tabrak depan dengan samping sebanyak 25%. Tipe kecelakaan tertinggi kedua yaitu tabrak manusia sebanyak 21% kejadian. Sedangkan tipe kecelakaan yang jarang terjadi yaitu kecelakaan tunggal sejumlah 4%

Tabel 7 Tipe Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan RE Martadinata Tahun 2011-2013

Tipe Kecelakaan	Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
Tunggal	1	-	-	0	4
Tabrak Manusia	4	2	1	2	25
Depan-Samping	4	1	2	2	25
Tabrak Lari	1	-	1	1	7
Depan-Belakang	2	2	-	1	14
Depan-Depan	2	3	1	2	21
Samping-Samping	-	1	-	0	4

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa tipe kecelakaan tertinggi yaitu tabrak manusia dan tabrak depan dengan samping, masing-masing sebanyak 25%. Sedangkan tipe kecelakaan yang jarang terjadi adalah kecelakaan tunggal dan tipe kecelakaan samping dengan samping masing-masing sebanyak 4%.

Tabel 8 Tipe Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Tuban-Semarang Tahun 2011-2013

Tipe Kecelakaan	Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
Depan-Depan	25	18	19	21	16
Depan-Samping	30	37	28	32	25
Samping-Samping	18	21	18	19	15
Depan-Belakang	10	39	22	24	19
Tabrak Lari	9	20	18	16	13
Tabrak Manusia	8	8	12	9	7
Tunggal	2	5	3	3	3
Beruntun	-	2	2	1	1
Tabrak Hewan	-	-	1	0	0
Lain-Lain	-	-	1	0	0

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa sama halnya dengan ruas jalan lainnya, pada ruas jalan Tuban-Semarang tipe kecelakaan yang sering terjadi yaitu tabrak depan dengan samping sebanyak 25%. Tipe kecelakaan tertinggi kedua yaitu tabrak depan dengan belakang 19% kejadian. Hasil rata-rata menunjukkan tipe kecelakaan yang sangat jarang terjadi yaitu tabrak hewan dan lain-lain.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi juga mengalami kecenderungan pada waktu-waktu tertentu. Jumlah kecelakaan yang terjadi dikelompokkan berdasarkan waktu terjadinya dengan rentangan waktu 2 jam. Secara lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 9 Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Tuban-Widang Berdasarkan Waktu Terjadinya Tahun 2011-2013

Waktu	Jumlah Kejadian/Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
06.00-08.00	13	20	17	17	12
08.00-10.00	16	12	15	14	10
10.00-12.00	11	14	15	13	10
12.00-14.00	17	19	9	15	11
14.00-16.00	13	20	15	16	12
16.00-18.00	10	17	11	13	9
18.00-20.00	19	22	14	18	13
20.00-22.00	7	13	8	9	7
22.00-24.00	4	5	7	5	4
24.00-02.00	8	6	4	6	4
02.00-04.00	3	3	2	3	2
04.00-06.00	10	12	5	9	6

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan yang sering terjadi yaitu pukul 18.00-20.00 sebanyak 13%. Kecelakaan tertinggi kedua terjadi pada pukul 06.00-08.00 dan 14.00-16.00 masing-masing sebanyak 12%. Sedangkan kecelakaan yang jarang terjadi yaitu pada pukul 02.00-04.00 sebanyak 2%..

Tabel 10 Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan

Manunggal Berdasarkan Waktu Terjadinya Tahun 2011-2013

Waktu	Jumlah Kejadian/Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
06.00-08.00	0	0	1	0,3	20
08.00-10.00	0	0	1	0,3	20
10.00-12.00	0	0	0	0	0
12.00-14.00	0	2	0	0,7	40
14.00-16.00	0	0	0	0	0
16.00-18.00	0	0	1	0,3	20
18.00-20.00	0	0	0	0	0
20.00-22.00	0	0	0	0	0
22.00-24.00	0	0	0	0	0
24.00-02.00	0	0	0	0	0
02.00-04.00	0	0	0	0	0
04.00-06.00	0	0	0	0	0

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa pada ruas jalan manunggal kejadian kecelakaan lalu lintas cenderung lebih sedikit. Jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas selama tiga tahun sebanyak 5 kejadian. Kecelakaan terjadi hanya pada waktu-waktu tertentu, diantaranya pada pukul 12.00-14.00 sebanyak 2 kejadian atau 40%. Pukul 06.00-08.00 sebanyak 1 kejadian atau 20%. Pukul 08.00-10.00 sebanyak 1 kejadian atau 20% dan pada pukul 16.00-18.00 sebanyak 1 kejadian atau 20%. Artinya selain pada jam-jam yang tidak disebutkan diatas kecelakaan sebanyak 0% atau tidak terdapat kejadian kecelakaan lalu lintas.

