

EVALUASI KECELAKAAN LALULINTAS SELAMA MUDIK LEBARAN MELALUI JALUR DARAT DI INDONESIA TAHUN 2015 DAN 2016

Mentary Adisthi
Fakultas Teknik
Universitas Indonesia
Depok, 16425
adisthimentary@gmail.com

Vinensia Meisclin Nanlohy
Fakultas Teknik
Universitas Indonesia
Depok, 16425
vinensia.meisclin@gmail.com

Tri Tjahjono
Fakultas Teknik
Universitas Indonesia
Depok, 16425
tjahjono@eng.ui.ac.id

Abstract

Going home (*mudik*) or more commonly referred as return to home is an annual tradition in Indonesia. The atmosphere of *mudik* flow can be seen by the high traffic volume of private vehicles and intercity bus on national roads and on transroads between islands. From the available data, it is known that the number of accidents during the *mudik* period by land transportation in 2016 increased by 364 compared to that of 2015. The number of victims died itself has increased, while the number of severe and minor injuries decreased from 2015 to 2016. This paper aims to evaluate land traffic accidents during the *mudik* period. It is expected to find a solution to decrease the fatality rate during the *mudik* period in the future.

Keywords: traffic volume, traffic accident, fatality rate, land transportation

Abstrak

Mudik atau lebih sering disebut pulang kampung adalah tradisi tahunan di Indonesia. Suasana arus mudik lebaran ini terlihat dengan tingginya volume lalulintas di jalan-jalan nasional dan di jalan trans antarpulau dengan kendaraan-kendaraan pribadi dan bus antarkota. Dari data yang ada diketahui bahwa jumlah kecelakaan selama periode mudik lebaran melalui jalur darat mengalami peningkatan sebesar 364 angka kecelakaan pada tahun 2016 dibandingkan dengan tahun 2015. Jumlah korban meninggal dunia sendiri mengalami peningkatan, sedangkan jumlah korban luka berat dan luka ringan mengalami penurunan dari tahun 2015 ke tahun 2016. Tulisan ini bertujuan untuk mengevaluasi kecelakaan lalulintas darat selama periode mudik dua tahun terakhir ini di Indonesia. Dari studi ini diharapkan adanya solusi untuk menurunkan angka fatalitas pada periode mudik di tahun-tahun berikutnya.

Kata-kata kunci: volume lalulintas, kecelakaan lalulintas, tingkat fatalitas, transportasi darat

PENDAHULUAN

Mudik lebaran telah menjadi tradisi tahunan di Indonesia. Periode H-10 lebaran diartikan sebagai periode sengan situasi arus mudik yang sesungguhnya, karena pada saat H-10 lebaran inilah masyarakat Indonesia sudah mulai mendapatkan libur dari tempat mereka beraktivitas, seperti sekolah dan kantor. Demikian pula dengan situasi H+10 lebaran, ketika masyarakat sudah harus mulai beraktivitas kembali. Oleh karena itu, tradisi mudik ini biasanya dimulai pada H-10 lebaran, yang ditandai dengan ramainya jalan-jalan nasional, terminal, stasiun kereta api, pelabuhan, maupun bandara, yang dipenuhi oleh para calon pemudik. Mereka kebanyakan adalah para perantau dari Pulau Jawa dan Sumatera yang bekerja di ibu kota. Salah satu alternatif yang sering digunakan untuk mudik adalah

