

TUGAS AKHIR

**ANALISIS KECELAKAAN LALULINTAS DI JALAN
RAYA DOLOK MASIHUL (JL. LINTAS TENGAH
SUMATERA) KAB. SERDANG BEDAGAI
(*Studi Kasus*)**

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Disusun Oleh:

ABDUL HALIM DALIMUNTHE
12072100098



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2017**

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Abdul Halim Dalimunthe

NPM : 1207210098

Program Studi : Teknik Sipil

Judul Skripsi : Analisis Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul
(Jl. Lintas Tengah Sumatera Kab. Serdang Bedagai (Studi Kasus)

Bidang ilmu : Transfortasi.

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim Penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, April 2017

Mengetahui dan menyetujui:

Dosen Pembimbing I / Penguji

Dosen Pembimbing II / Peguji

Ir. Sri Asfiati, M.T
M.T

Rhini Wulan Dary, S.T,

Dosen Pembanding I / Penguji

Dosen Pembanding II / Peguji

Hj. Irma dewi, S.T, m,si

Dr. Ade Faisal, ST, MSc

Program Studi Teknik Sipil
Ketua,

Dr. Ade Faisal, ST, MSc

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Abdul Halim Dalimunthe
Tempat /Tanggal Lahir: Teluk Pulau Dalam / 31 Oktober 1993
NPM : 1207210057
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil,

menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul:

“Analisa Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatera Kab. Serdang Bedagai”,

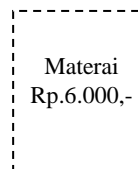
bukan merupakan plagiarisme, pencurian hasil karya kmik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non-material, ataupun segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinil dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan/kesarjanaan saya.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

2016 Medan, April

menyatakan, Saya yang



Dalimunthe Abdul Halim

ABSTRAK

TINJAUAN ARUS LALU LINTAS PADA RUAS JALAN FLAMBOYAN DAN JALAN TANJUNG ANOM DI KOTA MEDAN (STUDI KASUS)

Abdul Halim Dalimunthe

1207210098

Ir. Sri Asfiati, M.T

Rhini Wulan Dary, S.T, M.T

Jalan raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatera) mekmiki angka kecelakaan tinggi, mekmiki panjang \pm 28 Km dan lebar efektif jalan \pm 6 m yang merupakan daerah yang cukup potensial terhadap pergerakan arus lalu lintas karena merupakan jalan penghubung antara Lubuk Pakam Dengan Tebing Tinggi, di sepanjang jalan juga terdapat perkantoran, sekolahan, pasar, pertokoan, dan pemukiman penduduk. Analisis ini dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor penyebab yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Data yang diperlukan dalam analisis ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer terdiri dari nama jalan, jumlah lajur, lebar lajur, LHR yang didapat dari hasil *survey* langsung di lapangan. Data sekunder yang diperlukan adalah peta lokasi penelitian, dan data kejadian kecelakaan lalau lintas. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan menggolongkan kecelakaan berdasarkan faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Faktor utama terjadi kecelakaan lalu lintas di Jalan Raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatera) adalah manusia, umur korban kecelakaan lalu lintas yang terbanyak berumur 16 - 30 tahun, jumlah kejadian kecelakaan terbesar terjadi pada pukul 06.00 sampai dengan pukul 19.00 sebanyak 63,44% yang merupakan jam sibuk dan pekerjaan pelaku kecelakaan di dominasi oleh laki-laki. Upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan pada jalan Jalan Raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatera), yaitu : memberikan pendidikan lalu lintas dan sanksi yang tegas pada pengguna jalan yang melanggar peraturan berlalu lintas dan pemasangan rambu harus sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 61 tahun 1993 tentang Rambu Lalu Lintas.

Kata kunci: Jalan Raya Dolok Masihul, karakteristik kecelakaan, korban.

ABSTRACT

ANALISIS KECELAKAAN LALULINTAS DI JALAN RAYA DOLOK MSIHUL (JL. LINTAS TENGAH SUMATERA) KAB. SERDANG BEDAGAI (CASE STUDY)

Abdul Halim Dalimunthe

1207210098

Ir. Sri Asfiati, M.T

Rhini Wulan Dary, S.T, M.T

Highway Dolok Masihul (Jl. Central Crossing Sumatera) accident rate is high, has a length of ± 28 km and the effective width of the road ± 6 m which is an area of considerable potential on the movement of traffic flow because it is a connecting road between Lubukpakam With High Cliff, along the way there are also offices, schools, markets, shops and residential areas. This analysis was conducted to determine the factors that influence the cause of traffic accidents. Data required in this analysis consisted of primary data and secondary data. The primary data consists of the name of the road, number of lanes, lane width, LHR obtained from the survey results directly in the field. Secondary data that is needed is a map of the location of the study, and data traffic accident occurrence plainly. The data obtained and analyzed by classifying the crash based on the factors that cause traffic accidents. The main factor a traffic accident on Highway Dolok Masihul (Jl. Central Crossing Sumatera) is a human, age traffic accident victims are most aged 16-30 years, the number of events the biggest accident occurred at 06.00 until 18.00 as many as 63,44% events the peak hours and work perpetrator of the accident is dominated by men. Efforts can be made to reduce the number of accidents on the road Highway Dolok Masihul (Jl. Central Crossing Sumatera), namely: providing education of traffic and sanctions on road users who break the rules of traffic and installation of signs must be in accordance with the Decree of the Minister Communications No. 61 of 1993 on Traffic signs.

Keywords: Highway Dolok Masihul, the characteristics of the accident, the victim.

KATA PENGANTAR

Dengan nama Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Segala puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia dan nikmat yang tiada terkira. Salah satu dari nikmat tersebut adalah keberhasilan penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini yang berjudul “Analisa Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatera Kab. Serdang Bedagai” sebagai syarat untuk meraih gelar akademik Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU), Medan.

Banyak pihak telah membantu dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini, untuk itu penulis menghaturkan rasa terimakasih yang tulus dan dalam kepada:

1. Ibu Ir. Sri Asfiati, MT selaku Dosen Pembimbing I dan Penguji yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
2. Ibu Rhini Wulan Dary, S.T, MT selaku Dosen Pimbimbing II dan Penguji yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Ibu Hj. Irma Dewi, S.T, M.Si selaku Dosen Pembanding I dan Penguji yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini, sekaligus sebagai Sekretaris Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Dr. Ade Faisal yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini, sekaligus sebagai Ketua Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Rahmatullah ST, MSc selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Seluruh Bapak/Ibu Dosen di Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan ilmu ketekniksipilan kepada penulis.

7. Orang tua penulis: Siti Anisah, dan Alm Harmaini Dalimunthe, yang telah bersusah payah membesarkan dan membiayai studi penulis.
8. Bapak/Ibu Staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
9. Sahabat-sahabat penulis: Uun Saputra, Eri Sawal, Rudi Septiawan, Rahmad Fauji, dan lainnya yang tidak mungkin namanya disebut satu per satu.

Laporan Tugas Akhir ini tentunya masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu penulis berharap kritik dan masukan yang konstruktif untuk menjadi bahan pembelajaran berkesinambungan penulis di masa depan. Semoga laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi dunia konstruksi teknik sipil.

Medan, April 2016

Abdul Halim Dalimunthe

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
ABSTRAK	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR GRAFIK	xiv
DAFTAR NOTASI	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan masalah	2
1.3. Ruang lingkup penelitian	2
1.4. Tujuan Penelitian	3
1.5. Manfaat Penelitian	3
1.5.1. Manfaat Teoritis	3
1.5.2. Manfaat Praktis	3
1.6. Sistematika Penulisan	4
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1. Definisi Kecelakaan	5
2.2. Karakteristik Kecelakaan	6
2.3. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan	12
2.3.1. Faktor Pemakai Jalan	12
2.3.2. Faktor Pengemudi	13
2.3.3. Faktor Pejalan Kaki	14
2.3.4. Faktor Kendraan	15
2.3.5. Faktor Jalan	17
2.3.6. Faktor Lingkungan	18

2.4.	Laporan Kecelakaan Lalulintas	19
2.5.	Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan	22
2.5.1.	Kriteria Daerah Rawan Kecelakaan	23
2.6.	Metode Kecelakaan Lalulintas	25
2.7.	Upaya penanganan Kecelakaan Lalu lintas	29
2.8.	Jalan	30
2.9.	Audit Keselamatan Jalan	31
BAB 3	METODOLOGI PENELITIAN	34
3.1.	Umum	34
3.2.	Metode Penelitian	34
3.3.	Lokasi Penelitian	35
3.4.	Bagan Alir	36
3.5.	Pengumpulan Data	37
3.6.	Teknik Analisa Data	37
3.6.1.	Karakteristik Kecelakaan	38
3.6.2.	Metode Angka Ekipalen Kecelakaan	38
3.6.3.	Regrsi Linier Sederhana Dengan SPSS	39
BAB 4	ANALISA DAN PEMBAHASAN	41
4.1.	Karakteristik Kecelakaan	41
4.1.1.	Berdasarkan Jenis Korban	42
4.1.2.	Berdasarkan Hari	43
4.1.3.	Berdasarkan Waktu Kejadian	43
4.1.4.	Berdasarkan Kendaraan Yangterlibat	44
4.1.5.	Berdasarkan Usia Tersangka Dan Korban	45
4.1.6.	Berdasarkan Tipe Kecelakaan Yang Terjadi	46
4.1.7.	Berdasarkan Lokasi Dan Jumlah Kecelakaan	47
4.2.	Faktor Penyebab Kecelakaan	48
4.3.	Data Geometrik Jalan	50
4.4.	Analisa Lokasi Kecelakaan (<i>Black Spot</i>)	51
4.4.1.	Analisis Kecelakaan Dengan Tingkat Kecelakaan Dengan Metode Tingkat Kecelakaan	51

4.4.2.	Analisa Rawan Kecelakaan Dengan Metode Angka Ekivalen Kecelakaan	52
4.5.	Analisa Hubungan Jumlah Kecelakaan Uji Korelasi	53
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN	57
5.1.	Kesimpulan	57
5.2.	Saran	57
	DAFTAR PUSTAKA	59
	LAMPIRAN	
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Klasifikasi Kecelakaan Berdasarkan Posisi Terjadinya (Hermariza, 2008)	11
Tabel 2.2. Elemen Utama Faktor Pemakai Jalan (Yasa, 2000)	13
Tabel 2.3: Nilai K pilihan (Khisty dan Lall, 1989)	27
Tabel 4.1. Jumlah Peristiwa Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul (Satlantas Polres Sergai, 2014-2016)	42
Tabel 4.2. Jumlah Korban Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul Berdasarkan Waktu Kejadiannya (Satlantas Polres Sergai, 2014-2016)	42
Tabel 4.3. Jumlah Peristiwa Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul Berdasarkan Hari (Satlantas Polres Sergai, 2014-2016)	43
Tabel 4.4. Jumlah Peristiwa Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul Berdasarkan Waktu (Satlantas Polres Sergai, 2014-2016)	44
Tabel 4.5. Jumlah Peristiwa Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul Berdasarkan Kendraan (Satlantas Polres Sergai, 2014-2016)	44
Tabel 4.6. Jumlah Peristiwa Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul Berdasarkan Usia (Satlantas Polres Sergai, 2014-2016)	45
Tabel 4.7. Jumlah Peristiwa Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul Berdasarkan Tipe Kecelakaan Yangterjadi (Satlantas Polres Sergai, 2014-2016)	46
Tabel 4.8. Jumlah Peristiwa Kecelakaan berdasarkan lokasi (Satlantas Polres Sergai, 2014-2016)	47
Tabel 4.9. Jumlah Peristiwa Kecelakaan berdasarkan penyebab nya (Satlantas Polres Sergai, 2014-2016)	48
Tabel 4.9. Volume Lalulintas Pada Ruas Jalan Raya Dolok Masihul (BAPPEDA Sergai, 2014-2016)	51

Tabel 4.10.Tingkat Kecelakaan Ruasjalan Tahun 2014-2016	52
Tabel 4.10.Tingkat Kecelakaan Ruasjalan Tahun 2014-2016 Dengan Metode Angka Ekvivalen Kecelakaan	53
Tabel 4.13. Hasil uji korelasi berdasarkan tingkat fatal	53
Tabel 4.14. Hasil uji korelasi berdasarkan waktu	53
Tabel 4.15. Hasil uji korelasi berdasarkan usia	54
Tabel 4.16. Hasil uji korelasi berdasarkan faktor penyebab kecelakaan	55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Lajur Dan Arah Jalan	7
Gambar 2.2. Peta lokasi penelitian	35
Gambar 2.3. Kerangka Pikir Penelitian	36

DAFTAR NOTASI

A	= Jumlah Kecelakaan Untuk Priode Kajian
AADT	= <i>Average Annual Daily Traffic</i>
AEK	= Angka Ekuivalen Kecelakaan
APW	= <i>Acciden Poin Weightage</i> (Nilai Tingkat Keparahan)
<i>Black Spot</i>	= Titik Daerah Rawan Kecelakaan
<i>Black Site</i>	= Ruas Jalan Daerah Rawan Kecelakaan
<i>Black Area</i>	= Wilayah Rawan Kecelakaan
K	= Factor Probabilitas Yang Ditentukan Oleh Tingkat Signifikan Yang Diinginkan.

