

## **ANALISA PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN A. YANI KM. 06 SAMPAI BANDARA SYAMSUDIN NOOR**

**Muhammad Gunawan Perdana<sup>1)</sup>, Akhmad Gazali<sup>2)</sup>**

Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al-Banjari

Email: [gunawan\\_perdana@yahoo.co.id](mailto:gunawan_perdana@yahoo.co.id)

### **ABSTRAK**

Ruas jalan Banjarmasin - Banjarbaru mulai Km.06 Banjarmasin sampai Bandara Syamsudin Noor merupakan sigmen jalan utama di Provinsi Kalimantan Selatan, terjadi suatu kecelakaan memang tidak kita kehendaki namun dalam istilah untung tidak bisa kita raih dan rugi tidak bisa kita tolak, tetapi manusia disuruh berusaha untuk meraih untung dan mencegah rugi. Kecelakaan adalah merupakan suatu kerugian baik berupa harta dan jiwa juga penderitaan yang lama bisa terjadi cacat dalam raga manusia. Menganalisa penyebab dari kecelakaan lalu lintas adalah sebuah usaha yang harus luhur dan mulia karena kita akan dapat mengetahui sebab dari terjadinya suatu kecelakaan tersebut, pada ruas jalan A. Yani Km.06 Banjarmasin sampai Bandara Syamsudin Noor ditemukan beberapa titik rawan kecelakaan yang antara lain pada pusat keramaian atau pasar seperti di Km.07.00 – Km.07.850 Kertak Hanyar, Km.13.800 – Km.14.600 Gambut dan Km.23.600 – Km.23.900 Landasan Ulin. Pada geometrik jalan tertentu yaitu tikungan dan persimpangan yaitu pada Km.16.800 – Km.17.150 dan Km.19.700 – Km.20.500 juga pada kegiatan tertentu yang melibatkan kendaraan bermanover seperti pada jembatan timbang Km.18.800 – Km.19.600, titik rawan lalu lintas lain yaitu pada lingkungan pemukiman padat penduduk di sini menyebabkan konsentrasi pejalan kaki (Pedestrian) volumenya cukup tinggi seperti di titik Km.17.800 – Km.17.900, Km 11.00 – Km.11.150 dan Km.18.300 – Km.18.400. Tercatat banyak merugikan harta dan kehilangan jiwa dan cacat tubuh seumur hidup, faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan antara lain: kecepatan yang melampaui batas, kelelahan pengemudi/mengantuk, perilaku yang menyimpang/ugal-ugalan dan tidak terampil (walau punya SIM) serta tidak punya SIM.

Kata Kunci: Kecelakaan, Titik Rawan dan Kerugian

### **ABSTRACT**

*Road segment of Banjarmasin-Banjarbaru route from Km. 06 Banjarmasin to Syamsuddin Noor Airport is the main road segment in South Kalimantan Province. The occurrence of accidents is unwanted. Although sometimes we cannot achieve profit and we cannot avoid loss, we are encouraged to strive to achieve profit and avoid loss. An accident is a loss either in the form of wealth or soul, as well as suffering which can be a disability in human physical appearance. Analyzing the cause of traffic accidents is a noble effort since we can find the cause of the accident. At the road segment from Km. 06 Banjarmasin to Syamsuddin Noor Airport, accident-prone points are found, namely crowd center or market at Km. 07 – Km. 07.850 Kertak Hanyar, Km. 13.800 – Km. 14.600 Gambut and Km. 23.600-23.900 Landasan Ulin. At some road geometric, the accident-prone points exist at junction and intersection, such as at Km.16.800 – Km. 17.150 and Km. 19.700 – Km.20.500, and also at particular activities which involve manouvered vehicles such as at timbang bridge at Km.18.800 – Km.19.600 and other accident-prone points at dense and*

*crowd settlement cause high number of pedestrians, for instance at Km.17.800 – Km.17.900, Km.11.000-Km. 11.150 and Km.18.300-Km.18.400. As noted that accidents could cause loss of wealth, victim's life, and whole life physical disability, the factors which cause accidents are: the exceeding speed, drivers' fatigue, haphazard action (although having SIM / driver license), and the absence of the driver license (SIM).*

*Keywords: accident, prone points, loss*

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Dalam melaksanakan aktivitas kegiatannya pusat-pusat kegiatan melakukan pergerakan berupa pemindahan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain. Untuk keperluan tersebut mereka memerlukan sarana dan prasarana transportasi, kebutuhan sarana dan prasarana transportasi ini akan semakin besar sesuai dengan main berkembangnya aktivitas dari pusat-pusat kegiatan.