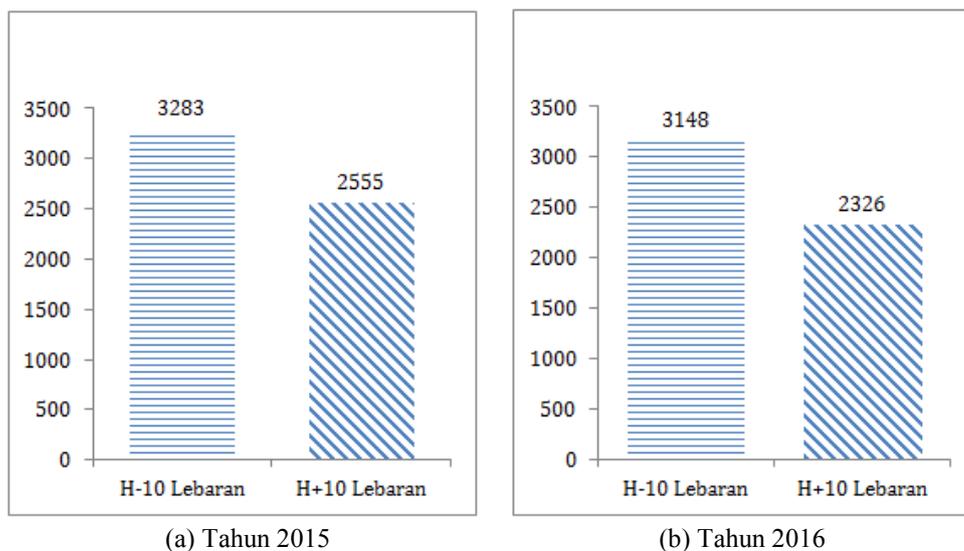
melalui jalur darat, yaitu dengan menggunakan mobil pribadi, bus, maupun sepeda motor, karena biaya yang dikeluarkan lebih murah. Setiap tahun dapat dilihat berbagai liputan tentang arus mudik ini, baik di bandara, di pelabuhan, di stasiun kereta api, maupun di jalan tol yang digunakan oleh para pemudik.

Salah satu hal yang menjadi masalah dan sorotan saat mudik lebaran adalah kemacetan panjang, yang terjadi di ruas-ruas jalan yang dilalui para pemudik. Pada tahun 2015, diketahui bahwa kemacetan yang terjadi menjelang pintu Tol Palimanan mencapai 10 km. Hal ini terjadi karena jalan tol dipenuhi oleh kendaraan-kendaraan pribadi yang berasal dari ibu kota kembali menuju ke daerah asal dari pemudik di Jawa. Pada tahun 2016, di ruas tol yang baru diresmikan, yaitu ruas Tol Pejagan–Brebes Timur, yang diharapkan dapat mengatasi angka kemacetan saat mudik, malah terjadi kemacetan hingga 3 hari di pintu tol keluar Brebes yang menyebabkan 12 orang pemudik meninggal dunia (Rini dan Adji, 2014).

Tingginya volume lalu lintas selama mudik lebaran tentunya memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas, khususnya di jalur darat. Pada makalah ini akan dievaluasi jumlah kecelakaan yang terjadi selama periode mudik lebaran melalui jalur darat di Indonesia pada tahun 2015 dan 2016.

DATA DAN ANALISIS

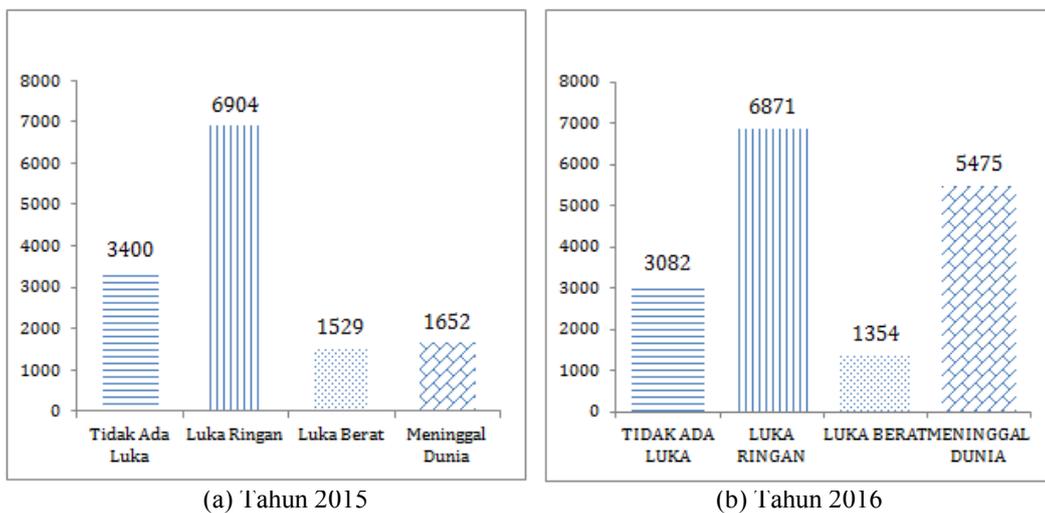
Data kecelakaan pada studi ini diperoleh melalui website resmi Integrated Road Safety Management System (IRSMS), yang dikelola oleh Korps Lalu lintas POLRI. Data kecelakaan tersebut kemudian diolah dengan menggunakan program perangkat lunak Microsoft Excel.