DAFTAR ISTILAH DAN SINGKATAN

JKL	= Jumlah Kendraan Rata-Rata Pertahun Pada Lokasi
JKR	= Jumlah Kendraan Rata-Rata Per Tahunpada Ruas Jalan
L	= Panjang Ruas Kilometer (Km)
LB	= Luka Ringan
LHR	= Lalulintas Harian Rata-Rata
LR	= Luka Ringan
M	= Juta Kendaraan Yang Melewati Titik Atau Juga Kendaraan- Km Perjalanan Dalam Satu Ruas Jalan
MD	= Meninggal Dunia
Ra	= Tingkat Kecelakaan Rerata Untuk Suatu Titik Dengan Karakteristik Serupa Atau Pada Jenis Jalan Yang Sama
Rc	= Tingkat Kecelakaan Kritis Untuk Suatu Titik (Kecelakaan/ 10^6 Kend) Atau Ruas (Kecelakaan/ 10^6 kend- Km)
Rse	= Tingkat Kecelakaan Di Bagian (Kecelakaan/Juta Kendaraan- Km)
Rsp	= Tingkat Kecelakaan Di Satu Titik (Kecelakaan/Juta Kendaraan)
SMP	= Satuan Mobil Penumpang
T	= AADT Selama Periode Kajian
TKL	= Tingkat Kecelakaan Lokasi Dalam Juta
V	= Volume Lalulintas Harian Rata-Rata

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sejalan dengan perkembangan teknologi, bertambah pula mobilisasi masyarakat, masyarakat tidak hanya melakukan aktivitas hanya sebatas di lingkungannya, namun sudah mulai melakukan komunikasi dengan orang lain. Distribusi dan mobilisasi masyarakat mulai berkembang dan didukung oleh penambahan kepemilikan kendaraan makin meningkat, pada gilirannya berdampak pada kecelakaan yang terjadi cenderung meningkat.

Perubahan pertumbuhan jumlah penduduk yang semakin besar dan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi diberbagai bidang, salah satunya adalah perkembangan teknologi transportasi, yang merupakan faktor integral dari kehidupan masyarakat dalam mendukung kelangsungan hidupnya di zaman modern sekarang ini. Dari berbagai sarana dan prasarana transportasi yang ada, sektor transportasi darat dengan prasarana jalan raya merupakan prasarana yang paling besar menerima pengaruh dalam peningkatan taraf hidup masyarakat yang ada di pedesaan maupun di perkotaan. Fungsi jalan raya sebagai prasarana untuk melayani pergerakan lalu lintas manusia dan barang secara aman, nyaman, cepat dan ekonomis.

Secara geografis jalan raya Dolok Masihul merupakan wilayah Kabupaten Serdang Bedagai, dan merupakan jalan lintas tengah sumatra. Sebagai konsekuensi dari keadaan tersebut, maka pergerakan lalu lintas di jalan raya Dolok Masihul dari tahun ke tahun mengalami peningkatan.

Memperhatikan adanya kecenderungan peningkatan jumlah kejadian kecelakaan yang mengakibatkan banyak kerugian (jiwa dan materil), maka perlu adanya kajian tentang kecelakaan tersebut. Dalam tugas akhir ini akan dibahas tentang analisis kecelakaan lalu lintas di jalan raya Dolok Masihul Kabupaten Serdang Bedagai. Studi analisis kecelakaan lalu lintas ini akan sangat bermanfaat untuk mengetahui terutama karakteristik kecelakaan yang terjadi diruas jalan

tersebut, yang nantinya dapat digunakan untuk mengurangi jumlah angka kecelakaan dan melakukan upaya untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas. Studi tentang daerah rawan kecelakaan sangat berguna dalam merumuskan cara pencegahan kecelakaan (*accident prevention*) maupun pengurangan kecelakaan (*accident reduction*) dan melakukan evaluasi terhadap peningkatan keselamatan lalu lintas yang telah dilaksanakan.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan Masalah yang diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi penyebab utama dan faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas di lokasi penelitian (jalan raya Dolok Masihul).
2. Untuk mengetahui karakteristik kecelakaan di jalan raya Dolok Masihul.
3. Memberi masukan kepada instansi terkait untuk menurunkan tingkat kecelakaan di jalan raya Dolok Masihul dengan meninjau kelengkapan fasilitas jalan yang ada.

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Sebagai ruang lingkup dan batasan penelitian yang akan digunakan pada tugas akhir ini adalah:

1. Kejadian kecelakaan yang akan dilihat dan yang akan dipakai dalam studi ini adalah kejadian kecelakaan yang telah tercatat dalam data kepolisian resort Serdang Bedagai.
2. Dalam studi kasus ini dibatasi penelitian untuk mengetahui faktor utama penyebab kecelakaan di jalan raya Dolok Masihul.
3. Data waktu yang diambil oleh peneliti adalah data kecelakaan pada kurun waktu lima tahun terakhir.
4. Lokasi studi yang diambil di jalan raya Dolok Masihul kabupaten Serdang Bedagai.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan yang diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi penyebab utama dan faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas di lokasi penelitian (Jalan Raya Dolok Masihul).
2. Untuk mengetahui karakteristik kecelakaan (jenis kendaraan, tipe kecelakaan, lokasi kecelakaan, waktu kecelakaan) jalan raya Dolok Masihul.
3. Memberi masukan kepada instansi terkait untuk menurunkan tingkat kecelakaan di jalan raya Dolok Masihul dengan meninjau kelengkapan fasilitas jalan yang ada.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian terbagi atas dua bagian.

1.5.1 Manfaat Teoritis

Dengan dijalankannya penelitian ini diharapkan hasilnya dapat menjadi sumbangan evaluasi serta pemikiran bagi semua pihak yang berkepentingan terhadap masalah keamanan lalu lintas. Diharapkan hasil penelitian ini dapat diketahui penyebab utama kecelakaan lalu lintas dan identifikasi daerah rawan kecelakaan, yang nantinya dapat dievaluasi oleh pihak terkait yang berwenang guna menekan angka kecelakaan lalulintas.

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Memberi masukan kepada instansi terkait agar dapat mengurangi sekecil mungkin jumlah angka kecelakaan.
2. Memberikan masukan kepada instansi terkait untuk memasang rambu jalan atau tanda khusus di daerah rawan kecelakaan.

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan masing-masing bab adalah sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini mencakup latar belakang masalah, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, manfaat teoritis, manfaat praktis, dan sistematika pembahasan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang teori yang mendasari penelitian.

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini mencakup metode penelitian, sumber data dan teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, teknik analisis data, dan pengujian kredibilitas data.

BAB 4 ANALISA DATA

Bab ini membahas tentang hasil penelitian dan menganalisis data yang diperoleh dari penelitian.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan, saran, dan rekomendasi, berdasarkan hasil analisis yang diperoleh setelah dilakukannya penelitian.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Definisi Kecelakaan

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. Di dalam terjadinya suatu kejadian kecelakaan selalu mengandung unsur ketidaksengajaan dan tidak disangka-sangka serta akan menimbulkan perasaan terkejut, heran dan trauma bagi orang yang mengalami kecelakaan tersebut. Apabila kecelakaan terjadi dengan disengaja dan telah direncanakan sebelumnya, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan lalu lintas, namun digolongkan sebagai suatu tindakan kriminal baik penganiayaan atau pembunuhan yang berencana.

Kecelakaan dapat didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang jarang dan tidak tentu kapan terjadi dan bersifat multi faktor yang selalu didahului oleh situasi dimana seorang atau lebih pemakai jalan telah gagal mengatasi lingkungan mereka. Filosofi penelitian kecelakaan menganggap kecelakaan sebagai suatu peristiwa yang acak, dari dua aspek yaitu lokasi dan waktu.

Kecelakaan bermotor seperti halnya seluruh kecelakaan lainnya, adalah kejadian langsung tanpa diharapkan dan umumnya ini terjadi dengan sangat cepat. Selain itu, kecelakaan adalah puncak rangkaian kejadian yang naas. Apabila dengan berbagai cara mata rantai kejadian ini dapat diputus, kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dicegah (Oglesby dan Hicks, 1998).

Menurut (Carter dan Homburger, 1973), kecelakaan kendaraan didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait yaitu: manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan.

Kecelakaan lalu lintas paling sedikit melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan kerusakan yang merugikan pekmiknya (Baker, 1975).

kecelakaan kendaraan didefinisikan sebagai suatu peristiwa tidak diharapkan melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor dan mengakibatkan kerugian material bahkan sampai menelan korban jiwa.

Kecelakaan sebagai suatu kejadian yang jarang, bersifat acak, melibatkan banyak faktor (*multi factor*), didahului oleh situasi dimana satu orang atau lebih melakukan kesalahan dalam mengantisipasi kondisi lingkungan.

a) Kecelakaan lalu lintas sebagai suatu kejadian yang jarang

Didefinisikan bersifat jarang, karena pada prinsipnya kecelakaan relatif jarang dengan pengertian kecil bila dibandingkan dengan jumlah pergerakan kendaraan yang ada.

b) Kecelakaan lalu lintas yang bersifat acak

Didefinisikan bersifat acak karena kejadian kecelakaan tersebut dapat terjadi kapan dan dimana saja, tanpa memandang waktu dan tempat. Berdasarkan pengertian ini ada dua hal yang berkaitan kejadian kecelakaan yaitu waktu dan lokasi kejadian yang bersifat acak.

c) Kecelakaan lalu lintas yang bersifat *multi factor*

Didefinisikan bersifat multi faktor, dengan pendekatan lain melibatkan banyak faktor. Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan, yaitu manusia, kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan.

Menurut Ogley dan Hicks (1998), kecelakaan kendaraan adalah kejadian yang berlangsung tanpa diduga atau diharapkan, pada umumnya ini terjadi dengan cepat. Selain itu tabrakan adalah puncak rangkaian kejadian yang naas.

2.2 Karakteristik Kecelakaan

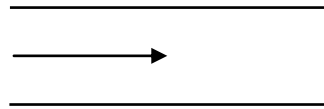
Kecelakaan dapat diklasifikasikan berdasarkan beberapa faktor. Secara garis besar kecelakaan diklasifikasikan berdasarkan lokasi kecelakaan, waktu terjadinya kecelakaan, tingkat kecelakaan, kelas korban kecelakaan, cuaca saat kecelakaan terjadi, tipe/jenis tabrakan, jenis kendaraan dan penyebab kecelakaan (Maya,

2009). Dalam penentuan karakteristik kecelakaan pada penelitian ini diklasifikasikan berdasarkan beberapa hal di bawah ini:

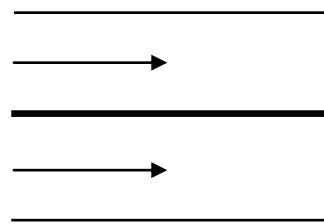
1. Berdasarkan Lokasi Kecelakaan

a. Jalan lurus:

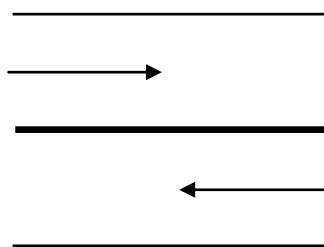
1. 1 Lajur yang searah



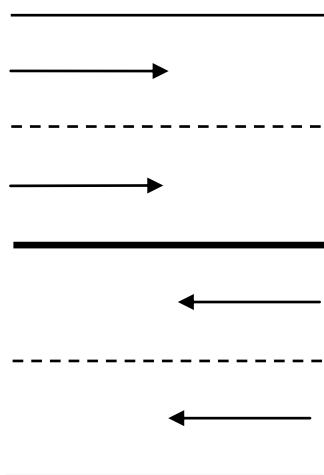
2. 2 jalur yang searah



3. 2 lajur yang berlawanan arah



4. 4 lajur 2 arah



Gambar 2.1: Lajur dan arah jalan

- b. Tikungan jalan;
- c. Persimpangan jalan, pertigaan atau perempatan jalan;
- d. Tanjakan atau turunan.

2. Berdasarkan Waktu Terjadinya Kecelakaan

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 – jam 06.00
- 2. Pagi hari : jam 06.00 – jam 12.00
- 3. Siang hari : jam 12.00 – jam 18.00
- 4. Malam hari : jam 18.00 – jam 24.00

Dari keempat pengelompokkan di atas bias dijadikan dua kelompok yaitu kelompok terang (pagi dan siang hari) dan kelompok gelap (malam dan dini hari).

3. Berdasarkan tingkat kecelakaan, maka kecelakaan dibagi dalam empat golongan yaitu:

- a. kecelakaan sangat ringan (*damage only*): kecelakaan yang hanya mengakibatkan kerusakan/korban benda saja.
- b. kecelakaan ringan: kecelakaan yang mengakibatkan korban luka ringan.
- c. kecelakaan berat: kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat.
- d. kecelakaan fatal: kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia.

4. Berdasarkan kelas korban kecelakaan. Menurut PP No. 43 tahun 1993, korban kecelakaan terdiri dari:

- a. Korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah terjadi kecelakaan tersebut.
- b. Korban luka berat adalah korban kecelakaan harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan atau karena luka - luka yang terjadi korban tersebut mengalami cacat tetap/permanen.