Pada kenyataannya pertumbuhan sarana (kendaraan) tidak seimbang dengan pertumbuhan dari prasarana (jalan) transportasi kota. Ketidakseimbangan ini terjadi karena jumlah pemakai jalan (orang/kendaraan) tidak sesuai dengan jumlah ruas jalan. Hal ini mengakibatkan jumlah volume lalu lintas yang amat besar ini menjadi salah satu sebab terjadinya rawan kecelakaan.

Banyak faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang antara lain pemakai jalan, aspek fisik dari jalan tersebut, kendaraan yang dikendarai serta jumlah faktor alam dan lingkungan.

Ruas jalan Achmad Yani Km.06 sampai Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin merupakan ruas jalan yang paling padat di kota Banjarmasin, pada ruas jalan yang panjangnya 18,00 km ini berada di batas kota Banjarmasin arah ke Kabupaten Banjar dan pada Km.24,00 jalan

Achmad Yani terletak pintu gerbang Bandara Syamsudin Noor; jalan ini menghubungkan kota Banjarmasin

menuju ke semua provinsi di Kalimantan, arah ke utara menuju Kalimantan Timur dan Utara dan pada Km.17,00 ke arah barat menuju ke Provinsi Kalimantan Utara dan Barat. Kepadatan lalu lintas dan rata-rata kecepatan lalu lintas yang cukup tinggi sehingga akan menimbulkan kerawanan kecelakaan.

### Rumusan Masalah

Masalah utama dalam penelitian ini adalah:

1. Dimana sajakah daerah rawan kecelakaan (*Black Spot*) pada ruas jalan A. Yani Km.06 sampai Bandara Syamsudin Noor (Km.24,00)
2. Apakah ada hubungan kecelakaan dengan:
  - a. Permukaan jalan rusak dan yang baik?
  - b. Geometrik jalan?
  - c. Pertambahan volume lalu lintas?
  - d. Waktu?
  - e. Profesi, tingkat pendidikan, umur, kepemilikan SIM, jenis kelamin pengguna jalan?
  - f. Kecepatan pengendara?

### Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan mencari:

1. Lokasi daerah rawan kecelakaan (*Black Spot*) pada ruas jalan A. Yani Km. 06 sampai Bandara SyamsudinNoor.
2. Hubungan antara kondisi Geometrik jalan terhadap terjadinya kecelakaan.
3. Hubungan antara kerusakan permukaan jalan terhadap terjadinya kecelakaan.
4. Hubungan antara pertambahan volume lalu lintas terhadap terjadinya kecelakaan.

5. Hubungan antara waktu, terhadap terjadinya kecelakaan.
6. Hubungan antara profesi, tingkat pendidikan, umur, kepemilikan SIM dan jenis kelamin pelaku terhadap terjadinya kecelakaan

4. Alat pengawasan dan pengamanan pemakai jalan.
5. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar jalan.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### Tinjauan Terhadap Klasifikasi Jalan

Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1985 tentang Jalan, Membagi Jalan sebagai berikut:

<u>Berdasarkan Fungsi Jalan</u>	<u>Berdasarkan Kelas Jalan</u>
1. Jalan Arteri Primer	1. Jalan kelas I
2. Jalan Kolektor Primer	2. Jalan kelas II
3. Jalan Arteri Sekunder	3. Jalan kelas IIIa
4. Jalan Kolektor Sekunder	4. Jalan kelas IIIb
	5. Jalan kelas IIIc

### Berdasarkan Status Jalan

1. Jalan Nasional meliputi jalan arteri primer, jalan kolektor primer, yang penetapan statusnya dengan SK Menteri Kimpraswil.
2. Jalan Provinsi meliputi jalan kolektor primer penetapan status jalan dengan SK Menteri Dalam Negeri atas usul Pemerintah Daerah Provinsi.
3. Jalan Kabupaten meliputi jalan arteri sekunder dan kolektor sekunder penetapan status dengan Keputusan Gubernur atas usul Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.
4. Jalan Khusus, yaitu jalan yang dibangun oleh instansi/badan hukum untuk melayani kepentingannya, penetapan status yaitu oleh instansi tersebut dengan memperhatikan pedoman dari Menteri Kimpraswil.