Tabel 11 Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Panglima Sudirman Berdasarkan Waktu Terjadinya Tahun 2011-2013

Waktu	Jumlah Kejadian/Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
06.00-08.00	1	4	1	2	9
08.00-10.00	5	3	4	4	16
10.00-12.00	2	0	4	2	9
12.00-14.00	0	2	3	2	7
14.00-16.00	3	2	1	2	9
16.00-18.00	1	2	0	1	4
18.00-20.00	0	2	2	1	6
20.00-22.00	5	3	1	3	13
22.00-24.00	1	1	2	1	6
24.00-02.00	1	0	1	1	3
02.00-04.00	3	2	1	2	9
04.00-06.00	1	3	2	2	9

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa pada ruas jalan Panglima Sudirman yang dimulai dari simpang tiga manunggal utara kebarat. Ruas jalan ini terdapat di kota. Rata-rata per tahun sebanyak 16% atau 4 kejadian kecelakaan terjadi pada pukul 08.00-10.00. Sebanyak 13% kecelakaan terjadi pada malam hari antara pukul 20.00-22.00. Sedangkan kecelakaan yang sangat jarang terjadi yaitu pada tengah malam sekitar pukul 24.00-02.00 sebanyak 3%.

Tabel 12 Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan RE Martadinata Berdasarkan Waktu Terjadinya Tahun 2011-2013

Waktu	Jumlah Kejadian/Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
06.00-08.00	1	0	0	0,3	4
08.00-10.00	0	0	1	0,3	4
10.00-12.00	0	1	1	0,7	7
12.00-14.00	0	0	0	0	0
14.00-16.00	3	1	0	1,3	15
16.00-18.00	0	1	0	0,3	4
18.00-20.00	1	0	1	0,7	7
20.00-22.00	3	1	1	1,7	19
22.00-24.00	2	2	0	1,3	15
24.00-02.00	1	3	1	1,7	19
02.00-04.00	1	0	0	0,3	4
04.00-06.00	1	0	0	0,3	4

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa kecelakaan yang sering terjadi pada ruas jalan RE Martadinata yaitu pada malam hari sekitar pukul 20.00-22.00 dan pukul 24.00-02.00, masing-masing sebanyak 19% kejadian. Selanjutnya waktu yang sering terjadi kecelakaan yaitu pada pukul 14.00-16.00 dan pukul 22.00-24.00, masing-masing sebanyak 15%. Sedangkan waktu yang jarang terjadi yaitu pada pukul 12.00-14.00 sebanyak 0% atau tidak terdapat kecelakaan pada waktu tersebut.

Tabel 13 Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Tuban-Semarang Berdasarkan Waktu Terjadinya Tahun 2011-2013

Waktu	Jumlah Kejadian/Tahun			Rata-rata	%
	2011	2012	2013		
06.00-08.00	8	17	14	13	10
08.00-10.00	9	10	8	9	7
10.00-12.00	10	17	13	13	11
12.00-14.00	14	15	12	14	11
14.00-16.00	11	12	5	9	7
16.00-18.00	6	13	15	11	9
18.00-20.00	11	16	8	12	9
20.00-22.00	9	10	11	10	8
22.00-24.00	5	10	13	9	7
24.00-02.00	6	6	9	7	6
02.00-04.00	6	10	4	7	5
04.00-06.00	7	14	11	11	9

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi yaitu siang hari sekitar pukul 10.00-14.00 masing-masing sebanyak 11%. Kecelakaan tertinggi kedua pada ruas jalan tersebut terjadi pada pukul 06.00-08.00 sebanyak 10%. Sedangkan kecelakaan yang jarang terjadi yaitu pada pukul 02.00-04.00 sebanyak 5%.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor. Berikut rincian faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan arteri jalur pantura Wilayah Tuban. Faktor penyebab kecelakaan tersebut meliputi faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor kondisi jalan. Faktor manusia meliputi: lengah, mengantuk dan tidak tertib. Faktor kendaraan meliputi: rem yang tidak berfungsi, kondisi ban kurang baik dan lampu depan kendaraan tidak berfungsi. Faktor kondisi jalan meliputi: jalan berlobang, jalan licin, jalan rusak dan tidak adanya

penerangan jalan. Secara lebih jelas berikut faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada tiap-tiap ruas di jalan arteri pada jalur pantura Wilayah Tuban dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 14 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Tuban-Widang Tahun 2011-2013