- c. Korban luka ringan yaitu korban yang tidak termasuk ke dalam korban mati dan korban luka berat, artinya korban tersebut tidak perlu dirawat di rumah sakit atau dirawat tidak lebih dari 30 hari.

Dalam menganalisa kecelakaan, maka digunakan berdasarkan analisa korban akibat dari kecelakaan yang meliputi Meninggal Dunia (MD), Luka Berat (LB), Luka Ringan (LR), dan kerugian material. Untuk mempermudah dalam mengidentifikasi kecelakaan lalu lintas sepanjang jalan raya Dolok Masihul Kecamatan Dolok Masihul Kabupaten Serdang Bedagay, maka pada penelitian ini skala korban kecelakaan diambil dari Pedoman Operasi Unit Penelitian Kecelakaan Lalu lintas (ABIU/UPK) Tahun 2007 sebagai berikut:

1. Kecelakaan dengan korban mati = 6
2. Kecelakaan dengan korban luka parah = 3
3. Luka ringan = 0,8
4. Hanya kerusakan ringan = 0,2

Klasifikasi kecelakaan berdasarkan kerusakan yang terjadi akibat kecelakaan pada *section* yang biasa disebut *severity factor* dengan Pers. 2.1.

$$Y = p_1 n_1 + p_2 n_2 + p_3 n_3 + p_4 n_4 \tag{2.1}$$

Dimana:

$Y = APW$ (*Accident Point Weightage*) atau nilai tingkat keparahan

n_1, n_2, n_3 dan n_4 = bobot tingkat keparahan kecelakaan berdasarkan tingkat kerugian seperti meninggal, luka berat, luka ringan, kerugian material.

Dimana:

P_1 = Korban kecelakaan yang meninggal dunia

P_2 = Korban kecelakaan yang luka berat

P_3 = Korban kecelakaan yang luka ringan

P_4 = Korban kecelakaan yang hanya kerugian material

5. Berdasarkan Cuaca

Faktor ini membagi keadaan cuaca dalam kaitannya dengan pencatatan kecelakaan sebagai berikut:

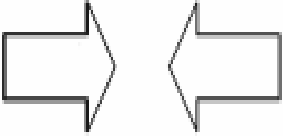
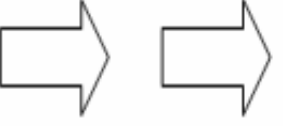

- a. Cerah;
- b. Mendung;
- c. Gerimis;
- d. Hujan.

Dari pengelompokan di atas, dapat dijadikan dua kelompok dalam pengaruhnya terhadap permukaan jalan, yaitu kelompok kering (cerah dan mendung) dan kelompok basah (hujan dan gerimis).

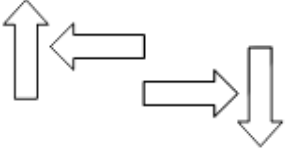

6. Berdasarkan jenis kecelakaan yang terjadi, diklasifikasikan atas beberapa tabrakan, yaitu depan - depan, depan - belakang, tabrakan sudut, tabrakan sisi, lepas kontrol, tabrak lari, tabrak massal, tabrak pejalan kaki, tabrak parkir, dan tabrakan tunggal. Jenis tabrakan yang melatarbelakangi terjadinya kecelakaan lalu lintas menjadi:
 - a. Tabrakan depan – depan adalah jenis tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana keduanya saling beradu muka dari arah yang berlawanan, yaitu bagian depan kendaraan yang satu dengan bagian depan kendaraan lainnya.
 - b. Tabrakan depan – samping adalah jenis tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana bagian depan kendaraan yang satu menabrak bagian samping kendaraan lainnya.
 - c. Tabrakan depan – belakang adalah jenis tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana bagian depan kendaraan yang satu menabrak bagian belakang kendaraan di depannya dan kendaraan tersebut berada pada arah yang sama.
 - d. Tabrakan samping – samping adalah jenis tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana bagian samping kendaraan yang satu menabrak bagian yang lain.
 - e. Menabrak penyeberang jalan adalah jenis tabrakan antara kendaraan yang tengah melaju dan pejalan kaki yang sedang menyeberang jalan.
 - f. Tabrakan sendiri adalah jenis tabrakan dimana kendaraan yang tengah melaju mengalami kecelakaan sendiri atau tunggal.

- g. Tabrakan beruntun adalah jenis tabrakan dimana kendaraan yang tengah melaju menabrak mengakibatkan terjadinya kecelakaan yang melibatkan lebih dari dua kendaraan secara beruntun.
- h. Menabrak obyek tetap adalah jenis tabrakan dimana kendaraan yang tengah melaju menabrak obyek tetap di jalan.
7. Berdasarkan jenis kendaraan, sesuai dengan penggolongan kendaraan yang diterapkan oleh pengelola jalan yaitu golongan I, golongan IIa, dan golongan IIb dengan jenis - jenis kendaraan seperti: sedan, *jeep*, *pick up*, mini bus, bus sedang, bus besar 2 as, bus besar > 3 as, truk kecil, truk besar 2 as, truk besar > 3 as, truk trailer dan truk gandeng.

Tabel 2.1: Klasifikasi Kecelakaan Berdasarkan Posisi Terjadinya (Hermariza, 2008).

Gambar / Lambang	Klasifikasi	Keterangan / kemungkinan
	Tabrak Depan	-Terjadi pada lurus yang berlawanan arah -Terjadi pada satu ruas jalan searah - Pengeraman mendadak
	Tabrak Belakang	-Terjadi pada lurus yang berlawanan arah -Terjadi pada satu ruas jalan searah - Pengeraman mendadak
	Tabrak Samping	-Terjadi pada lurus yang berlawanan arah -Terjadi pada satu ruas jalan searah - Pengeraman mendadak

Tabel 2.1: *Lanjutan*

Gambar / Lambang	Klasifikasi	Keterangan / kemungkinan
	Tabrak Sudut	<ul style="list-style-type: none"> -Terjadi pada lurus yang berlawanan arah -Terjadi pada satu ruas jalan searah - Pengeraman mendadak
	Kehilangan Kontrol	<ul style="list-style-type: none"> -Terjadi pada lurus yang berlawanan arah -Terjadi pada satu ruas jalan searah - Pengeraman mendadak

2.3 Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang disebabkan oleh banyak faktor, yang pada dasarnya disebabkan oleh kurang efektifnya gabungan dari faktor-faktor utama yaitu: pemakai jalan (manusia), lingkungan, jalan dan kendaraan. Ada tiga unsur dasar yang menentukan keamanan jalan raya, yaitu: kendaraan, pengemudi serta fisik jalan itu sendiri. Untuk mengatur ketiga unsur utama tersebut diperlukan peraturan perundang-undangan, standar-standar yang mengatur syarat keamanan jalan. Untuk lebih jelas faktor-faktor tersebut diuraikan lebih lanjut di bawah ini:

2.3.1 Faktor Pemakai Jalan

Pemakai jalan merupakan unsur yang terpenting dalam lalu lintas karena, manusia sebagai pemakai jalan adalah unsur yang utama terjadinya pergerakan lalu lintas (Seosantiyo, 1985). Pemakai jalan adalah semua orang yang menggunakan fasilitas langsung dari satu jalan (Warpani, 2001) menyebutkan bahwa faktor manusia sebagai pengguna jalan dapat dipilah menjadi dua golongan yaitu:

- a. Pengemudi, termasuk pengemudi kendaraan tak bermotor.

- b. Pejalan kaki, termasuk para pedagang asongan, pedagang kaki lima, dan lain-lain.

Tabel 2.2: Elemen utama faktor pemakai jalan (Yasa, 2000).

Faktor Fisiologis	Faktor Psikologis
Sistem saraf	Motivasi
Penglihatan	Kecerdasan
Pendengaran	Pengalaman
Stabilitas perasaan	Emosi
Sensasi/rasa lain (seperti sentuhan dan bau)	Kedewasaan
Modifikasi, seperti mabuk dan kelelahan	Kebiasaan

2.3.2 Faktor Pengemudi

Menurut pasal 1 Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi, sebagai peraturan pelaksana dari Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor. Pengemudi kendaraan baik kendaraan bermotor maupun tidak bermotor merupakan penyebab kecelakaan yang utama sehingga sangat perlu diperhatikan.

Tingkah laku pribadi pengemudi di dalam arus lalu lintas adalah faktor yang menentukan karakteristik lalu lintas yang terjadi. Bertambahnya usia atau orang yang lebih tua akan lebih banyak mengalami kecelakaan karena reflek pengemudi menjadi lebih lambat dan kemampuan fisik tertentu akan menurun (Oglesby dan Hicks, 1988). Faktor fisik yang penting untuk mengendalikan kendaraan dan mengatasi masalah lalu lintas adalah:

a. Penglihatan

Dari segi penglihatan manusia panca indera mata perlu mendapat perhatian besar karena hampir semua informasi dalam mengemudikan kendaraan diterima

melalui penglihatan, bahkan dikatakan bahwa indera penglihatan terlalu dibebani dalam mengemudi.

b. Pendengaran

Pendengaran diperlukan untuk mengetahui peringatan-peringatan seperti bunyi klakson, sirine, peluit polisi dan lain sebagainya. Namun sering kali peringatan tersebut disertai isyarat yang dapat dilihat dengan mata. Reaksi dalam mengemudi erat hubungannya dengan kondisi fisik manusia (*Human Phisycal Factor*), dari penerima rangsangan setelah melihat suatu tanda (rambu) sampai pengambilan tindakan tersebut terdiri dari:

1. *Perception* atau pengamatan yaitu rangsangan pada panca indera meliputi penglihatan diteruskan oleh panca indera yang lain.
2. *Identification* yaitu penelaahan atau pengidentifikasian dan pengertian terhadap rangsangan.
3. *Emotion* atau *Judgement* yaitu proses pengambilan keputusan untuk menentukan reaksi yang sesuai (misalnya, berhenti, menyalip, menepi, atau membunyikan tanda suara).
4. *Violation* (reaksi) yaitu pengambilan tindakan yang membutuhkan koordinasi dengan kendaraan, misalnya menginjak pedal rem, banting setir, dan lain sebagainya.

Total waktu yang diperlukan untuk melaksanakan pengamatan (*Perception*) sampai pada reaksi (*Violation*) sering disebut PIEV Time yang besarnya = 2,5 detik, dipakai untuk menentukan jarak berhenti yang aman untuk setiap tingkat kecepatan dan PIEV Time= 2,0 detik, untuk jarak pandang di persimpangan jalan (Pignataro, 1973).

2.3.3 Faktor Pejalan Kaki

Pejalan kaki sebagai salah satu unsur pengguna jalan dapat menjadi korban kecelakaan dan dapat pula menjadi penyebab kecelakaan. Pejalan kaki sangat mudah mengalami cedera serius atau kematian jika ditabrak oleh kendaraan bermotor. Pelayanan terhadap pejalan kaki perlu mendapat perhatian yang optimal, yaitu dengan cara memisahkan antara kendaraan dan pejalan kaki, baik menurut ruang dan waktu, sehingga kendaraan dan pejalan kaki berada pada

tempat yang aman. Pemisahan ini dapat dilakukan dengan menyediakan fasilitas trotoar untuk mencegah agar pejalan kaki tidak berjalan secara regular di sepanjang jalan (Warpani, 2001).

Menurut World Health Organization (2013), setiap tahun, lebih dari 270000 pejalan kaki kehilangan nyawa mereka di jalan-jalan di dunia. Kecelakaan tersebut terjadi pada saat sekolah, bekerja, menuju ibadah, dan mengunjungi teman. Secara global, pejalan kaki merupakan 22% dari semua kematian jalan, dan di beberapa negara proporsi ini setinggi dua pertiga. Jutaan orang terluka dalam kecelakaan lalu lintas terkait dengan pejalan kaki, beberapa yang menjadi cacat permanen. Kapasitas untuk merespon keselamatan pejalan kaki merupakan komponen penting dari upaya untuk mencegah kecelakaan lalu lintas jalan.

2.3.4 Faktor Kendaraan

Kendaraan adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Menurut pasal 1 dari Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, sebagai peraturan pelaksana dari Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Kendaraan bermotor dapat dikelompokkan dalam beberapa jenis, yaitu: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Kendaraan adalah dasar sistem lalu lintas aman yang memerlukan interaksi antara pengguna, kendaraan dan lingkungan jalan (European Commission, Directorate-General Transport and Energy, 2009).

Menurut Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, sebagai peraturan pelaksana dari Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan peralatan pengereman yang meliputi rem utama dan rem parkir dan mekmiki sistem roda yang meliputi roda-roda dan sumbu roda. Roda-roda tersebut berupa pelek-pelek dan ban-ban hidup serta sumbu atau gabungan sumbu-sumbu roda yang dapat menjamin keselamatan. Di samping sistem roda kendaraan bermotor juga harus mekmiki suspensi berupa penyangga yang mampu menahan beban, getaran dan kejutan untuk menjamin keselamatan dan perlindungan terhadap penggunanya.