Gambar 1 Jumlah Kecelakaan Selama H–10 dan H +10 Lebaran

Lebaran 2015 jatuh pada tanggal 17 Juli 2015, sehingga data kecelakaan arus mudik lebaran 2015 yang diambil dari IRSMS adalah data dari tanggal 7 Juli 2015 sampai dengan tanggal 27 Juli 2015. Sementara itu, pada tahun 2016 lebaran jatuh pada tanggal 6 Juli 2016, sehingga data kecelakaan arus mudik lebaran 2016 yang digunakan adalah data kecelakaan dari tanggal 26 Juni 2016 sampai dengan tanggal 16 Juli 2016. Gambar 1 adalah hasil pengolahan data dan analisis data kecelakaan mudik lebaran pada tahun 2015 dan pada tahun 2016.

Pada Gambar 1 dapat dilihat bahwa total jumlah kecelakaan yang terjadi selama mudik lebaran melalui jalur darat pada tahun 2015 adalah sebanyak 5.838 kecelakaan. Sementara pada tahun 2016 jumlah total kecelakaan di jalur darat selama mudik lebaran adalah sebesar 5.474 kecelakaan. Melihat total jumlah kecelakaan ini, dapat dikatakan bahwa kecelakaan selama mudik lebaran melalui jalur darat mengalami penurunan sebesar 364 angka kecelakaan.



Gambar 2 Jumlah Korban Kecelakaan

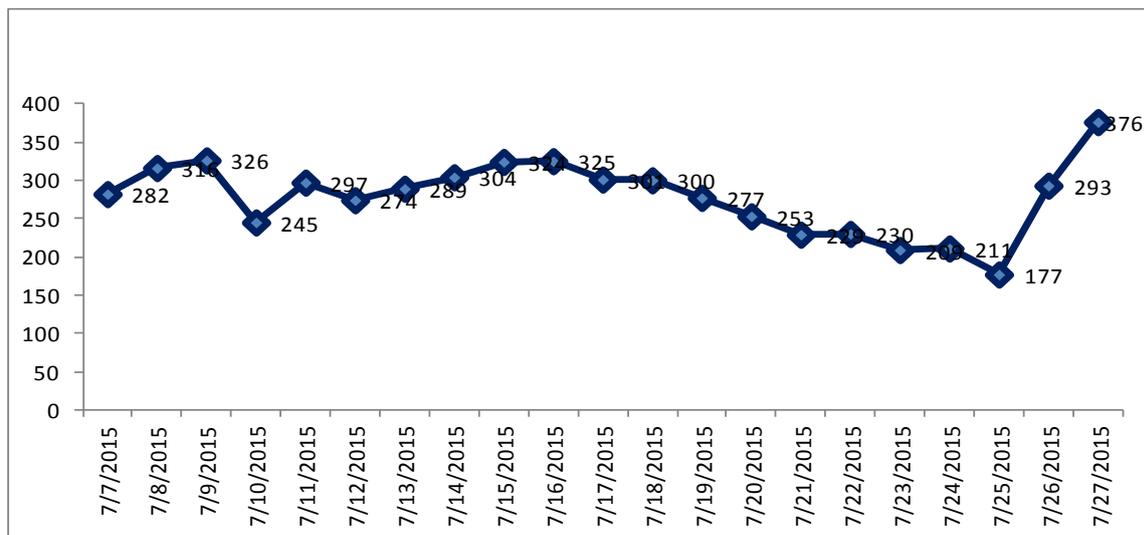
Gambar 2 menjelaskan tentang tingkat fatalitas pada korban kecelakaan selama mudik lebaran melalui jalur darat pada tahun 2015 dan 2016. Diketahui bahwa persentase korban meninggal dunia selama mudik lebaran mengalami peningkatan dari 12,25% menjadi 32,62%. Sementara itu korban luka berat dan korban luka ringan masing-masing mengalami penurunan pada tahun 2016. Korban luka berat mengalami penurunan sebesar 3,27% dan untuk korban luka ringan mengalami penurunan sebesar 10,3%. Peningkatan angka korban meninggal dunia kemungkinan disebabkan oleh tidak adanya kontrol kecepatan kendaraan pada saat arus mudik lebaran, sehingga pengemudi dapat mengemudi dengan bebas, yang mengakibatkan risiko fatalitas bila terjadi kecelakaan menjadi lebih tinggi.

Untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan pada periode mudik lebaran dengan menggunakan jalur darat pada tahun 2015 dan tahun 2016, data kecelakaan yang

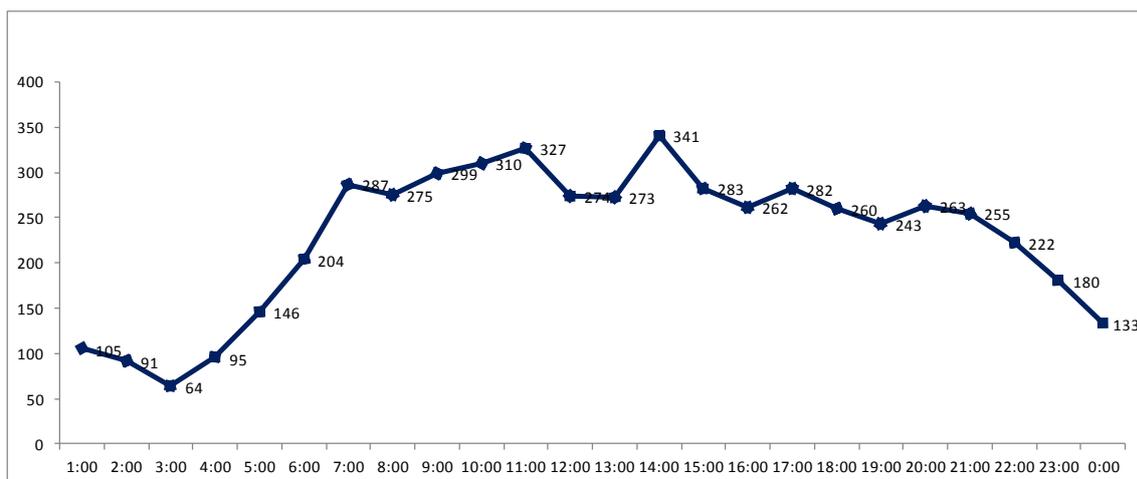
ada akan dianalisis dengan menggunakan beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut adalah waktu terjadinya kejadian, kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan, dan jenis kecelakaan yang terjadi (Khisty dan Lall, 2005)

Waktu Terjadinya Kecelakaan

Berdasarkan Gambar 3 dapat diketahui bahwa pada periode mudik lebaran tahun 2015 melalui jalur darat, jumlah kecelakaan yang paling banyak terjadi adalah pada pukul 10.00–11.00, yaitu sebanyak 346 kecelakaan. Sedangkan pada tahun 2016, jumlah kecelakaan yang paling banyak terjadi adalah 341 kecelakaan pada pukul 14.00–15.00, seperti terlihat pada Gambar 4.