### Perlengkapan Jalan

Ditinjau dari Pasal 8 Undang-undang No. 14 Tahun 1992 maka untuk keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan:

1. Rambu-rambu
2. Marka jalan
3. Alat pemberi isyarat lalu lintas.

### Tinjauan Terhadap Geometrik

Menurut tata perencanaan Geometrik jalan antar kota yang dikeluarkan Departemen Pekerjaan Umum tahun 1997, Geometrik terdiri dari:

<u>Alinemen Horizontal</u>	<u>Alinemen Vertikal</u>	<u>Jarak Pandang</u>
1. Superelevasi	1. Landai Vertikal	1. Jarak Pandang Henti
2. Jari-jari Tikungan	2. Lengkung Vertikal	2. Jarak Pandang Menyiap
3. LengkungPeralihan		

### Tinjauan Terhadap Kerusakan Pekerjaan Jalan

Menurut Manual Pemeliharaan Jalan Nomor: 03/MN/B/1983 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, kerusakan jalan dapat dibedakan atas:

1. Retak (*cracking*)
2. Distorsi (*distortion*)
3. Cacat permukaan (*disintegration*)
4. Pengausan (*polished aggregate*)
5. Kegemukan (*bleeding of flushing*)
6. Penurunan pada bekas penanaman utilitas

### Pengertian Umum Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang tidak diharapkan yang melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor pada suatu ruas jalan dan mengakibatkan kerugian material bahkan sampai menelan korban (**Kadiyali, 1973**). Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan di mana paling sedikit melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan kerusakan yang merugikan pemiliknya (**Baker, 1975**).

Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang terjadi pada suatu pergerakan lalu lintas akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas, yaitu pengemudi (manusia) kendaraan jalan dan lingkungan, pengertian kesalahan dapat dilihat sebagai kondisi yang tidak sesuai dengan standar atau peraturan yang berlaku maupun kelalaian yang dibuat oleh manusia (**Carter &Homburger, 1978**).

### Jenis-Jenis Kecelakaan

Berdasarkan Korban Kecelakaan

1. Kecelakaan fatal, yaitu kecelakaan yang menimbulkan kematian, disamping juga luka berat, ringan dan kerugian material.
2. Kecelakaan berat, yaitu kecelakaan yang menimbulkan luka berat, disamping juga luka ringan dan kerugian material.
3. Kecelakaan ringan yaitu kecelakaan yang menimbulkan luka ringan dan kerugian material.
4. Kecelakaan yang menimbulkan kerugian material.

Berdasarkan Lokasi Kecelakaan

1. Pada jalan lurus
2. Pada tikungan jalan
3. Pada persimpangan jalan.
4. Pada tanjakan, turunan, di dataran atau pegunungan, di luar kota maupun didalam kota.

Berdasarkan Waktu Terjadinya Kecelakaan

1. Jenis hari
  - a. Hari kerja : Senin, Selasa, Rabu, Kamis, Jum'at
  - b. Hari libur : Minggu dan hari-hari libur nasional
  - c. Akhir minggu : Sabtu

Berdasarkan Posisi Kecelakaan

Kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi:

1. Tabrak depan-depan
2. Tabrak belakang-depan

3. Tabrak samping-depan
4. Tabrak samping-samping
5. Lepas kendali

Berdasarkan Pelaku Kecelakaan

1. Usia
2. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)
3. Pendidikan
4. Jenis kelamin
5. Profesi

Angka Ekivalen Kecelakaan (EAN)

Angka Ekivalen Kecelakaan (EAN) merupakan suatu cara untuk mengurutkan prioritas penanganan kecelakaan dengan cara pemboboran setiap kelas kecelakaan. Angka pembobotan tersebut seperti yang tertera pada tabel berikut ini.