Lampu-lampu tambahan pada kendaraan bermotor bisa mengurangi resiko kecelakaan (*Pignataro, 1973*). Perlengkapan lampu-lampu dan alat pemantul cahaya pada kendaraan bermotor harus meliputi lampu utama dekat secara berpasangan, lampu utama jauh secara berpasangan, lampu penunjuk arah secara berpasangan di bagian depan dan bagian belakang kendaraan, lampu rem secara berpasangan, lampu posisi depan secara berpasangan, lampu mundur, lampu penerangan tanda nomor kendaraan di bagian belakang kendaraan, lampu isyarat peringatan bahaya dan lampu tanda batas secara berpasangan. Sabuk pengaman berjumlah dua atau lebih yang dipasang untuk melengkapi tempat duduk pengemudi dan tempat duduk penumpang.

Sebab-sebab kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan antara lain:

1. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perlengkapan kendaraan yaitu:
 - a. Alat-alat rem tidak bekerja dengan baik.
 - b. Alat-alat kemudi tidak bekerja dengan baik.
 - c. Ban atau roda dalam kondisi buruk.
 - d. Tidak ada kaca spion.
2. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh penerangan kendaraan yaitu:
 - a. Syarat lampu penerangan tidak terpenuhi.
 - b. Menggunakan lampu yang menyilaukan.
 - c. Lampu tanda rem tidak bekerja.
3. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengamanan kendaraan, misalnya:
Karoseri kendaraan yang tidak memenuhi syarat keamanan.
4. Kecelakaan lalu lintas yang di sebabkan oleh mesin kendaraan, contohnya:
Mesin tiba-tiba mogok di jalan.
5. Karena hal-hal lain dari kendaraan, contohnya:
 - a. Muatan kendaraan terlalu berat untuk truk dan lain-lain.
 - b. Perawatan kendaraan yang kurang baik (persneling blong, kemudi patah dan lain-lain).

2.3.5 Faktor Jalan

Karakteristik jalan raya berkaitan dengan kegiatan lalu lalang kendaraan karena ini mekmiki hubungan langsung dengan karakteristik dari pengemudi dan kendaraan (*Mike Slinn dkk, 2005*).

Sifat-sifat dan kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Perbaikan kondisi jalan mempengaruhi sifat-sifat kecelakaan. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dengan cara yang benar dan perawatan secukupnya dengan harapan keselamatan akan didapat dengan cara demikian. Perencanaan tersebut berdasarkan pada hasil analisa fungsi jalan, volume dan komposisi lalu lintas, kecepatan rencana, topografi, faktor manusia, berat dan ukuran kendaraan, lingkungan sosial serta dana.

Penyimpangan dari standar perencanaan dan kriteria perencanaan jalan bagi suatu ruas jalan hanya akan mengakibatkan turunnya nilai aman ruas jalan tersebut. Bila dalam pelaksanaan terpaksa menyimpang dari ketentuan standar, maka informasi atas rawan kecelakaan harus segera dipasang sebelum suatu jalan dibuka untuk umum. Selain itu pada lokasi rawan harus diberi informasi yang jelas mengenai kondisi jalan tersebut sehingga pengemudi mengetahui kondisi sekitarnya dan lebih berhati-hati. Informasi tersebut dapat berupa *delineator* (garis pembatas jalan) yang khusus digunakan pada waktu malam hari dan dilengkapi dengan cat yang dapat memantulkan cahaya tonggak di tepi jalan, mata kucing dan marka dengan cat yang dapat memantulkan cahaya.

Jalan sebagai landasan bergeraknya kendaraan harus direncanakan sedemikian rupa agar memenuhi syarat keamanan dan kenyamanan bagi pemakainya. Perencanaan geometrik jalan harus memperhatikan: lalu lintas yang akan lewat pada jalan tersebut, kelandaian jalan, alinyemen horizontal, persilangan dan komponen pada penampang melintang (Soesantiyo, 1985).

Faktor yang disebabkan oleh faktor jalan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perkerasan jalan:
 - a. Lebar perkerasan yang tidak memenuhi syarat.
 - b. Permukaan jalan yang licin dan bergelombang.
 - c. Permukaan jalan yang berlubang.
2. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh alinyemen jalan:
 - a. Tikungan yang terlalu tajam.
 - b. Tanjakan dan turunan yang terlalu curam

3. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pemeliharaan jalan:
 - a. Jalan rusak.
 - b. Perbaikan jalan yang menyebabkan kerikil dan debu berserakan
4. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh penerangan jalan:
 - a. Tidak adanya lampu penerangan jalan pada malam hari.
 - b. Lampu penerangan jalan yang rusak dan tidak diganti.
5. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh rambu-rambu lalu lintas:
 - a. Rambu ditempatkan pada tempat yang tidak sesuai.
 - b. Rambu lalu lintas yang ada kurang atau rusak.
 - c. Penempatan rambu yang membahayakan pengguna jalan.

2.3.6 Faktor Lingkungan

Faktor lingkungan yang tergabung dalam sebagian besar hubungan kerusakan melalui jumlah struktural yang mencakup kontribusi tanah dasar dan lapisan koefisien kekuatan bawah dalam kondisi tertentu. Dengan demikian, efek dari curah hujan dan drainase berada di bawah kondisi normal tercermin dalam variabel kekuatan tersebut. Hanya ketika kondisi yang merugikan, sifat material berubah secara signifikan oleh pengaruh musim, sehingga diperlukan untuk memperkirakan negara dengan musim yang berbeda (Bent, 2005).

1. Lokasi Jalan

- a. Di dalam kota, misalnya di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan dan lain sebagainya.
- b. Di luar kota, misalnya di daerah datar, pedesaan, pegunungan, dan sebagainya.
- c. Di tempat khusus, misalnya di depan tempat ibadah, rumah sakit, tempat wisata dan lain sebagainya.

2. Iklim atau Musim

Indonesia mengalami dua macam musim yaitu musim penghujan dan musim kemarau, hal ini menjadi perhatian bagi pengemudi agar selalu waspada dalam mengemudikan kendaraannya. Selain itu adanya pergantian waktu dari pagi, siang, sore dan malam hari memberikan intensitas cahaya yang berbeda-beda. Hal

tersebut mempengaruhi keadaan jalan yang terang, gelap atau remang-remang. sehingga mempengaruhi penglihatan pengemudi sewaktu mengendarai kendaraannya.

3. Volume Lalu Lintas

Arus atau volume lalu lintas pada suatu jalan raya diukur berdasarkan jumlah kendaraan yang melewati titik tertentu selama selang waktu tertentu (Oglesby dan Hick, 1988). Volume lalu lintas dinyatakan dengan “Lalu lintas Harian Ratarata Pertahun” yang disebut AADT (*Average Annual Daily Traffic*) atau LHR (Lalu lintas Harian Rata-rata) bila periode pengamatan kurang dari satu tahun.

Kapasitas jalan dapat bervariasi secara substansial tergantung pada volume kendaraan atau pengguna jalan lainnya. Ini berarti model rekayasa lalu lintas atau tindakan tidak dapat diterapkan tanpa analisis yang cermat dari kondisi setempat, misalnya berbagai kendaraan dan moda transportasi dapat melakukan evaluasi ulang mendasar dari asumsi yang mendasari dan perhitungan parameter (Bent, 2005).

2.4 Laporan Kecelakaan Lalu lintas

Catatan tentang kecelakaan merupakan suatu hal yang penting untuk mengetahui kekurangan khusus dan kekurangan umum dalam program pencegahan kecelakaan. Catatan ini perlu untuk mengestimasi kesuksesan setiap upaya. Laporan tentang kecelakaan meliputi semua fakta yang mungkin terdapat dalam analisa berangkai. Kategori utama informasi tentang kecelakaan yang dicatat meliputi:

1. Lokasi kecelakaan
2. Identifikasi kendaraan, pengemudi, penumpang dan pejalan kaki yang terlibat
3. Perincian tentang luka dan kefatalan serta pertolongan pertama yang perlu diperlukan
4. Diagram situasi dan kondisi kecelakaan
5. Bagian kendaraan yang rusak dan tingkat kerusakan
6. Karakter jalan, kondisi pada lokasi kecelakaan
7. Kontrol lalu lintas pada lokasi kecelakaan
8. Alkohol yang diindikasikan atau tidak

9. Instansi yang diberitahukan dalam kaitan kecelakaan tertentu (Simanjuntak, 2012).

Menurut Hobbs (1995) menyatakan pada umumnya data yang digunakan dalam pelaporan kecelakaan lalu lintas digolongkan kedalam empat golongan besar yaitu:

1. Umum, yaitu meliputi:

- a. Waktu (tanggal, hari, jam, bulan, dan tahun).
- b. Lokasi dan kondisi cuaca.
- c. Jenis hari (hari kerja dan hari libur).
- d. Kelas jalan.

2. Pemakai jalan, yang meliputi:

a. Informasi personal

1. Umur, jenis kelamin, status perkawinan, pekerjaan, dan kelemahan fisik.
2. Tujuan perjalanan dan catatan kecelakaan sebelumnya.
3. Pengalaman pengemudi.

b. Informasi umum

1. Posisi yang mengalami kecelakaan, kerusakan kendaraan dan jenis luka (luka ringan dan luka berat).
2. Jumlah penumpang dan pengemudi yang berada dalam kendaraan.
3. Kondisi pengemudi (mabuk, mengantuk, sakit, dan lain-lain).
4. Wawancara dengan saksi dan pencatat urutan kejadian.

3. Kendaraan yang meliputi:

- a. Jenis dan tahun pembuatan.
- b. Kelengkapan kendaraan (rem, ban, suspensi, dan lain-lain).
- c. Kondisi lampu dan indikator.
- d. Kerusakan yang diderita dan posisi kendaraan.
- e. Kapasitas tempat duduk.
- f. Kendaraan digunakan dalam kondisi waktu dan kondisi muatan.
- g. Jenis pergerakan kendaraan pada saat terjadi kecelakaan.
- h. Perlengkapan tambahan (sabuk pengaman/helm).

4. Lingkungan jalan, meliputi:

- a. Pengaturan lalu lintas

1. Rambu (arah/jurusan, peringatan, perintah dan pemberitahuan).
 2. Marka jalan.
 3. Tempat penyebrangan pejalan kaki.
 4. Pengaturan yang lainnya (jalan satu arah, kecepatan, parkir, tempat perhentian bus, dan lain-lain).
- b. Lalu lintas
- c. Volume, kecepatan dan komposisi lalu lintas
- d. Perencana jalan
1. Kemiringan (grade), alinyemen, lebar jalan dan penampang melintang jalan.
 2. Gambar persimpangan, tikungan, median, dan lain-lain.
 3. Perlengkapan jalan.
 4. Permukaan jalan.
 5. Perlengkapan bentuk dan jenis kendaraan (perkerasan lentur dan perkerasan kaku).
 6. Koefisien gesekan jalan.
 7. Drainase dan kondisi penerangan jalan.
 8. Kerusakan jalan.
 9. Batas tata guna lahan. Posisi jalan keluar dan bangunan khusus (sekolah, perumahan, pabrik dan lain-lain), lokasi akses.
 10. Pertimbangan khusus. Pergerakan kendaraan dan pejalan kaki, termasuk hewan.

2.5 Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan

Tidak semua lokasi yang mengalami kecelakaan lalu lintas dipastikan akan diperbaiki dan disertakan kedalam program penanganan daerah rawan kecelakaan. Dalam hal ini tergantung pada jumlah keuangan dan sumber daya lain yang tersedia serta kriteria yang digunakan untuk menentukan suatu daerah rawan kecelakaan. Untuk mengidentifikasi lokasi daerah rawan kecelakaan, terlebih dahulu memerlukan definisi “ukuran” lokasi tersebut dan “kriteria” untuk memperbaiki persoalan tersebut.

Berdasarkan Pedoman Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu lintas (Pd T-09-2004-B), lokasi rawan kecelakaan merupakan suatu lokasi dimana angka kecelakaan tinggi dengan kejadian kecelakaan berulang dalam suatu ruang dan rentang waktu yang relatif sama yang diakibatkan oleh suatu penyebab tertentu. Suatu lokasi dinyatakan sebagai lokasi rawan kecelakaan lalu lintas apabila:

1. Lokasi kejadian kecelakaan relatif menumpuk;
2. Lokasi kecelakaan berupa persimpangan atau segmen ruas jalan sepanjang 100 - 300 m untuk jalan perkotaan, ruas jalan sepanjang 1 km untuk jalan antar kota;
3. Kecelakaan terjadi dalam ruang dan rentang waktu yang relatif sama; dan
4. Mekonomi penyebab kecelakaan dengan faktor yang spesifik.

Untuk mengidentifikasi lokasi kecelakaan berdasarkan frekuensi kecelakaan, maka terdapat 15 atau sekurang-kurangnya 10 lokasi kecelakaan (bila memungkinkan) atau kurang dari 10 lokasi kecelakaan terburuk dilakukan berdasarkan frekuensi kecelakaan tertinggi dari data kecelakaan selama 3 tahun berturut-turut atau sekurang - kurangnya 2 tahun berturut – turut.

2.5.1 Kriteria Daerah Rawan Kecelakaan

Daerah rawan kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) yaitu:

1. *Black Spot* adalah titik daerah rawan kecelakaan;
2. *Black Site* adalah ruas (jalan) daerah rawan kecelakaan;
3. *Black Area* adalah wilayah rawan kecelakaan.