Gambar 3 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jam Kejadian Tahun 2015



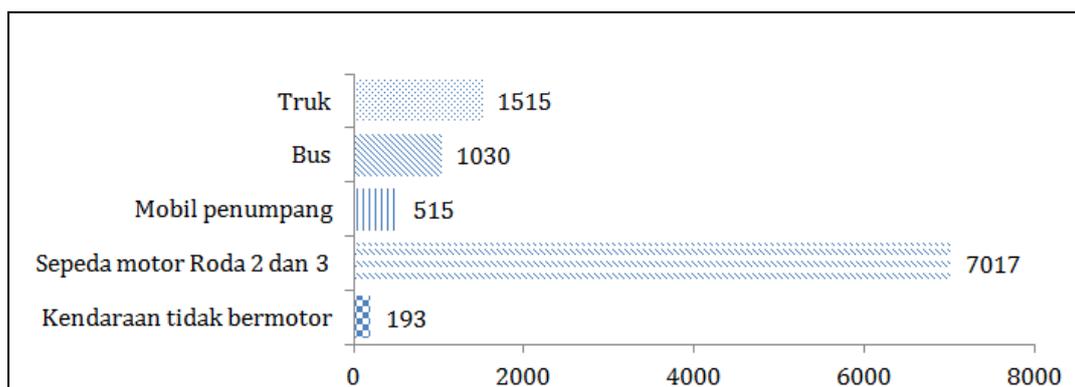
Gambar 4 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jam Kejadian Tahun 2016

Kecelakaan selama masa mudik lebaran pada dua tahun ini paling banyak terjadi di siang hari. Hal ini kemungkinan dapat disebabkan karena kelelahan yang dialami oleh pengemudi setelah menjalani perjalanan yang cukup panjang, dan juga dapat disebabkan karena gaya mengemudi yang tidak mematuhi peraturan sehingga menyebabkan kecelakaan lalulintas.

Karenanya Pemerintah harus menyediakan tempat istirahat (*rest area*) yang cukup untuk para pengemudi yang akan digunakan untuk beristirahat jika telah mengalami kelelahan ketika mengemudi. Penempatan tempat istirahat ini juga harus dengan jarak yang telah diperhitungkan sehingga tidak mengganggu lalulintas yang ada (Pemerintah Republik Indonesia, 2004). Selain itu, Pemerintah juga dapat melakukan sosialisasi tentang aturan mengenai waktu mengemudi maksimal agar para pemudik lebih memperhatikan keselamatan mereka ketika mudik, sehingga mereka bisa beristirahat atau setidaknya bergantian dalam mengemudi untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalulintas akibat kelelahan saat mengemudi. Pemerintah juga diharapkan melengkapi fasilitas rambu dan marka pada ruas-ruas jalan yang dilalui oleh para pemudik agar meningkatkan keselamatan pemudik di jalan.

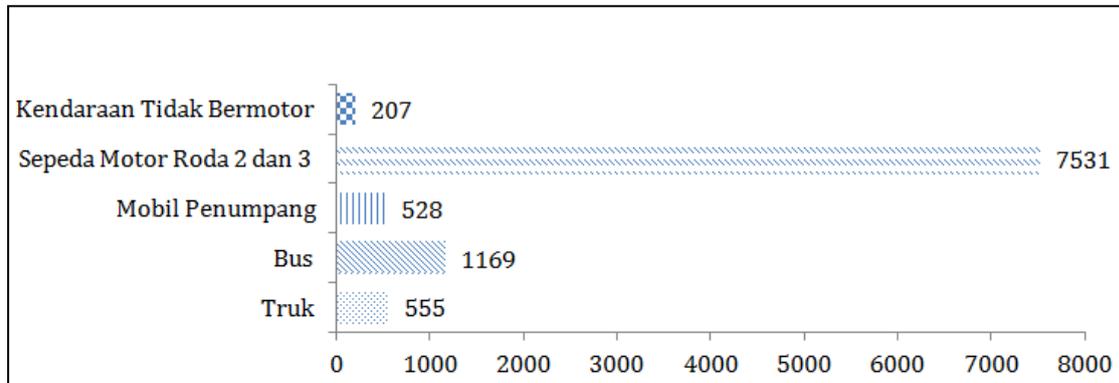
Jenis Kendaraan yang Terlibat

Dari Gambar 5 dan Gambar 6 dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan selama periode mudik lebaran melalui jalur darat pada tahun 2015 dan 2016 sepeda motor. Jumlah sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan selama mudik lebaran ini mengalami peningkatan sebanyak 514 sepeda motor. Selain sepeda motor, kendaraan lain yang terlibat dalam kecelakaan, seperti mobil penumpang, bus, truk, dan kendaraan tidak bermotor selama periode mudik lebaran dari tahun 2015 ke 2016 juga mengalami peningkatan.