**Tabel 1** Angka Ekivalen Kecelakaan

Kelas Kecelakaan	Keterangan	Bobot
Meninggal Dunia (MD)	Kecelakaan Fatal	12
Luka Berat (LB)	Kecelakaan dengan Luka Berat	3
Luka Ringan (LR)	Kecelakaan dengan Luka Ringan	3
Kerusakan Material (K)	Hanya Mengalami Kerugian Material	1

EAN ditentukan dengan rumus:

$$EAN = 12 MD + 3 LB + 3 LR + 1 K \quad (2.8)$$

Tingkat Kecelakaan (AR)

Tingkat kecelakaan (AR) pada suatu ruas jalan ditentukan dengan membagi frekuensi kecelakaan oleh beberapa ukuran exposure (volume lalu lintas, panjang ruas jalan, jumlah tahun kecelakaan) dalam satuan kecelakaan per 100 juta km perjalanan kendaraan (100 JKPK).

$$AR = \frac{(AF \times 10^8) (100 JKPK)}{LHR \times 365} \quad (2.9)$$

Dimana:

- AR = Tingkat Kecelakaan
- AF = Frekuensi Kecelakaan
- LHR = Lalu Lintas Harian Rata-rata
- L = Panjang Ruas Jalan
- n = Jumlah Tahun Kecelakaan

### Kriteria Daerah Rawan Kecelakaan

Daerah rawan kecelakaan adalah daerah yang mempunyai angka kecelakaan tinggi, risiko kecelakaan tinggi, kecelakaan tersebut dapat diidentifikasi pada lokasi-lokasi tertentu pada ruas jalan (*black spot*) dan juga pada ruas jalan tertentu (*black site*) ataupun pada wilayah tertentu (*black area*).

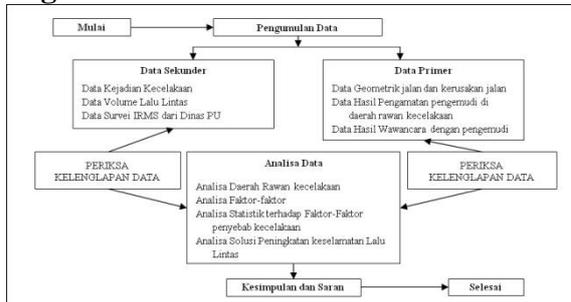
### Pengolahan Data Dengan Statistika

- Uji Rataan/Berpasangan
- Analisis Varian (ANOVA)

### 3. METODE PENELITIAN

- Tahap Identifikasi
- Tahap Tinjauan Awal dan Pengambilan Data Pengumpulan Data
  1. Data Sekunder
  2. Data Primer
- Tahap Pengolahan Data

### Bagan Alir Penelitian



### 4. HASILDAN PEMBAHASAN

#### Komponen Pembahasan

Karena tujuan penulis adalah ingin meneliti tentang lokasi daerah rawan kecelakaan dan juga faktor-faktor pengaruh kecelakaan khususnya di lokasi daerah rawan kecelakaan, maka urutan pembahasan penulis adalah seperti dibawah ini.

#### Gambaran Kecelakaan

Untuk lebih jelasnya tentang gambaran kecelakaan, maka penulis urutkan sebagai berikut:

**Tabel 2** Lokasi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan A. Yani Km.06 sampai Bandara Syamsudin Noor

No.	STA	2012	2013	2014	2015	2016	Total
1.	6 – 7	2	1	2	-	1	6
2.	7 – 8	2	3	1	1	1	8
3.	8 – 9	-	-	-	1	1	2
4.	9 – 10	-	1	-	1	1	3
5.	10 – 11	1	-	-	-	1	2
6.	11 – 12	-	-	-	1	1	2
7.	12 – 13	-	-	1	-	-	1
8.	13 – 14	1	2	-	1	-	4
9.	14 – 15	-	1	1	2	1	5
10.	15 – 16	1	-	-	1	-	2
11.	16 – 17	-	1	-	1	1	3
12.	17 – 18	1	1	-	1	1	4
13.	18 – 19	-	-	1	-	1	2
14.	19 – 20	1	1	2	-	-	4
15.	20 – 21	-	1	1	2	1	5
16.	21 – 22	-	-	-	-	-	-
17.	22 – 23	-	1	-	-	-	1
18.	23 – 24	-	1	-	-	-	1

#### Tipe Tabrakan

Adapun tipe tabrakan yang terjadi pada lokasi daerah rawan kecelakaan dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