Black spot biasanya berkaitan dengan daerah perkotaan dimana lokasi kecelakaan dapat diidentifikasi dengan pasti dan tetap pada suatu titik tertentu. Kondisi umum yang sering dijumpai untuk jalan – jalan luar kota adalah *black site* dimana kecelakaan terjadi pada segmen – segmen tertentu. Klasifikasi terakhir *black area* biasanya dijumpai pada daerah – daerah atau wilayah yang homogen misalnya perumahan, industri dan sebagainya. Adapun kriteria lokasi titik

kecelakaan (*black spot*) secara umum, yang digunakan untuk mengidentifikasi titik kecelakaan (*black spot*) adalah:

1. Jumlah kecelakaan selama periode tertentu melebihi suatu nilai tertentu;
2. Tingkat kecelakaan atau *accident rate* (per kendaraan) untuk suatu periode tertentu melebihi suatu nilai tertentu;
3. Jumlah kecelakaan dan tingkat kecelakaan keduanya melebihi nilai tertentu;
4. Tingkat kecelakaan melebihi nilai kritis yang diturunkan dan analisis statistik data tersedia.

Untuk menentukan kerawanan suatu lokasi (*black spot*) formula yang digunakan Pers. 2.3.

$$TKL = \frac{JKL}{(V \times 365)} 10^6 \quad (2.3)$$

Dengan:

TKL = Tingkat kecelakaan pada lokasi dalam juta

JKL = Jumlah kendaraan rata – rata per tahun pada lokasi

V = Volume lalu lintas harian rata - rata

Untuk mengidentifikasi *black site* menggunakan perhitungan yang sama dengan cara menentukan *black spot*, sehingga formula yang digunakan Pers. 2.4.

$$TKL = \frac{JKR}{(K \times 365)} 10^6 \quad (2.4)$$

Dengan:

TKL = Tingkat kecelakaan pada ruas jalan dalam juta kendaraan km

JKR = Jumlah kendaraan rata–rata per tahun pada ruas jalan

Dimana:

$$K = V \times L \quad (2.5)$$

Dimana:

V = Volume lalu lintas harian rata – rata

L = Panjang ruas kilometer (km)

Selain kriteia di atas ada hal lain yang dapat digunakan untuk menentukan ruas rawan kecelakaan dalam mengidentifikasi *black site* adalah sebagai berikut:

1. Jumlah kecelakaan melebihi nilai tertentu;
2. Jumlah kecelakaan per km melebihi nilai tertentu;
3. Tingkat kecelakan atau jumlah kecelakaan per kendaraan melebihi nilai tertentu.

Dua kriteia tersebut dapat digunakan untuk menetapkan daerah atau ruas yang mempunyai potensi tinggi terhadap kecelakaan sebagai berikut:

1. Geometri jalan yang tidak memenuhi syarat, misalnya tikungan ganda dengan jarak pandang terbatas, lebar jalan yang terlalu sempit, tidak ada bahu jalan dan sebagainya.
2. Perubahan besaran komponen – komponen sistem angkutan jalan raya yang melalui ruas dengan kondisi geometri yang ada seperti sekarang, misalnya perubahan volume lalu lintas perubahan kualitas perubahan.

2.6 Metode Kecelakaan Lalu Lintas

Untuk mengetahui faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan, maka dapat dilakukan analisis statiska dengan menggunakan tingkat keterandalan (α). Adapun teknik analisis statistik menurut Pedoman Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu lintas (Pd T-09-2004-B) sebagai berikut:

1. Variabel: tentukan tipe kecelakaan sejenis baik untuk lokasi yang diamati (*site*) maupun untuk keseluruhan lokasi di luar lokasi yang ditinjau.
2. Hipotesis: buat suatu pernyataan dengan asumsi - asumsi untuk menguji adanya persamaan atau perbedaan dari kondisi *site* dengan kontrol, dengan hipotesis nol (H_0) dan alternatifnya (H_i).

H_0 : tidak terdapat perbedaan yang berarti antara jumlah angka kecelakaan pada grup kecelakaan pada suatu lokasi rawan dengan tipikal kecelakaan yang sejenis pada ruas jalan.

H_i : terdapat perbedaan yang berarti.

Menurut Khisty dan Lall (1989) menyatakan bahwa ada 8 (delapan) metode dalam mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan, yaitu:

1. Metode Frekuensi;
2. Metode Tingkat Kecelakaan;
3. Metode Laju Frekuensi;
4. Metode Kendali Mutu Tingkat;
5. Metode Keparahan Kecelakaan;
6. Metode Indeks Bahaya;
7. Inventori Fitur Jalan Berbahaya.
8. Metode Angka Ekuivalen Kecelakaan

1. Metode Frekuensi

Metode frekuensi digunakan untuk mengidentifikasi dan memeringkatkan lokasi berdasarkan banyaknya kecelakaan. Suatu nilai dapat ditetapkan untuk pekmihan tempat, seperti 10 atau lebih per tahun (meliputi semua jenis kecelakaan). Jalan raya yang panjangnya 2500 km (sekitar 400 km) atau kurang umumnya.

2. Metode Tingkat Kecelakaan

Menggabungkan frekuensi kecelakaan dengan kendaraan (yakni, volume lalu lintas) dan dinyatakan sebagai “kecelakaan per juta kendaraan untuk persimpangan” atau “kecelakaan per juta kendaraan – km perjalanan” untuk bagian jalan raya. Tempatnya kemudian diperingkat dalam urutan tingkat kecelakaan yang sistem menurun dan sistem jalan raya yang panjangnya 10.000 km atau kurang dapat menggunakan Pers. 2.6.

$$R_{sp} = \frac{A(1.000.000)}{365 (TL)} \quad (2.6)$$

Untuk bagian – bagian jalan Pers. 2.7.

$$R_{se} = \frac{A(1.000.000)}{365 (TVL)} \quad (2.7)$$

Dimana:

R_{sp} = tingkat kecelakaan di satu titik (kecelakaan/juta kendaraan)
 R_{se} = tingkat kecelakaan di bagian (kecelakaan/juta kendaraan-km)
 A = jumlah kecelakaan untuk periode kajian
 T = AADT selama periode kajian
 V = perjumlahan volume yang masuk untuk seluruh cabang persimpangan
 L = panjang bagian jalan (km).

3. Metode Laju Frekuensi

Biasanya terlebih dahulu mekmih sejumlah (besar sampel tempat dengan kecelakaan tinggi yang didasari pada kriteria jumlah kecelakaan, kemudian memetakan frekuensi kecelakaan pada sumbu mendatar dan tingkat kecelakaan pada sumbu tegak. Sehingga kecelakaan dapat dikategorikan dengan menepatkannya dalam satu sel matriks.

4. Metode Kendali Mutu Tingkat

Memanfaatkan pengujian statistik dalam menentukan tingkat kecelakaan pada tempat yang sangat lebih tinggi daripada laju rata-rata yang ditentukan sebelumnya untuk tempat – tempat dengan karakteristik yang serupa, yang didasarkan pada distribusi *Poisson* dapat digunakan Pers. 2.8.

$$R_c = R_a + K \left[\frac{R_a}{M} \right]^{1/2} \quad (2.8)$$

Dimana:

R_c = Tingkat kecelakaan kritis untuk suatu titik (kecelakaan/ 10^6 kend) atau ruas (kecelakaan/ 10^6 kend-km)

R_a = Tingkat kecelakaan rerata untuk suatu titik dengan karakteristik serupa atau pada jenis jalan yang sama

M = Juta kendaraan yang melewati titik atau juga kendaraan-km perjalanan dalam satu ruas jalan

K = Faktor probabilitas yang ditentukan oleh tingkat signifikan yang diinginkan.

Nilai K ini ditentukan oleh probabilitas bahwa tingkat kecelakaan cukup besar sehingga kecelakaan ini tidak dapat dianggap sebagai kejadian acak. Nilai K pilihan ialah sebagai berikut:

Tabel 2.3: Nilai K pilihan (Khisty dan Lall 1989)

P (probabilitas)	0,005	0,0075	0,05	0,075	0,10
K	2,576	1,960	1,645	1,440	1,282

Nilai – nilai *K* yang paling lazim digunakan ialah 2,576 dan 1,645

5. Metode Keparahan Kecelakaan

Digunakan untuk mengidentifikasi dan memeringkat prioritas tempat-tempat kecelakaan yang tinggi, dimana keparahan kecelakaan dikelaskan oleh *Nation Safety Council* (Amerika Serikat) dan banyak negara bagian ke dalam 5 (lima) katagori berikut:

Kecelakaan fatal F: satu kematian atau lebih (F)

Luka – luka jenis A: kecelakaan yang menyebabkan cacat (A)

Luka – luka jenis B: kecelakaan bukan cacat (B)

Luka – luka jenis C: kemungkinan luka – luka (C)

PDO: hanya kerusakan harta benda (PDO = *Property Damage Only*)

Salah satu dari banyak metode keparahan menggunakan faktor hanya kerusakan harta benda ekivalen (EPDO - *equivalent property damage only*), dengan Pers. 2.9.

$$EDPO = 9,5(F+A) + 3,5(B+C) + PDO \quad (2.9)$$

Dengan huruf – huruf menandakan jumlah setiap kategori. Pemeringkatan tempat berdasarkan jumlah EPDO yang dihitung.

6. Metode Indeks Bahaya

Mengembangkan indeks tingkat di setiap tempat yang dicurigai, dan data mentah menjadi faktor diikonversi menjadi nilai petunjuk menggunakan grafik. Nilai petunjuk ini kemudian dikalikan dengan faktor pembobot, metode seperti ini digunakan di Malaysia, seperti Pers. 3.0.

$$H.I = \frac{\text{Jumlah HI Parsial}}{\text{Jumlah bobot yang berlaku}} \quad (3.0)$$

7. Metode Inventori Fitur Jalan Berbahaya

Sebagian dasar didasarkan pada perbandingan kegagalan jalan yang ada dengan standar keselamatan dan desain. Tujuan dari desain keselamatan jalan proaktif atau keselamatan desain sadar memperkirakan risiko tersebut. Contoh – contoh fitur berbahaya adalah jalan yang sempit, kemiringan sisi jalan yang terjal, lajur atau bahu yang sempit, jembatan layang tak berpagar dan sebagainya. Dalam metode ini, identifikasi lokasi rawan kecelakaan melalui survei langsung ke lokasi kecelakaan. Semakin banyak kekurangan fitur pada jalan tersebut, maka dapat dikategorikan jalan sebagai *black spot*.

8. Metode AEK (Angka Ekuivalen Kecelakaan)

Metode ini digunakan untuk menganalisis titik kecelakaan tertinggi (blackspot) yang terjadi di daerah yang akan ditinjau. (AEK) Angka Ekuivalen Kecelakaan adalah angka untuk pembobotan kelas kecelakaan. Perhitungan AEK terikat dengan tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas dan jumlah kejadian kecelakaan yang menyebabkan kerugian material. Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Kimpraswil (2004), telah membuat formula matematik untuk menghitung nilai AEK (Angka Ekuivalen Kecelakaan) dengan Pers. 3.1.

$$AEK = 12MD + 3 (LB+LR) + K \quad (3.1)$$

dengan:

MD = Korban meninggal (jiwa)

LB =Jumlah korban luka berat (orang)

LR = Jumlah korban luka ringan (orang)

K = Jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas dengan kerugian material

2.7 Upaya penanganan Kecelakaan Lalu lintas

Dalam penanganan kecelakaan jalan raya, pendekatan umum yang sering dilakukan adalah pendekatan interval yakni, berusaha suatu keadaan yang jelak (jalan dengan potensi bahaya kecelakaan yang besar atau jalan dengan korban kecelakaan

yang tinggi) menjadi lebih baik (jalan dengan potensi bahaya yang jauh berkurang). Pendekatan ini sering diformulasikan berupa tujuan penanganan yaitu berkurangnya angka kematian akibat kecelakaan atau berkurangnya kerugian ekonomi akibat kecelakaan (Luderwijk, 2002).

Tindakan penanganan yang dilakukan menyangkut kepada tiga hal yakni:

- a. upaya penegak hukum (*Enforcement*)
- b. pendidikan (*Education*)
- c. rekayasa ketenikan (*Engineering*)

Hal-hal yang dianggap penting dalam aspek engineering adalah sebagai berikut:

1. Perbaikan/perubahan penambahan tanda-tanda lalu lintas/marka jalan yang dilakukan secara kontinu menurut kebutuhan
2. Penetapan kecepatan maksimum dan minimum unuk mencegah penggunaan jalan dengan cara yang salah
3. Pengamatan berlanjut terhadap *black spot*
4. Perbaikan alinemen horizontal dan vertikal
5. Penetapan lebar perkerasan dan desain perbaikannya
6. Penerangan jalan
7. Perbaikan superelevasi
8. Pemeliharaan
9. Desain arus lalu lintas selama pelaksanaan pembangunan
10. Dan lain sebagainya

2.8 Jalan

Jalan merupakan sebidang prasarana darat, baik dengan konstruksi tertentu maupun tidak yang digunakan untuk kepentingan pergerakan kendaraan. Terkait dengan kapasitas, peranan serta fungsinya maka jalan – jalan yang melayani arus transportasi lokal, antar kota maupun luar kota/segmen jalan juga dikenal sebagai jalan raya. Suatu segmen jalan didefinisikan sebagai jalan luar kota atau jalan perkotaan/semi perkotaan (MKJI, 1997).