Faktor Penyebab	Prosentase Jumlah Kecelakaan per Tahun			Rata-rata
	2011	2012	2013	
Lengah/Manusia	97%	96%	94%	96%
Tidak tertib	3%	2%	3%	3%
Rem tidak berfungsi	0%	1%	1%	1%
Ban kurang baik	0%	1%	0%	0,3%
Jalan berlobang	0%	0%	1%	0,3%
Tidak ada penerangan jalan	0%	0%	1%	0,3%

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Tuban-Widang dipengaruhi oleh beberapa faktor. Kecelakaan yang terjadi 96% dipengaruhi oleh manusia yang lengah. Faktor tertinggi kedua yaitu pengendara yang tidak tertib sebanyak 3%. Sedangkan faktor penyebab kecelakaan yang jarang terjadi yaitu kondisi ban kendaraan kurang baik, jalan berlobang dan tidak adanya penerangan jalan. Masing-masing sebanyak 0,3% kejadian.

Tabel 15 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Manunggal Tahun 2011-2013

Faktor Penyebab	Prosentase Jumlah Kecelakaan per Tahun			Rata-rata
	2011	2012	2013	
Lengah/Manusia	0%	100%	67%	56%
Tidak tertib	0%	0%	33%	11%
Rem tidak berfungsi	0%	0%	0%	0%
Ban kurang baik	0%	0%	0%	0%
Jalan berlobang	0%	0%	0%	0%
Tidak ada penerangan jalan	0%	0%	0%	0%

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Tabel diatas merupakan data mengenai faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Manunggal. Pada ruas jalan tersebut, sebanyak 56% kecelakaan disebabkan oleh manusia yang lengah. Sedangkan kecelakaan lainnya yang disebabkan oleh pengendara yang tidak tertib sebanyak 11%.

Tabel 16 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Panglima Sudirman Tahun 2011-2013

Faktor Penyebab	Prosentase Jumlah Kecelakaan			Rata-rata
	2011	2012	2013	
Lengah/Manusia	91%	88%	100%	93%
Tidak tertib	0%	0%	0%	0%
Mengantuk	0%	4%	0%	1%
Rem tidak berfungsi	0%	0%	0%	0%
Ban kurang baik	0%	0%	0%	0%
Jalan berlobang	0%	0%	0%	0%
Jalan licin	0%	4%	0%	1%
Tidak ada penerangan jalan	0%	0%	0%	0%

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas jalan Panglima Sudirman disebabkan oleh tiga faktor. Faktor-faktor

tersebut terdiri dari pengendara yang lengah sebanyak 93%, pengendara yang mengantuk 1% dan faktor jalan dengan rincian kondisi jalan yang licin sebanyak 1% kejadian

Tabel 17 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan RE Martadinata Tahun 2011-2013

Faktor Penyebab	Prosentase Jumlah Kecelakaan per Tahun			Rata-rata
	2011	2012	2013	
Lengah/Manusia	100%	89%	83%	91%
Tidak tertib	0%	0%	0%	0%
Mengantuk	0%	0%	0%	0%
Rem tidak berfungsi	0%	0%	0%	0%
Lampu depan tak berfungsi	0%	0%	17%	6%
Ban kurang baik	0%	0%	0%	0%
Jalan berlobang	0%	0%	0%	0%
Jalan licin	0%	0%	0%	0%
Tidak ada penerangan jalan	0%	0%	0%	0%

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas jalan RE Martadinata disebabkan oleh dua faktor. Diantaranya adalah faktor pengendara yang lengah sebanyak 91% dan kondisi kendaraan yang lampu depannya tidak berfungsi sebanyak 6%,

Tabel 18 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Tuban-Semarang Tahun 2011-2013

Faktor Penyebab	Prosentase Jumlah Kecelakaan			Rata-rata
	2011	2012	2013	
Lengah/Manusia	90%	93%	88%	90%
Tidak tertib	0%	2%	5%	2%
Mengantuk	3%	1%	2%	2%
Rem tidak berfungsi		1%	1%	1%
Lampu depan tak berfungsi	0%	0%	1%	0,3%
Ban kurang baik	0%	1%	0%	0,3%
Jalan berlobang	2%	0%	2%	1%
Jalan licin	3%	2%	0%	1%
Jalan rusak	2%	0%	0%	1%
Tidak ada penerangan jalan	0%	0%	0%	0%