Gambar 5 Jenis Kendaraan yang Terlibat dalam Kecelakaan Tahun 2015

Banyaknya sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan disebabkan banyaknya pengemudi yang memilih mudik menggunakan sepeda motor. Sepeda motor dipilih karena dianggap lebih murah, lebih fleksibel saat menerobos kemacetan, dan lebih tepat waktu dibandingkan dengan transportasi publik yang tersedia.



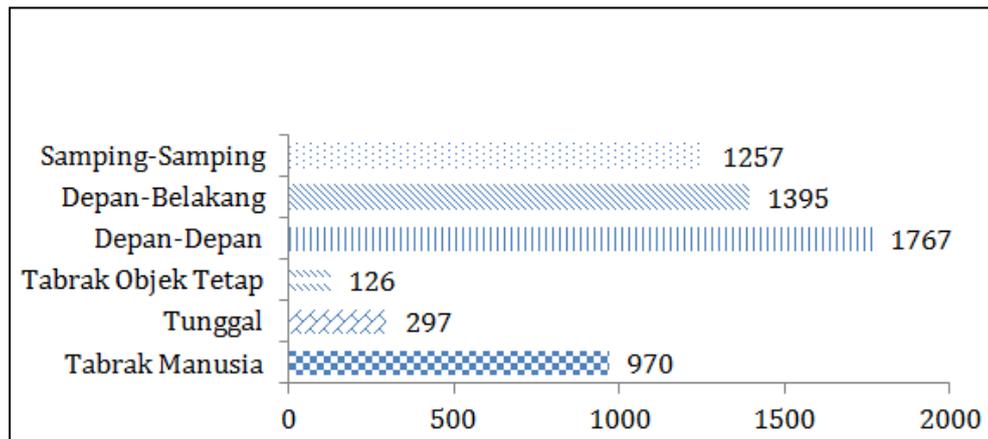
Gambar 6 Jenis Kendaraan yang Terlibat dalam Kecelakaan Tahun 2016

Untuk mengatasi masalah kecelakaan saat mudik yang disebabkan oleh sepeda motor ini, maka pemerintah harus dapat membuat kebijakan yang dapat menekan angka pengguna sepeda motor, seperti perbaikan layanan transportasi umum baik dari segi kuantitas maupun segi kualitas. Salah satu hal yang dapat dilakukan adalah dengan menggunakan jasa layanan kereta api. Pemerintah dalam hal ini PT KAI diharapkan dapat memperbaiki fasilitas dan infrastruktur perkeretaapian yang telah ada, sehingga nantinya dapat mengangkut lebih banyak jumlah pemudik untuk kembali ke daerah asalnya. Penggunaan kereta api juga dapat mengatasi kemacetan karena menggunakan jalan rel, sehingga tidak menambah jumlah volume kendaraan di jalan.