Ciri-ciri dari jalan luar kota adalah sebagai berikut:

1. Jarak yang ditempuh relative panjang;

2. Jarak yang relative panjang, maka faktor penundaaan (*delay*) harus minimum;
3. Pengontrolan dari jalan masuk tinggi (jumlah dari jalan masuk dibatasi);
4. Kecepatan relative tinggi;
5. Jarak yang ditempuh jauh dan kecepatan relative tinggi, maka faktor keamanan bagi pengemudi harus tinggi.

Berdasarkan MKJI tahun 1997, tipe jalan luar kota meliputi:

1. Jalan dua – lajur dua – arah tak terbagi (2/2UD);
2. Jalan empat – lajur dua – arah;
 - a. Tak terbagi (yaitu tanpa median) (4/2UD)
 - b. Terbagi (yaitu dengan median) (4/2 D)
3. Jalan enam – lajur dua – arah terbagi (6/2 D).

Berdasarkan UU No. 38 Tahun 2004 Tentang jalan pasal 8 fungsi jalan diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Jalan Arteri: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Jalan arteri meliputi jalan arteri primer dan arteri sekunder. Jalan arteri primer merupakan jalan arteri dalam skala wilayah tingkat nasional, sedangkan jalan arteri sekunder merupakan jalan arteri dalam skala perkotaan. Angkutan utama adalah angkutan bernilai ekonomis tinggi dan volume besar.
2. Jalan kolektor: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan kolektor meliputi jalan kolektor primer dan jalan kolektor sekunder. Jalan kolektor primer merupakan jalan kolektor dalam skala wilayah, sedangkan jalan kolektor sekunder dalam skala perkotaan. Angkutan pengumpul adalah angkutan antara yang bersifat mengumpulkan angkutan setempat untuk diteruskan ke angkutan utama dan sebaliknya yang bersifat membagi dari angkutan utama untuk diteruskan ke angkutan setempat.

3. Jalan lokal: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jalan lokal meliputi jalan lokal primer dan jalan lokal sekunder. Jalan lokal primer merupakan jalan lokal dalam skala wilayah tingkat lokal sedangkan jalan lokal sekunder dalam skala perkotaan. Angkutan setempat adalah angkutan yang melayani kebutuhan masyarakat setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rendah, dan frekuensi yang tinggi.
4. Jalan lingkungan: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah. Jalan lingkungan meliputi jalan lingkungan primer dan jalan lingkungan sekunder. Jalan lingkungan primer merupakan jalan lingkungan dalam skala wilayah tingkat lingkungan seperti di kawasan perdesaan di wilayah kabupaten, sedangkan jalan lingkungan sekunder merupakan jalan lingkungan dalam skala perkotaan seperti di lingkungan perumahan, perdagangan, dan pariwisata di kawasan perkotaan.

2.9 Audit Keselamatan Jalan

Audit keselamatan jalan Austroads (1993) adalah suatu bentuk pengujian formal dari suatu ruas jalan yang ada dan ayang akan datang atau proyek lalu lintas, atau berbagai pekerjaan yang berinteraksi dengan pengguna jalan, yang dilakukan secara independen, oleh penguji yang dipercaya di dalam melihat potensi kecelakaan dan penampilan keselamatan suatu ruas jalan (RSNI T-17-2005).

Road Safety Audit (RSA) adalah prosedur pemeriksaan sistematis yang membawa pengetahuan keselamatan lalu lintas ke dalam perencanaan jalan dan proses desain untuk mencegah terjadinya kecelakaan. *RSA* meliputi: identifikasi potensi kecelakaan, tahap perencanaan, perancangan, konstruksi dan pasca konstruksi, dilakukan oleh qualified dan mandiri, serta memerhatikan semua kelompok pengguna jalan.

Latar belakang adanya *RSA* adalah angka kecelakaan yang tinggi, kerugian moril dan materiil, serta perlu adanya tindakan preventif (daripada kuratif).

Manfaat *RSA* terbukti (di negara-negara maju) bahwa biaya *RSA* <<< manfaat yang diperoleh. Organisasi *RSA* adalah meliputi pemrakarsa, perencana dan perancang, pelaksana/kontraktor, operator jalan, dan pelaksana *RSA*.

Prinsip-prinsip keselamatan:

1. perancangan geometri,
2. pelapisan permukaan jalan, *skid resistance, visibility, evenness dan profile*,
3. pemasangan rambu dan pelengkap jalan,
4. manajemen lalu lintas,
5. pekerjaan peningkatan dan perawatan jalan.

Prosedur pelaksanaan *RSA*: Tahap persiapan, pengumpulan data/informasi dan dokumen terkait, persiapan pelaksanaan *RSA*, pelaksanaan *RSA* (cek dokumen perencanaan dan perancangan, inspeksi lapangan), rekomendasi, pelaksanaan rekomendasi.

Tujuan audit keselamatan jalan adalah untuk:

- a) mengidentifikasi potensi permasalahan keselamatan bagi pengguna jalan dan yang pengaruh-pengaruh lainnya dari proyek jalan, dan
- b) memastikan bahwa semua perencanaan/desain jalan baru dapat beroperasi semaksimal mungkin secara aman dan selamat.

Manfaat audit keselamatan jalan adalah untuk:

- a. mencegah atau mengurangi kemungkinan terjadinya suatu kecelakaan pada suatu ruas jalan.
- b. mengurangi parahnya korban kecelakaan.
- c. menghemat pengeluaran negara untuk kerugian yang diakibatkan kecelakaan lalu-lintas.
- d. meminimumkan biaya pengeluaran untuk penanganan lokasi kecelakaan suatu ruas jalan melalui pengefektifan desain jalan.

Prinsip yang harus dipenuhi didalam pelaksanaan audit keselamatan jalan, antara lain:

- a. ruang lingkup audit dan organisasi pelaksana harus jelas tertuang di dalam proposal proyek audit;
- b. pelaksana audit merupakan team yang tidak terkait dengan perencanaan proyek;

- c. team pelaksana audit harus mekmiki pengetahuan dan pengalaman di dalam bidang keselamatan jalan;
- d. temuan audit harus terdokumentasi dan dilaporkan dalam setiap tahapan pelaksanaan audit;
- e. pelaksanaan audit harus dilakukan dengan prosedur yang jelas dan sistematis;
- f. pelaksanaan audit mengacu kepada standar geometri dan prinsip-prinsip keselamatan jalan sebagaimana yang tertuang didalam NSPM.

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Umum

Untuk mencapai suatu penelitian yang sistematis, terorganisir dan dapat berjalan secara efektif, efisien dan tepat sasaran, maka diperlukan suatu metode penelitian yang didalamnya memuat proses rencana dan pelaksanaan penelitian. Pelaksanaan penelitian disesuaikan dengan tujuan penelitian dan tata cara penyelesaian dari penelitian tersebut sehingga tiap-tiap bagian memiliki keterkaitan satu dengan yang lain secara berurutan. Dengan demikian diharapkan hasil akhir yang baik sehingga mendapatkan nilai yang maksimal.

3.2 Metode Penelitian

Adapun metode penelitian yang di lakukan pada tugas akhir ini meliputi:

1. Pengumpulan data

Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder, yakni sebagai berikut:

- a. Data skunder, data laporan kecelakaan lalu lintas, meliputi data jumlah kecelakaan selama 3 tahun, yang dimulai pada tahun 2014-2016, data volume lalu lintas, meliputi data lalu lintas harian rata-rata (LHRT), serta peta lokasi.
- b. Data primer, data geometri meliputi data kondisi jalan antara lain panjang jalan, jumlah jalur, lebar lajur, lebar bahu jalan dan kelandaian jalan.

2. Pengolahan data

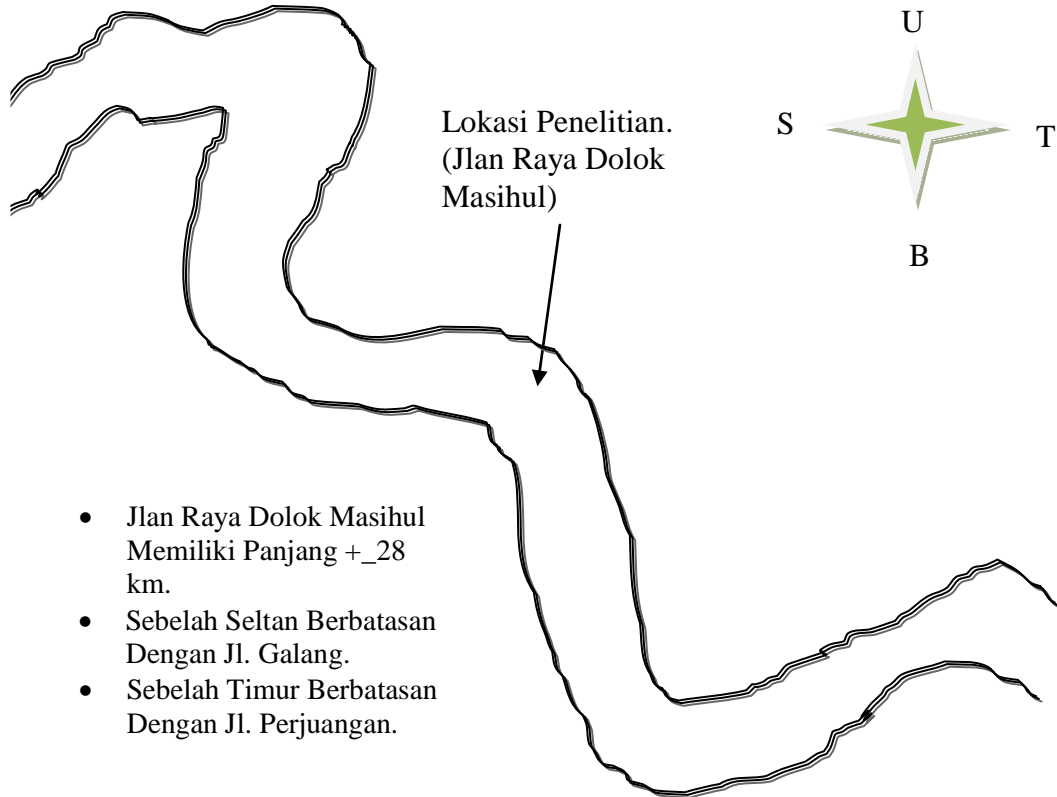
- a. Ekstraksi data menurut kebutuhan yang diperlukan.
- b. Pengelompokan data

3. Analisa dan pembahasan

4. Kesimpulan dan saran

3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang diambil dalam penelitian ini adalah jalan raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatra), yang terletak di wilayah Kab. Serdang Bedagai. Lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar.3.1.

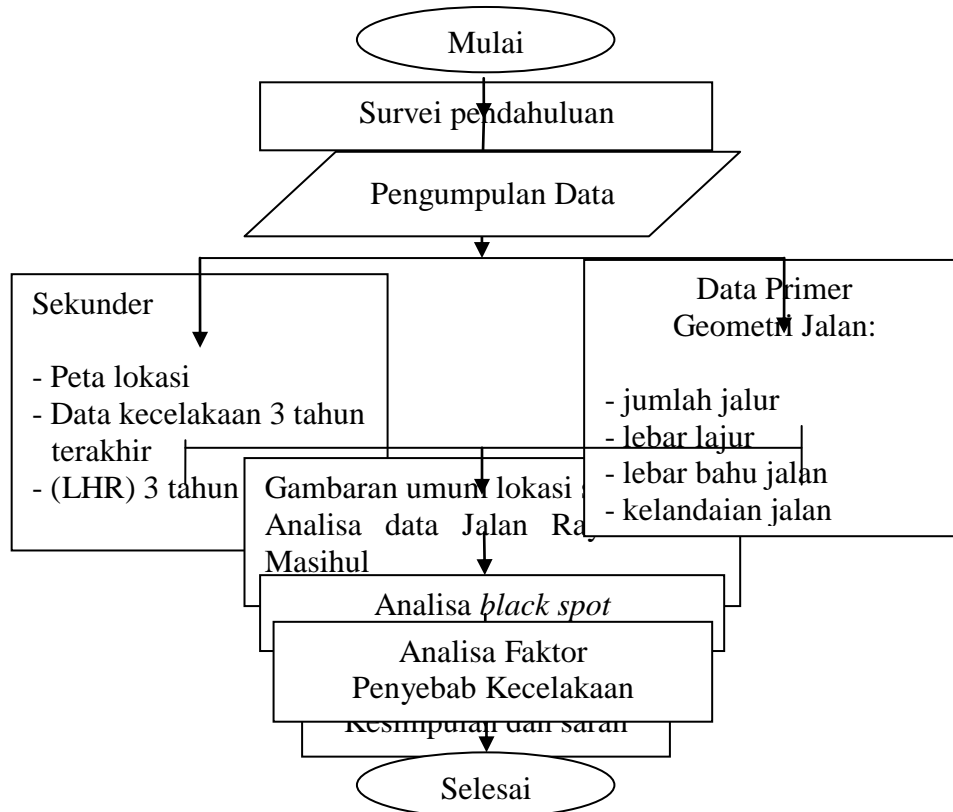


Gambar 3.1. Peta lokasi penelitian.