**Tabel 3** Tipe Tabrakan

No.	STA	1999	2000	2001	2002	2003	Total
1.	Depan-Depan (D-D)	0	0	1	1	0	2
2.	Belakang-Depan (B-D)	3	2	0	0	4	9
3.	Samping-Depan (S-D)	4	3	3	5	4	19
4.	Samping-Samping (S-S)	0	1	0	0	0	1
5.	Lepas Kendali (KD)	1	0	0	0	1	2

#### Pelaku Kecelakaan

**Tabel 4** Pelaku Kecelakaan berdasarkan Umur, SIM, Pendidikan, Jenis Kelamin, Profesi

No.	STA	2012	2013	2014	2015	2016	Total
<b>I. Berdasarkan Umur</b>							
1.	05-15tahun	0	1	0	0	1	2
2.	06-21 tahun	1	3	0	0	3	7
3.	29 - 30 tahun	1	3	3	4	3	14
4.	31 -40 tahun	6	1	4	2	1	14
5.	41 -50 tahun	1	2	0	1	2	6
6.	51 -60 tahun	0	0	0	0	0	0
7.	> 60 tahun	0	0	0	0	0	0
<b>II. Berdasarkan SIM</b>							
1.	SIM A	1	3	1	1	3	9
2.	SIMB	3	3	2	2	1	11
3.	SIMC	3	0	1	0	0	5
4.	Tanpa SIM	2	4	3	4	5	18
<b>III. Berdasarkan Pendidikan</b>							
1.	SD	3	4	0	2	0	9
2.	SLIP	4	5	2	1	3	15
3.	SLTA	1	1	5	3	6	16
4.	Perguruan Tinggi	1	0	0	1	1	3
5.	Putus Sekolah	0	0	0	0	0	0
<b>IV. Berdasarkan Jenis Kelamin</b>							
1.	Laki-laki	9	10	7	7	10	43
2.	Perempuan	0	0	0	0	0	0
<b>V. Berdasarkan Profesi</b>							
1.	PNS, TNI dan POLRI	1	1	2	1	1	6
2.	Mahasiswa	0	0	0	1	1	2
3.	Pelajar	0	2	0	0	2	4
4.	Sopir	3	3	2	1	1	10
5.	Swasta	5	4	3	4	5	21

### Jenis Kendaraan

Adapun jenis kendaraan yang terlihat tabrakan pada lokasi daerah rawan kecelakaan dapat dilihat pada tabel di bawah:

**Tabel 5** Jenis Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan

No.	Tipe Tabrakan	2012	2013	2014	2015	2016	Total
1	Tak Bermotor	3	2	2	0	3	10
2	Sepeda Motor	16	11	10	10	11	58
3	Mobil Penumpang	5	8	8	4	6	31
4	Bus	1	0	0	0	0	1
5	Truck Kecil-Sedang	6	8	6	8	3	31
6	Kendaraan Besar	0	0	0	0	0	0

### Geometrik

Adapun keadaan geometrik jalan pada daerah rawan kecelakaan seperti pada tabel di bawah ini.

**Tabel 6** Geometrik Jalan di Daerah Rawan Kecelakaan

No	Geometrik STA	6 - 7 (M)	7 - 8 (M)	13 - 15 (M)	16 - 18 (M)	18 - 21 (M)
<b>I.</b>	<b>Kondisi Geometrik H :</b>					
1.	Daerah lurus	1000	645,7	803,7	720	10
2.	Daerah tikungan	-	354,50	196,30	280	00
<b>II.</b>	<b>Kondisi Geometrik V :</b>					
1.	Lengkung V. cembung	-	-	-	-	-
2.	Lengkung V. cekung	-	-	-	-	-
<b>III.</b>	<b>Cross Section :</b>					
1.	Lebar aspal	6	6	6	6	-
2.	Lebar bahu	2	2	2	2	6
3.	Lebar median	5,5	5,5	-	-	2

### Penggunaan Lahan

Untuk penggunaan lahan di lokasi daerah rawan kecelakaan dapat diuraikan pada tabel di bawah ini.