Sumber: Satlantas Polres Tuban, diolah tahun 2014

Manusia yang lengah juga mendominasi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Tuban-Semarang. Sama halnya pada ruas jalan sebelumnya. Pada ruas jalan ini sebanyak 90% disebabkan oleh pengendara yang lengah. Faktor tertinggi kedua disebabkan oleh ketidak tertiban pengendara dalam berlalu lintas dan pengendara dalam kondisi mengantuk. Masing-masing sebanyak 2%. Sedangkan kecelakaan yang terjadi 0,3% disebabkan oleh faktor kendaraan dengan rincian lampu depan kendaraan tidak berfungsi dan kondisi ban yang kurang baik.

Selain dari faktor-faktor penyebab yang tertera diatas, kecelakaan lalu lintas juga dapat dihubungkan dengan besaran derajat tikungan dan kepadatan volume lalu lintas. Berdasarkan perhitungan menggunakan uji korelasi berganda antara besaran derajat tikungan dengan jumlah kecelakaan lalu lintas menggunakan taraf kesalahan 5% menunjukkan bahwa $F_{hitung} (1,73) < F_{tabel} (3,27)$, maka H_0 diterima artinya tidak terdapat hubungan

yang signifikan antara besaran derajat tikungan dengan kecelakaan lalu lintas.

Kejadian kecelakaan lalu lintas juga akan memberikan dampak bagi para pengguna jalan lainnya. Padat atau tidaknya lalu lintas juga akan berpengaruh dengan jumlah kejadian kecelakaan. Kepadatan lalu lintas diperoleh dari tiga titik perhitungan, yaitu pada jalan Widang-Lamongan, simpang tiga Manunggal Utara dan perbatasan Tuban-Jawa Tengah yang diolah secara manual menggunakan uji korelasi berganda dengan taraf kesalahan 5% menunjukkan bahwa $F_{hitung} (3,80) > F_{tabel} (3,68)$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya terdapat hubungan yang signifikan antara kepadatan lalu lintas dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.

PEMBAHASAN

Titik rawan kecelakaan lalu lintas terdapat di ruas jalan Tuban-Widang kilometer 3-4. Rata-rata per tahun terjadi sebanyak 14 kecelakaan. Tipe kecelakaan tertinggi yaitu tabrak depan dengan samping sebanyak 32%, pada kilometer tersebut terdapat pertigaan. Kurangnya kesadaran berlalu lintas mengakibatkan para pengendara cenderung tidak mau mengalah antara satu dengan yang lainnya. Pertigaan tersebut sudah dilengkapi pulau lalu lintas dan lampu satu warna. Untuk memberi peringatan bahaya pada pengguna jalan. Namun seringkali rambu tersebut diabaikan oleh pengguna jalan, sehingga hal tersebut dapat menjadi penyebab kejadian kecelakaan.

Titik rawan kecelakaan kedua yaitu terdapat di KM 7-8, yaitu rata-rata per tahun sebanyak 11 kejadian. Tipe kecelakaan tertinggi depan dengan samping sebanyak 36% dan depan dengan belakang 31%. Titik tersebut terdapat simpang tiga pada sisi utara jalan utama dengan kondisi tanpa dilengkapi lampu lalu lintas. Akibatnya para pengendara terkadang mengabaikan kendaraan yang melaju dari sisi barat maupun timur jalan utama. Sehingga tipe kecelakaan yang sering terjadi yaitu tabrak depan dengan samping.

Berdasarkan tipe kecelakaan yang terjadi secara keseluruhan pada ruas jalan Tuban-Widang yaitu depan dengan samping sebanyak 28%. Hal ini dapat dikategorikan bahwa kecelakaan sering terjadi pada persimpangan. Sama halnya pada titik yang tergolong rawan. Kecelakaan di ruas jalan tersebut sering terjadi pada pukul 18.00-20.00. Waktu tersebut merupakan jam-jam berakhirnya aktifitas. Minimnya pengetahuan tetntas tertib lalu lintas membuat para pengendara tidak bertanggung jawab dan tidak mau mengalah satu sama lain. Sifat tidak mau mengalah membuat pengendara saling mendahului.

Jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas jalan manunggal selama tiga tahun sebanyak lima kejadian, yang terdiri dari tipe kecelakaan tertinggi tabrak depan dengan samping 60%. Ruas jalan tersebut terdapat tiga persimpangan yang terletak disisi selatan, sisi tengah dan sisi utara. Sehingga tipe kecelakaan yang sering

terjadi yaitu tabrak depan dengan samping. Kecelakaan lalu lintas sering terjadi pada pukul 12.00-14.00 sebanyak 2 kejadian atau 40%. Jalan tersebut hanya terdapat satu jalur yaitu dari utara ke selatan. Namun ada juga pengendara yang tidak tertib atau melanggar tertib lalu lintas dengan melawan arus. Kecelakaan yang terjadi didominasi oleh faktor manusia yang lengah sebanyak 4 kejadian.

Minimnya kesadaran akan keselamatan lalu lintas membuat pengendara mengabaikan hal-hal kecil yang dapat mengganggu keselamatan lalu lintas, seperti halnya ingin saling mendahului dengan kendaraan lainnya. Hal ini dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Panglima Sudirman. Ruas jalan tersebut berada di kota dengan kondisi jalan yang relatif lurus juga terdapatnya beberapa persimpangan-persimpangan. Selain itu juga terdapat kegiatan perekonomian atau pertokoan di sekitar jalan membuat jalan lebih sempit karena terdapat parkir dipinggir jalan. Banyaknya pengendara yang keluar masuk toko juga dapat menyebabkan kecelakaan dengan tipe teregang tabrak depan dengan samping. Waktu yang sering terjadi kecelakaan pada ruas jalan tersebut yaitu pada pukul 08.00-10.00. Kondisi jalan yang ramai dan banyaknya aktifitas di pagi hari membuat jalanan semakin padat.

Sehubungan dengan jalan Panglima Sudirman, pada jalan RE Martadinata berada dipinggir kota. Kecelakaan lalu lintas lebih sering terjadi pada malam hari sekitar pukul 20.00-22.00 dan pukul 24.00-02.00. Pada persimpangan seringkali kecelakaan yang terjadi bertipe tabrak depan dengan samping. Adanya kegiatan perekonomian pada malam hari, seperti halnya pedagang kaki lima yang berada di sisi utara jalan. Tepatnya di tepi pantai membuat banyaknya kendaraan yang parkir di pinggir jalan. Banyaknya manusia yang lalu lalang dipinggir jalan juga dapat menyebabkan kecelakaan dengan tipe tabrak manusia.

Sehubungan dengan tipe kecelakaan lalu lintas pada ruas-ruas sebelumnya, ruas jalan Tuban-Semarang yang dimulai dari simpang tiga terminal lama kearah barat sampai perbatasan Jawa Tengah. Sebanyak 25% dari kecelakaan juga didominasi oleh tipe tabrak depan dengan samping, karena terdapat beberapa persimpangan disepanjang jalan dan juga terdapat beberapa tikungan, namun kondisi jalan relatif lurus. Kecelakaan yang sering terjadi yaitu pukul 10.00-12.00. Pada siang hari banyak kendaraan-kendaraan besar dan kendaraan roda dua yang melewati jalur tersebut. Jalan yang relatif lurus dan lebar serta minimnya pengetahuan para pengendara membuat mereka cenderung lebih mengebut, karena tidak ada yang mau mengalah satu sama lainnya sehingga para pengguna jalan akan saling mendahului. Berdasarkan data yang dihimpun oleh Jasa Marga dalam setiap kecelakaan di jalan raya menunjukkan hal yang sama, bahwa faktor utama terjadinya kecelakaan adalah dari faktor pengemudi (Warpani, 2002:109).

Berdasarkan uraian pada ruas-ruas jalan diatas, dapat kita ketahui bahwa tipe kecelakaan yang cenderung lebih sering terjadi yaitu tabrak depan dengan samping. Sehubungan dengan tipe kecelakaan yang sering terjadi di jalan arteri pada jalur pantura Wilayah Tuban menunjukkan bahwa persimpangan jalan dapat dikatakan sebagai sumber konflik lalu lintas. Satu perempatan jalan sebidang menghasilkan 16 titik konflik. Oleh karena itu, upaya untuk memperlancar arus lalu lintas tersebut adalah dengan meniadakan titik konflik, misalnya dengan membangun pulau lalu lintas atau bundaran, memasang lampu lalu lintas yang mengatur giliran gerak kendaraan, menerapkan arus searah, menerapkan larangan belok kanan, atau membangun simpang susun. Dengan larangan belok kanan, maka titik konflik tinggal 4 buah, dan dengan simpang susun titik konflik secara teori ditiadakan (Warpani, 2002:86).