3.4 Bagan Alir

Studi ini terdiri dari beberapa langkah seperti yang ditunjukkan pada Gambar.

3.2.



Gambar 3.2: Kerangka pikir penelitian

3.5 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan data primer dan sekunder yang diperoleh dari lembaga tertentu sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan. Data sekunder yang akan dianalisa adalah data dengan *time series* 3 tahun yaitu pada tahun 2014-2016. Data ini antara lain:

1. Data Sekunder

A. Data kecelakaan lalu lintas

Data kecelakaan lalu lintas merupakan data yang berisi catatan kejadian-kejadian kecelakaan dan laporan bulanan kecelakaan yang dikumpulkan setiap tahunnya yang diperoleh dari Polres Kab. Serdang Bedagai.

B. Data geometri jalan meliputi peta lokasi penelitian, jalan raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatra), Kab. Serdang Bedagai.

C. Volume lalu lintas

Volume lalu lintas merupakan jumlah lalu lintas per harian dalam satu tahun untuk kedua jurusan jalan, dinyatakan dalam Satuan Mobil Penumpang (SMP) yang besarnya menunjukkan jumlah lalu lintas harian rata-rata (LHR). Data volume lalu lintas yang digunakan adalah data lalulintas dari tahun 2014-2016. Diperoleh dari Badan perencanaan pembangunan daerah kab. sergai.

2. Data Primer

Data geometri meliputi data kondisi jalan antara lain jumlah jalur, lebar lajur, lebar bahu jalan dan kelandaian jalan yang didapat dari survei lapangan.

3.6 Teknik Analisa Data

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif persentase yang merupakan proses penggambaran lokasi penelitian, yaitu pada lokasi kecelakaan pada jalan raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatra). Dalam penelitian ini akan diperoleh gambaran tentang:

- a. Faktor penyebab kecelakaan
- b. Waktu terjadinya kecelakaan
- c. Jenis kendaraan yang terlibat
- d. Jenis / type kecelakaan
- e. Posisi tabrakan

Dalam identifikasi terhadap lokasi titik rawan kecelakaan, dilakukan analisa terhadap jalan raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatra). Untuk melakukan analisa titik rawan kecelakaan (*black spot*) diperlukan data historis kecelakaan selama 3 tahun.

Dalam penelitian ini akan dilakukan dengan dua metode dalam mengidentifikasi daerah rawan kecelakaan yaitu Metode Karakteristik Kecelakaan dan Metode Angka Ekuivalen Kecelakaan.

3.6.1 Karakteristik Kecelakaan

Kecelakaan dapat diklasifikasikan berdasarkan beberapa faktor. Secara garis besar kecelakaan diklasifikasikan berdasarkan tipe kecelakaan, korban kecelakaan, kondisi kendaraan saat kecelakaan, kendaraan terlibat kecelakaan,

waktu kecelakaan (hari dan jam), cuaca saat kecelakaan terjadi, lokasi kecelakaan, tipe tabrakan, jenis kendaraan dan penyebab kecelakaan (Aldian,2009). Berdasarkan Pedoman Penanganan lokasi rawan kecelekaan lalu lintas (Pd T-09-2004-B) analisis data kecelakaan menitik – beratkan kepada kajian antara tipe kecelakaan yang dikelompokkan atas tipe kecelakaan dominan.

Analisis data dilakukan dengan pendekatan “5W + 1H”, yaitu *Why* (penyebab kecelakaan), *What* (tipe tabrakan), *Where* (lokasi kecelakaan), *Who* (pengguna jalan yang terlibat), *When* (waktu kejadian) dan *How* (tipe pergerakan kendaraan).

3.6.2 Metode Angka Ekuivalen Kecelakaan

Metode angka ekuivalen kecelakaan merupakan pemeringkatan dengan pembobotan tingkat kecelakaan yang mengacu pada biaya kecelakaan. Dimana lokasi rawan kecelakaan ditentukan berdasarkan pembobotan terhadap korban akibat kecelakaan tersebut.

Dari pembobotan ini akan diperoleh daftar peringkat kecelakaan yang baru. Metode ini dilihat pada Pers.3.1.

Dalam hal ini untuk mengetahui hubungan antara jumlah kecelakaan dengan faktor penyebab kecelakaan adalah dengan menggunakan metode analisis Uji Korelasi dan Regresi.

Hubungan antar variabel dapat berbentuk searah (+) atau terbalik (-). Sementara nilai koefisien korelasi berkisar antara -1 sampai +1. Koefisien korelasi bernilai + (searah), dalam model regresi bermakna semakin tinggi nilai X maka semakin tinggi nilai Y. Koefisien korelasi bernilai - (terbalik), dalam model regresi bermakna semakin tinggi nilai X maka semakin rendah nilai Y. Bila nilai koefisien korelasi signifikan, usaha selanjutnya yaitu melihat bentuk hubungan antara kedua variabel tersebut (*dependen – independent*). Koefisien regresi bertujuan untuk mendapatkan persamaan garis yang dibentuk dari kedua variabel. Analisis Uji Korelasi dan Regresi dilakukan terhadap beberapa faktor yang mempengaruhi, diantaranya adalah:

1. Jumlah kecelakaan dengan waktu kejadian (jam).

2. Jumlah kecelakaan dengan pelaku (jenis kelamin)
1. Kedua variabel bersifat dependen, artinya satu variabel merupakan variabel bebas (*variabel predictor*) sedang variabel lainnya variabel terikat (*variabel response*).

3.6.3 Regresi Linier Sederhana dengan SPSS

Analisis regresi linear sederhana merupakan salah satu metode regresi yang dapat dipakai sebagai alat inferensi statistik untuk menentukan pengaruh sebuah [variabel](#) bebas (*independen*) terhadap variabel terikat (*dependen*). Uji Regresi linear sederhana ataupun regresi linier berganda pada intinya memiliki beberapa tujuan, yaitu:

1. Menghitung nilai estimasi rata-rata dan nilai variabel terikat berdasarkan pada nilai variabel bebas.
2. Menguji hipotesis karakteristik dependensi.
3. Meramalkan nilai rata-rata variabel bebas dengan didasarkan pada nilai variabel bebas diluar jangkauan sample.

Pada analisis regresi sederhana dengan menggunakan [SPSS](#) ada beberapa asumsi dan persyaratan yang perlu diperiksa dan diuji, beberapa diantaranya adalah:

1. Variabel bebas tidak berkorelasi dengan disturbance term (*Error*). Nilai *disturbance term* sebesar 0 atau dengan simbol sebagai berikut: $E(U / X) = 0$,
2. Jika variabel bebas lebih dari satu, maka antara variabel bebas (*explanatory*) tidak ada hubungan linier yang nyata,
3. Model regresi dikatakan layak jika angka signifikansi pada [ANOVA](#) sebesar < 0.05 , *Predictor* yang digunakan sebagai variabel bebas harus layak. Kelayakan ini diketahui jika angka *Standard Error of Estimate* $<$ *Standard Deviation*,
4. Koefisien regresi harus signifikan. Pengujian dilakukan dengan [Uji T](#). Koefisien regresi signifikan jika T hitung $>$ [T table](#) (nilai kritis),

5. Model regresi dapat diterangkan dengan menggunakan nilai koefisien determinasi ($KD = R \text{ Square} \times 100\%$) semakin besar nilai tersebut maka model semakin baik. Jika nilai mendekati 1 maka model regresi semakin baik,
6. Residual harus berdistribusi normal,
7. Data berskala interval atau rasio,
8. Kedua variabel bersifat dependen, artinya satu variabel merupakan variabel bebas (*variabel predictor*) sedang variabel lainnya variabel terikat (*variabel response*).

BAB 4

ANALISA DAN PEMBAHASAN

4.1 Karakteristik Kecelakaan

Penelitian dilakukan pada ruas jalan di jalan raya Dolok Masihul selama 3 tahun dengan observasi untuk mendata pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna kendaraan bermotor yang dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Karakteristik kecelakaan lalu lintas di jalan raya Dolok Masihul yang merupakan data primer yang diperoleh dari Polres Kabupaten Sergai, dan Data VLHR di peroleh dari dinas perhubungan Sergai. Data ini digunakan untuk menggambarkan kecenderungan kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan di jalan raya Dolok Masihul.

Pihak kepolisian merupakan instansi pertama tempat melaporkan terjadinya suatu tindak pidana dalam masyarakat. Untuk mengetahui tingkat suatu kejahatan mengalami peningkatan atau penurunan dapat dilihat dari angka-angka statistik yang dibuat oleh pihak kepolisian.

Jumlah peristiwa kecelakaan lalu lintas di jalan raya Dolok Masihul pada tahun 2014 sampai tahun 2016 tidak mengalami penurunan. Jumlah tersebut disebabkan oleh jumlah kepekmikan kendaraan yang terus meningkat dan tidak diiringi dengan perkembangan jalan dan fasilitas-fasilitas yang mendukung pengguna jalan dalam berkendara di jalan raya. Selain faktor tersebut, tingkat kedisiplinan para pengguna jalan yang masih rendah juga menjadi salah satu penyebab masih tingginya peristiwa kecelakaan yang terjadi di jalan raya Dolok Masihul.

Jumlah pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan di Jalan raya Dolok Masihul. tahun 2014-2016 dapat di lihat pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1: Jumlah kecelakaan lalu lintas Tahun 2014-2016 (Polresta Serdang Bedagai, 2014, 2015, 2016).

Tahun	2014	2015	2016
Jumlah Kecelakaan	34	27	32

Pada Tabel 4.1 Jumlah kecelakaan lalu lintas secara umum di jalan raya Dolok Masihul dari tahun 2014-2016, analisis ini bertujuan untuk meneliti tingginya angka kecelakaan dan menganalisa penyebab kecelakaan. Dengan melihat jumlah kecelakaan yang ada pada Tabel 4.1 Jumlah kejadian kecelakaan tahun 2014-2016 di jalan raya Dolok Masihul 93 kecelakaan, dengan rincian 34 kecelakaan terjadi pada tahun 2014, 27 kecelakaan terjadi pada tahun 2015, dan 32 kecelakaan terjadi pada tahun 2016.

4.1.1 Berdasarkan Jenis Korban

Karakteristik kecelakaan berdasarkan jenis korban di jalan raya Dolok Masihul dilakukan dengan parameter jenis korban, yaitu: Meninggal Dunia (MD), Luka Berat (LB), Luka Ringan (LR). Banyaknya jumlah korban manusia dalam kecelakaan lalu lintas untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.2.

Tabel 4.2: Jumlah korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya Dolok Masihul (Polresta Serdang Bedagai, 2014, 2015, 2016).

No	Korban Kecelakaan	Jumlah			Persentase (%)		
		2014	2015	2014	2014	2015	2016
1	Meninggal Dunia	15	17	15	23,44%	23,94%	26,31%
2	Luka Berat	17	7	11	26,56%	9,86%	19,31%
3	Luka Ringa	32	47	31	50%	66,2%	54,38%
Total		64	71	57	100%	100%	100%

4.1.2 Berdasarkan Hari

Karakteristik kecelakaan berdasarkan hari di Jalan raya Dolok Masihul dilakukan dengan parameter jumlah hari dalam satu minggu, yaitu: Senin, Selasa, Rabu, Kamis, Jum'at, Sabtu, Minggu. Banyaknya jumlah korban manusia dalam kecelakaan lalu lintas untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.3.

Tabel 4.3: Jumlah Peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas di jalan raya Dolok Masihul (Polresta Serdang Bedagai, 2014, 2015, 2016).

No	Hari	Jumlah			total	Persentase (%)
		2014	2015	2016		
1	Senin	6	7	8	21	22,58%
2	Selasa	5	1	5	11	11,83%
3	Rabu	5	4	6	15	16,13%
4	Kamis	6	3	2	11	11,83%
5	Jumat	2	5	1	8	8,6%
6	Sabtu	4	2	3	9	9,68%
7	Minggu	6	5	7	18	19,35%
Total		34	27	32	93	100%

4.1.3 Berdasarkan Waktu Kejadian

Karakteristik kecelakaan berdasarkan waktu kejadian di Jalan raya Dolok Masihul dilakukan dengan parameter waktu Terang (06.00-16.00) dan waktu Gelap (19.00-05.00). Banyaknya jumlah korban manusia dalam kecelakaan lalu lintas untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.4.

Tabel 4.4: Jumlah Peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas di jalan raya Dolok Masihul berdasarkan waktu kejadian (Polresta Serdang Bedagai, 2014, 2015, 2016).

No	Jam	Jumlah			total	Persentase (%)
		2014	2015	2016		
1	06.00-19.00	21	18	20	59	63,44%
2	19.00-06.00	13	9	12	34	36,56%
Total		34	27	32	93	100%

Kecelakaan paling banyak terjadi pada cuaca terang, pukul (06.00-19.00) yakni 63,44% dan cuaca gelap, pukul (19.00-6.00) sebesar 36,56%, hal ini menunjukkan bahwa pada siang hari lalu lintas jalan selalu padat dilalui kendaraan. Para pengemudi menggunakan kendaraannya dengan kecepatan tinggi untuk menghindari kemacetan di jalan, terlebih kondisi jalan yang hampir keseluruhan di aspal. Akan tetapi bila lengah dan pengguna jalan tidak waspada terhadap keadaan lalu lintas maka hal ini berpotensi mengakibatkan kecelakaan.