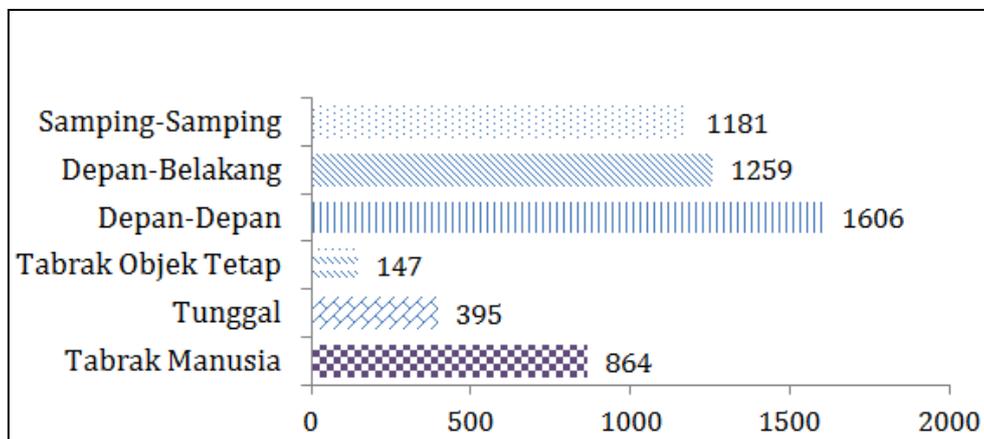
Selain itu, program mudik gratis yang dilakukan oleh Pemerintah yang telah dilakukan sejak tahun 2014 tetap dapat dilakukan untuk mengurangi jumlah pemudik yang menggunakan sepeda motor. Meskipun secara gratis, Pemerintah diharapkan tetap menjaga kualitas bus yang digunakan agar masyarakat merasa nyaman dan menggunakan transportasi yang telah disediakan oleh Pemerintah ini. Pengembangan dan perbaikan kualitas dan kuantitas transportasi umum diharapkan mampu untuk mengurangi angka kecelakaan, terutama yang disebabkan oleh sepeda motor dan untuk mengurangi kemacetan yang disebabkan oleh penggunaan kendaraan pribadi saat mudik lebaran. Selain itu, Pemerintah juga diharapkan dapat mengatur kebijakan tentang pembelian sepeda motor untuk menekan jumlah sepeda motor di Indonesia. Karena tidak hanya saat mudik, namun dalam setahun jumlah kecelakaan sepeda motor sangat tinggi dibandingkan dengan kecelakaan kendaraan lainnya.

Jenis Kecelakaan yang Terjadi

Gambar 7 dan Gambar 8 menggambarkan tentang jenis kecelakaan lalu lintas yang terjadi selama mudik lebaran pada tahun 2015 dan 2016. Dalam kurun waktu dua tahun ini, jenis kecelakaan yang paling banyak terjadi adalah kecelakaan depan-depan, kecelakaan depan-belakang, dan kecelakaan samping-samping. Jika dilihat dari jumlahnya, ketiga jenis kecelakaan tertinggi ini dan kecelakaan tabrak manusia mengalami penurunan jumlah kecelakaan di tahun 2016. Sementara untuk jenis kecelakaan tunggal dan tabrak objek tetap mengalami kenaikan dari tahun 2015 ke tahun 2016.



Gambar 7 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Tahun 2015



Gambar 8 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Tahun 2016

Kecelakaan lalu lintas yang paling banyak terjadi di tahun 2015 dan 2016 selama masa mudik lebaran adalah kecelakaan depan-depan. Jenis kecelakaan ini merupakan tabrakan yang terjadi antara dua kendaraan yang berlawanan arah. Penyebab jenis kecelakaan ini dapat disebabkan oleh desain badan jalan yang tidak cukup untuk menampung lalu lintas yang ada. Untuk mengatasi masalah ini, dapat dilakukan beberapa

perbaikan, seperti memberlakukan jalan satu arah, menghilangkan hambatan samping, seperti kendaraan yang parkir di badan jalan, memasang median, dan jika dimungkinkan melakukan pelebaran lajur.

Selain kecelakaan depan-depan, jenis kecelakaan yang paling banyak terjadi adalah kecelakaan depan-belakang. Jenis kecelakaan ini terjadi antara kendaraan yang searah. Kecelakaan ini dapat terjadi karena pengereman mendadak akibat suatu hal yang terjadi secara tiba-tiba. Pada saat mudik, jenis kecelakaan ini dapat terjadi karena faktor pengemudi yang kelelahan sehingga tidak memperhatikan kondisi sekitarnya dan menyebabkan terjadinya tabrakan. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan ini, dapat dilakukan pemasangan rambu lalu lintas untuk menjaga jarak aman antarkendaraan, dan rambu atau marka lalu lintas lainnya yang dapat membantu para pengemudi untuk tetap berkendara secara aman.