**Tabel 7** Penggunaan Lahan

No	Tipe Tabrakan	6 - 7	7 - 8	13 - 15	16 - 18	18 - 21
1	Perkantoran	✓	✓	✓	✓	✓
2	Ruko	✓	✓	✓	✓	✓
3	Pasar	✓	✓	-	-	-
4	Perumahan	✓	✓	✓	✓	✓
5	Fasilitas	✓	✓	-	✓	-
6	Terminal	-	-	-	-	✓

### Korban

Adapun kondisi korban kecelakaan di daerah rawan kecelakaan yaitu disajikan pada tabel di bawah ini.

**Tabel 8** Keadaan Korban Kecelakaan

No.	Tipe Tabrakan	2012	2013	2014	2015	2016	Total
1	Meninggal Dunia (MD)	7	9	6	8	7	37
2	Luka Berat (LB)	3	2	3	2	3	13
3	Luka Ringan (LR)	2	8	1	3	5	19

**Tabel 9** Lokasi Daerah Rawan Kecelakaan Jalan Banjarmasin – Banjarbaru

TAHUN	LOKASI	AR	EAN
2012	6 + 000 – 7 + 000	264,70	31
	7 + 000 – 8 + 000	529,4	34
	13 + 000 – 14 + 000	397,0	37
2013	6 + 000 – 7 + 000	516,20	52
	7 + 000 – 8 + 000	387,1	47
	13 + 000 – 14 + 000	387,1	43
2014	6 + 000 – 7 + 000	232,7	25
	7 + 000 – 8 + 000	349	40
	19 + 000 – 20 + 000	232,7	22
2015	7 + 000 – 8 + 000	199,68	31
	14 + 000 – 15 + 000	299,5	43
	20 + 000 – 21 + 000	199,68	40
2016	6 + 000 – 7 + 000	292,28	34
	7 + 000 – 8 + 000	194,84	22
	14 + 000 – 15 + 000	487,14	55

### Analisa Faktor- Faktor Pengaruh Kecelakaan

Pengaruh Kerusakan Pemeriksaan Jalan Terhadap Kecelakaan

Untuk pengaruh kerusakan permukaan jalan terhadap terjadinya kecelakaan tidak bisa ditinjau karena sesuai kondisi di lapangan bahwa sepanjang ruas jalan tidak ada kerusakan permukaan jalan.

Pengaruh Kondisi Geometrik Terhadap Kecelakaan

**Tabel 10** Pengaruh Tikungan Terhadap Kecelakaan

No.	Daerah Rawan Kecelakaan (STA)	Jumlah Kecelakaan	
		Tikungan	Lurus
1	6 + 000 – 7 + 000	0	4
2	7 + 000 – 8 + 000	0	14
3	13 + 000 – 15 + 000	0	4
4	16 + 000 – 18 + 000	4	3
5	19 + 000 – 21 + 000	5	3

**Tabel 11** Pengaruh Persimpangan Terhadap Kecelakaan

No.	Daerah Rawan Kecelakaan (STA)	Jumlah Kecelakaan	
		Simpangan	Non-simpang
1	6 + 000 – 7 + 000	3	5
2	7 + 000 – 8 + 000	4	7
3	13 + 000 – 15 + 000	3	7
4	16 + 000 – 18 + 000	2	4
5	19 + 000 – 21 + 000	2	6

**Tabel 12** Pengaruh Umur Pelaku Terhadap Kecelakaan

No.	Daerah Rawan Kecelakaan	5-15	16-21	21-30	31-41	41-50	> 51
1	6 + 000 – 7 + 000	1	0	2	4	0	0
2	7 + 000 – 8 + 000	1	3	5	5	0	0
3	13 + 000 – 15 + 000	0	2	6	1	2	0
4	16 + 000 – 18 + 000	0	1	1	1	2	0
5	19 + 000 – 21 + 000	0	0	1	2	3	0

**Tabel 13** Pengaruh Kepemilikan SIM Pelaku Terhadap Kecelakaan

No.	Daerah Rawan Kecelakaan	Memiliki SIM	Tanpa SIM
1	6 + 000 – 7 + 000	3	4
2	7 + 000 – 8 + 000	6	8
3	13 + 000 – 15 + 000	7	4
4	16 + 000 – 18 + 000	3	2
5	19 + 000 – 21 + 000	5	1