Hasil penelitian pada tikungan di jalan arteri para jalur pantura Wilayah Tuban dengan menggunakan uji korelasi berganda menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara besaran derajat tikungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di jalur pantura Wilayah Tuban, karena pengendara akan cenderung lebih berhati-hati ketika melewati tikungan dibandingkan dengan jalan yang lurus. Kecelakaan lalu lintas pada umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab yang bekerja secara serempak, seperti: pelanggaran atau sikap tak hati-hati dari para pengguna jalan (pengemudi dan pejalan), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca serta pandangan yang terhalang. Kesalahan pengemudi merupakan faktor utama dalam banyak kecelakaan antara lain karena kelelahan, kelengahan, kurang hati-hatian, dan kejemuhan (Warpani, 2002:108).

Hasil penelitian pada jalan arteri jalur pantura Wilayah Tuban menggunakan uji korelasi berganda menyatakan terdapat hubungan yang signifikan antara kepadatan lalu lintas dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di jalur pantura Wilayah Tuban. Dilihat dari perhitungan tersebut, peneliti dapat menguraikan bahwa kecelakaan lalu lintas juga dipengaruhi oleh padat tidaknya arus lalu lintas. Volume lalu lintas yang terdapat pada titik-titik tertentu tidak tergolong ramai, sehingga dengan kondisi jalan yang tidak padat maka para pengemudi malajukan kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Sehingga dapat mengakibatkan keselamatan lalu lintas terancam. Semakin banyak kecelakaan yang terjadi juga akan semakin banyak korbannya. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Hall and Pendelton (1989) menyimpulkan bahwa tingkat kecelakaan dapat berkurang jika volume lalu lintas meningkat

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai kecelakaan lalu lintas di jalan arteri pada jalur pantura Wilayah Tuban tahun 2011-2013 dapat disimpulkan bahwa: Titik rawan kecelakaan lalu lintas terjadi di ruas jalan Tuban-Widang yakni pada KM 03-

04, KM 07-08. Tipe kecelakaan yang sering terjadi yaitu depan dengan samping.

Jumlah rata-rata kecelakaan lalu lintas secara keseluruhan di jalur pantura terjadi pada pagi dan siang hari sekitar pukul 06.00-08.00 dan pukul 18.00-20.00. kecelakaan tertinggi kedua yaitu pada siang hari sekitar pukul 12.00-14.00. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di jalur pantura Wilayah Tuban rata-rata didominasi oleh faktor manusia dengan rincian lengah 93%.

Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara besaran drajat tikungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas karena $F_{hitung} (1,73) < F_{tabel} (3,27)$. Terdapat hubungan yang signifikan antara kepadatan lalu lintas dengan kejadian kecelakaan lalu lintas karena $F_{hitung} (3,80) > F_{tabel} (3,68)$.

SARAN

Bagi pembaca penelitian ini diharapkan mampu membuat pembaca menyadari pentingnya berkendara yang baik dan benar dengan mametuhi tata tertib di jalan, karena pada umumnya kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pelanggaran-pelanggaran kecil yang dapat menyebabkan dampak sangat fatal sehingga dapat mengganggu kenyamanan dan keselamatan pengendara lainnya.

Bagi pemerintah dan instansi-instansi terkait diharapkan kepada pemerintah dan instansi-instansi terkait untuk lebih maemperhatikan kelengkapan rambu lalu lintas, seperti lampu lalu lintas pada persimpangan-persimpangan. Sebaiknya untuk lampu satu warna sebagai peringatan agar lebih berhati-hati diganti dengan lampu tiga warna untuk mengatur kendaraan dan meminiamalisir kecelakaan lalu lintas, khususnya pada persimpangan.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Transportasi dan pengembangan wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Antoro, Dwi Handjar. 2006. *Analisis Hubungan Kecelakaan dan V/C Rasio (Studi Kasus: Jalan Tol Jakarta-Cikampek)*. Semarang: Universitas Diponegoro

Khisty,C.Jotin&Lall, B.Kent. 2006. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Julid 2*. Jakarta: Erlangga

Sugiyono. 2010. *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta

Warpani, Suwardjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB

Wedasana, Surya Agus. 2011. *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus Kota Denpasar)*. Denpasar: Universitas Udayana