Selanjutnya adalah jenis kecelakaan samping-samping yang menempati urutan ketiga teratas selama periode mudik lebaran tahun 2015 dan 2016. Jenis kecelakaan ini dapat terjadi pada kendaraan yang searah maupun kendaraan dari arah yang berlawanan. Jenis kecelakaan ini dapat disebabkan karena desain badan jalan yang tidak cukup untuk menampung volume lalu lintas yang ada. Untuk mengatasinya dapat dilakukan pelebaran lajur untuk meningkatkan volume ruas jalan yang dilewati, menghilangkan hambatan samping seperti kendaraan yang parkir di badan jalan, pemasangan median jalan, juga dapat dilakukan pemasangan batas kecepatan yang sesuai di lokasi yang rawan terjadi kecelakaan samping-samping.

Selain solusi-solusi yang telah diuraikan tersebut, hal lain yang perlu dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas terutama saat mudik lebaran adalah kondisi infrastruktur jalan itu sendiri. Kondisi permukaan jalan yang berlubang maupun terlalu licin juga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari hasil pengamatan yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa:

- 1) Jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi selama periode mudik lebaran (H-10 hingga H+10 lebaran) jalur darat di tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 364 angka kecelakaan dari tahun 2015.
- 2) Jumlah korban meninggal dunia selama periode mudik melalui jalur darat tahun 2016 mengalami peningkatan sebesar 20,37% dari tahun 2015. Sedangkan jumlah korban luka berat dan luka ringan mengalami penurunan masing-masing sebesar 3,27% dan 10,3%.
- 3) Pada tahun 2015 jumlah kecelakaan lalu lintas pada saat mudik lebaran melalui jalur darat paling banyak terjadi pada jam 10.00–11.00, yaitu sebesar 346 kecelakaan.

Sedangkan pada tahun 2016 jumlah kecelakaan paling banyak terjadi pada pukul 14.00–15.00, yaitu sebanyak 341 kecelakaan.

- 4) Jenis kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan saat mudik lebaran melalui jalur darat tahun 2015 dan tahun 2016 adalah sepeda motor.
- 5) Jenis kecelakaan yang paling banyak terjadi ketika mudik lebaran melalui jalur darat tahun 2015 dan tahun 2016 adalah jenis kecelakaan depan-depan.

Saran yang dapat diberikan terkait hasil pengamatan yang telah dilakukan adalah sebagai berikut:

- 1) Pemerintah harus dapat mengoptimalkan penggunaan transportasi umum baik dari segi kualitas maupun kuantitas untuk mengatasi masalah kemacetan dan kecelakaan pada saat mudik lebaran.
- 2) Perlu disediakan fasilitas umum untuk peristirahatan para pemudik agar tidak kelelahan dalam berkendara saat mudik.
- 3) Perlu dibuat regulasi dan dilakukan sosialisasi serta kampanye tentang waktu mengemudi maksimal agar para pemudik yang menggunakan kendaraan pribadi dapat menyadarkan pengemudi tentang bahaya mengemudi dalam kondisi kelelahan.
- 4) Perlu disediakan infrastruktur jalan yang memadai baik dari segi perkerasan, maupun kelengkapan jalan serta rambu dan marka, agar dapat meningkatkan keselamatan di jalan saat berkendara.
- 5) Pemerintah (pihak Kepolisian) perlu melakukan kontrol kecepatan kendaraan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalulintas dengan fatalitas yang tinggi.

Hal-hal tersebut perlu dilakukan dalam jangka waktu yang panjang sehingga akan didapatkan *time series* yang lebih panjang lagi dan tentunya akan memberikan gambaran yang lebih baik lagi.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Kombes Krisnanda sebagai Kepala Bidang Penegakan Hukum Korlantas POLRI yang telah memberikan akses IRSMS dalam pembuatan tulisan ini.

DAFTAR PUSTAKA

Khisty C.J. dan Lall, B.K. 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1* (terjemahan). Jakarta: Erlangga.

- Pemerintah Republik Indonesia. 2004. *Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2004 tentang Koordinasi Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Terpadu*. Jakarta.
- Rini, H.D. dan Adji, K. 2014. *Statistik Mudik dan Urgensi Transportasi Publik*. (Online), (http://litbang.pu.go.id/pkpt/assets/files/Statistik_Mudik_dan_Urgensi_Transportasi_Publik.pdf).