**Tabel 14** Pengaruh Tingkat Pendidikan Pelaku Terhadap Kecelakaan

No.	Daerah Rawan Kecelakaan (STA)	SD	SLTP	SLTA	Perguruan Tinggi
1	6 + 000 – 7 + 000	1	2	4	0
2	7 + 000 – 8 + 000	4	4	5	1
3	13 + 000 – 15 + 000	3	5	2	1
4	16 + 000 – 18 + 000	0	2	2	1
5	19 + 000 – 21 + 000	1	4	1	0

**Tabel 15** Pengaruh Jenis Kelamin Pelaku Terhadap Kecelakaan

No.	Daerah Rawan Kecelakaan (STA)	Laki-laki	Perempuan
1	6 + 000 – 7 + 000	7	0
2	7 + 000 – 8 + 000	14	0
3	13 + 000 – 15 + 000	11	0
4	16 + 000 – 18 + 000	5	0
5	19 + 000 – 21 + 000	6	0

**Tabel 16** Pengaruh Profesi Pelaku Terhadap Kecelakaan

No.	Daerah Rawan Kecelakaan (STA)	PNS/TM/POL-RI	Mhs	Pelajar	Sopir	Swasta
1	6 + 000 – 7 + 000	2	0	1	1	3
2	7 + 000 – 8 + 000	1	1	1	4	7
3	13 + 000 – 15 + 000	2	0	1	1	7
4	16 + 000 – 18 + 000	0	1	1	1	2
5	19 + 000 – 21 + 000	1	0	0	3	2

**Tabel 17** Waktu Kejadian

No.	Daerah Rawan Kecelakaan (STA)	Jam				
		6-20	10-14	14-18	18-22	22-24
1	6 + 000 – 7 + 000	2	1	2	2	0
2	7 + 000 – 8 + 000	3	4	5	2	0
3	13 + 000 – 15 + 000	2	2	3	3	1
4	16 + 000 – 18 + 000	0	1	2	2	0
5	19 + 000 – 21 + 000	0	1	3	2	0

**Tabel 18** Volume Lalu Lintas dan Kejadian Kecelakaan

No.	Tahun	LHR	Kejadian Kecelakaan
1	2012	2070	9
2	2013	2123	10
3	2014	2355	7
4	2015	2744	7
5	2016	2812	8

## 5. KESIMPULAN

Setelah dilakukan analisa dan pembahasan yang telah disampaikan pada bagian sebelumnya dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Lokasi rawan terhadap kecelakaan (*Black spot*) pada ruas jalan Banjarmasin STA 06 + 000 sampai

- Bandara Syamsudin Noor (STA 24 + 000) adalah pada STA 06 + 000 – STA 07 + 000, STA 07 + 000 – STA 08 + 000, STA 13 + 000 – STA 15 + 000, STA 16 + 000 – STA 18 + 000 dan STA 19 + 000 – STA 21 + 000.
2. Ada pengaruh tikungan terhadap terjadinya kecelakaan terutama pada STA 17 + 000 dan STA 20 + 100 karena pada tikungan tersebut disertai dengan persimpangan.
  3. Kecepatan kendaraan sangat berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan.
  4. Pertambahan volume lalu lintas berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan.
  5. Faktor tingkat pendidikan, umur, jenis kelamin dan profesi pengendara sangat mempengaruhi terhadap terjadinya kecelakaan sedangkan kepemilikan surat izin mengemudi (SIM) berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan tetapi nilainya kecil.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Beni, S. D. (2001) *Analisa Pengaruh Faktor Penyebab Kecelakaan dalam Upaya Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Bagi Pemakai Jalan Tol Surabaya -Gempol*, Tesis Program Pascasarjana MRT ITS, Surabaya.
- Dadans, S. (2001) *Analisis Kecelakaan dan Keselamatan Kereta Api di DAOP VIII Surabaya*, Tesis Program Pascasarjana MRT ITS, Surabaya.
- Dephub. (1999) *Rekayasa Lalu Lintas*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- POLRI. (2016) *Laporan Kecelakaan*, Kepolisian Resort Kota Banjarbaru dan Kabupaten Banjar.
- PU. (2015) *Survey IRMS*, Dinas PU Provinsi Kalimantan Selatan.
- Silvia S. (1992) *Perkerasan Lentur Jalan Raya*, Nova, Jakarta.
- Walpole R. E. dan Myers, R. H. (1985) *Probability and Statistics for Engineer and Scientist*, MacMillan Publishing Company, New York.