4.1.4 Berdasarkan Kendaraan yang terlibat

Karakteristik kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan di jalan raya Dolok Masihul dilakukan dengan parameter jenis kendaraan, yaitu: sepeda motor, mobil penumpang, bus, *pick-up*, *truck*, *truck 2as*, sepeda dayung, pejalan kaki, dan lain-lain. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.5.

Tabel 4.5: kendaraan yang terlibat dalam Kecelakaan Lalu Lintas di jalan raya Dolok Masihul (Polresta Serdang Bedagai, 2014, 2015, 2016).

No	Jenis Kendaraan	Jumlah			Total	Persentase (%)
		2014	2015	2016		
1	Sepeda Motor	39	32	37	108	55,67%
2	Mobil Penumpang	9	5	10	24	12,37%
3	Bus	1	-	2	3	1,57%

Tabel 4.4: Lanjutan.

No	Jenis Kendaraan	Jumlah			Total	Persentase (%)
		2014	2015	2016		
4	Pick-UP	5	5	4	14	7,27%
5	Truck	5	3	1	9	4,64%
6	Truck 2as	3	4	2	9	4,64%
7	Speda dayung	3	2	4	9	4,64%
8	Pejalan kaki	6	4	3	13	6,7%
9	Lain-lain	2	2	1	5	2,58%
Total		72	57	64	194	100%

4.1.5 Berdasarkan Usia Tersangka Dan Korban

Karakteristik kecelakaan berdasarkan usia di jalan raya Dolok Masihul dilakukan dengan parameter usia, yaitu: usia 7-9 tahun, usia 10-15 tahun, usia 16-30 tahun, usia 31-40 tahun, usia 41-50 tahun, usia diatas 51 tahun. Banyaknya jumlah korban manusia dalam kecelakaan lalu lintas untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.6.

Tabel 4.6: Jumlah Peristiwa Kecelakaan Berdasarkan Usia Tersangka Dan Korban di jalan raya Dolok Masihul (Polresta Serdang Bedagai, 2014, 2015, 2016).

No	Usia	Jumlah			Total	Persentase (%)
		2014	2015	2016		
1	7 – 9	4	3	8	15	7,94%
2	10 – 15	10	12	7	29	15,34%
3	16 – 30	17	20	18	55	29,1%
4	31- 40	13	14	10	37	19,57%

Tabel 4.6: *Lanjutan.*

No	Usia	Jumlah			Total	Persentase (%)
		2014	2015	2016		
5	41-50	9	5	9	23	12,17%
6	> 51	15	3	12	30	15,87%
Total		68	57	64	189	100%

Dari hasil data kecelakaan di atas menunjukkan bahwa kasus-kasus pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian di jalan Dolok Masihul dari tahun 2014-2016 bukan hanya melibatkan kalangan muda seperti kalangan pelajar dan kalangan mahasiswa, tetapi juga melibatkan kalangan dewasa dalam berbagai profesinya.

4.1.6 Berdasarkan Tipe Kecelakaan Yang Terjadi

Beberapa kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan meliputi beberapa tipe kecelakaan. Tipe kecelakaan yang terjadi dapat dilihat pada Tabel 4.7.

Tabel 4.7: Tipe kecelakaan yang terjadi di jalan raya Dolok Masihul (Polresta Serdang Bedagai, 2014, 2015, 2016).

No	Tipe Kecelakaan	Jumlah			total	Persentase (%)
		2013	2014	2015		
1	Kecelakaan Tunggal	2	3	-	5	5,56%
2	Menabrak Objek Tetap	-	-	1	1	1,11%
3	Menabrak Rintang	1	2	4	7	7,78%
4	Menabrak Pejalan Kaki	6	4	3	13	14,44%
5	Tabrak Depan Belakang	7	6	7	20	22,22%
6	Tabrak Depan Depan	9	8	6	21	23,33%

Tabel 4.7: Lanjutan.

		Jumlah	Total	Persentase
--	--	--------	-------	------------

No	Tipe Kecelakaan	2013	2014	2015		(%)
7	Tabrak Depan Samping	6	3	8	17	18,89%
8	Tabrak Samping Samping	2	-	2	4	4,44%
9	Tabrak Beruntun	1	1	-	2	2,22%
Total		34	27	32	90	100%

4.1.7 Berdasarkan Lokasi dan jumlah kecelakaan

Karakteristik kecelakaan berdasarkan jenis Lokasi dan jumlah kecelakaan di jalan raya Dolok Masihul dilakukan dengan parameter per 4 km, yaitu: Karang Tengah, Dolok Manampang, Sarang Giting, Dolok Masihul, Kerapuh, Martebing, Pekan Kamis, dengan tujuan untuk menentukan titik *black spot*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.8.

Tabel 4:8 Lokasi dan jumlah korban kecelakaan lalu lintas Tahun 2014-2016 (Polresta Serdang Bedagai, 2014, 2015, 2016).

No	Ruas (km)	Keterangan	Jumlah Kecelakaan Lalu lintas Tahun			total	Persentase (%)
			2014	2015	2016		
1.	0-4	Karang tengah	5	1	4	10	10,2%
2.	4-8	Dolok manampang	4	3	3	10	10,2%
3.	8-12	Sarang giting	8	6	7	21	21,43%
4.	12-16	Dolok masihul	5	4	6	15	15,31%
5	16-20	Kerapuh	4	5	4	13	13,27%
6	20-24	Martebing	3	2	3	13	13,27%
7	24-28	Pekan kamsis	5	6	5	16	16,32%
Total			34	27	32	98	100%

4.2 Faktor Penyebab Kecelakaan

Kecelakaan secara umum dapat dikatakan terjadi akibat kumulatif beberapa faktor seperti kecelakaan pengemudi, kondisi kendaraan, cuaca, kondisi jalan dan

sebagainya, namun yang tertinggi nilai kecelakaan lalu lintas selama tahun 2013-2015 masih di dominasi oleh pengemudi dan faktor lingkungan (penyeberangan jalan), dapat dilihat pada Tabel 4.9.

Tabel 4.9: Kecelakaan lalu lintas berdasarkan faktor penyebab kecelakaan (Polresta Serdang Bedagai, 2014, 2015, 2016).

No	Faktor Penyebab	Jumlah			Total	Persentase (%)
		2014	2015	2016		
1.	Pengemudi	11	9	10	30	32,26%
2.	Kendaraan	8	5	7	20	21,51%
3.	Jalan	9	6	9	24	25,81%
4.	Lingkungan	6	7	6	19	20,43%
Total		34	27	32	93	100%

Berdasarkan hasil identifikasi data diketahui bahwa faktor-faktor penyebab kecelakaan di ruas jalan jalan raya Dolok Masihul dapat dikelompokkan menjadi empat golongan, yaitu faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. Adapun dari hasil analisis, faktor manusia tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Faktor Manusia (*Human Error*)

Manusia selaku pelaku utama dalam kecelakaan lalu lintas. Dari permasalahan-permasalahan yang timbul dalam kecelakaan yang terjadi di jalan raya, maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas di jalan raya baik manusia sebagai pengemudi maupun manusia sebagai pengguna jalan raya umumnya. Hal tersebut dapat dikarenakan antara lain adanya pengaruh dari dalam jiwa manusia Itu sendiri yang dapat diuraikan dalam beberapa bagian:

a. Kelalaian pada korban

Terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga disebabkan karena kelalaian korban. Misalnya pada korban yang mengendarai kendaraan yang

tidak memperhatikan kecepatan kendaraannya (melaju terlalu kencang) tanpa memperhatikan kendaraan yang ada di sekelilingnya yang akibatnya si pengendara tersebut mengalami kecelakaan. Selain kelalaian pengemudi kendaraan dalam berkendara yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, pemakai jalan lainnya yaitu pejalan kaki juga sering lalai. Misalnya pejalan kaki yang berjalan di tengah-tengah jalan raya atau memotong jalan dengan tidak memperhatikan adanya kendaraan yang akan melintas. Jika pengemudi kendaraan menabrak pejalan kaki pada posisi pertengahan jalan berarti bahwa pejalan kaki sementara memotong jalan lalu digilas kendaraan. Kenyataan tersebut memperlihatkan lalainya pejalan kaki tersebut memakai jalan raya dan dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan lalu lintas. Apabila pejalan kaki tersebut berjalan di tengah-tengah jalan, maka besar kemungkinan ia ditabrak oleh kendaraan, demikian pula apabila ia pada saat menyeberangi jalan tidak memperhatikan bahwa ada kendaraan dengan kecepatan tinggi akan lewat, maka hal tersebut dapat mengakibatkan timbulnya kematian pada seseorang.

b. Ketidak hati-hatian pelaku

Ketidak hati-hatian dalam berkendara menjadi penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas. Seseorang yang tidak hati-hati dalam berlalu lintas mekmiki tingkat resiko kecelakaan yang tinggi, hal ini diungkapkan oleh Bribda Rudy.s (Anggota Sat Lantas Polsek Dolok Masihul). Menurutny masih banyak pengguna jalan raya yang masih kurang berhati-hati saat berkendara, misalnya melaju dengan kecepatan tinggi, berkendara dalam keadaan mengantuk, tidak memberi isyarat ketika akan membelok, tidak menyalahkan lampu dan lain-lain.

Selain faktor internal yaitu faktor yang bersumber dari dalam diri seseorang seperti yang telah dijelaskan di atas kecelakaan lalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor eksternal yaitu faktor yang bersumber dari luar diri seseorang. Menurut Bribda Rudy.s (Anggota Sat Lantas Polsek Dolok Masihul), faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berakibat kematian di jalan raya Dolok Masihul adalah:

2. Faktor Sarana dan Prasarana Jalan

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi dari kegiatan-kegiatan berlalu lintas di jalan raya bukan hanya terjadi disebabkan oleh faktor dari manusia itu sendiri melainkan disebabkan juga oleh sarana dan prasarana jalan yang kurang mendukung proses kegiatan berlalu lintas. Misalnya saja kondisi jalan yang kurang baik/berlubang, marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, lampu jalan yang dalam keadaan kurang baik atau rusak. Hal tersebut merupakan faktor yang menjadi pemicu terjadinya kecelakaan di jalan raya.

3. Faktor lingkungan

Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas salah satunya adalah disebabkan oleh lingkungan alam. Hal ini dapat terjadi jika kondisi medan kurang baik. Secara geografis Jalan Dolok Masihul yang didominasi oleh banyaknya tanjakan dan penurunan menyebabkan banyaknya jalan yang dibangun dengan kondisi medan yang membutuhkan konsentrasi penuh dalam berkendara. Menurut Bribda Rudy.s (Anggota Sat Lantas Polsek Dolok Masihul), banyaknya tanjakan dan penurunan serta tikungan tajam di jalan raya Dolok Masihul, merupakan salah satu faktor kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian.

4.3 Data Geometrik Jalan

Jalan raya Dolok Masihul (Jl. Lintas Tengah Sumatra) mekmiki angka kecelakaan tinggi, mekmiki panjang ± 28 Km, dengan tipe jalan 2/2 UD dan lebar efektif jalan ± 6 m yang merupakan daerah yang cukup potensial terhadap pergerakan arus lalu lintas karena merupakan jalan penghubung antara Lubuk Pakam Dengan Tebing Tinggi.

Adapun data geometrik lokasi penelitian:

- a. jumlah lajur = 2 lajur
- b. lebar lajur = 3 m
- c. lebar bahu jalan = 1 m
- d. kelandayan jalan = 3-5%

4.4 Analisa Lokasi Rawan Kecelakaan (*Black Spot*)

4.4.1 Analisa Lokasi Rawan Kecelakaan dengan Metode Tingkat Kecelakaan

Pada metode ini untuk mengetahui tingkat kecelakaan suatu ruas jalan adalah jumlah kecelakaan setiap 1 juta kendaraan setiap 100 juta km per perjalanan (*Pignataro, 1973*).

Untuk menghitung tingkat kecelakaan dibutuhkan data jumlah kecelakaan dalam kurun waktu tertentu, volume lalu lintas jalan yang bersangkutan dan panjang jalannya. Jadi, setiap ruas jalan yang memiliki ketiga jenis data tersebut biasa dihitung tingkat kecelakaan. Data volume lalu lintas harian rata-rata dari dinas perhubungan sergai dapat di lihat pada Tabel 4.10.

Tabel 4.10: Volume Harian Lalu Lintas Rata-Rata (dinas perencanaan pembangunan daerah, 2014, 2015, 2016)

TAHUN	2014	2015	2016
VLHR (kendaraan/tahun)	363540	382520	402960
VLHR (kendaraan/hari)	996	1048	1104

Contoh perhitungan tahun 2014:

$$\begin{aligned} R_{sp} &= \frac{A (1.000.000)}{365 (TL)} \\ &= \frac{34 \times 1000000}{365 \times 996 \times 24} \\ &= 3,897 \text{ Kecelakaan/ juta kendaraan} \end{aligned}$$

Tingkat kecelakaan ruas jalan jalan raya Dolok Masihul pada tahun 2014-2016 dapat dilihat pada Tabel 4.11.

Tabel 4.11: Tingkat kecelakaan ruas jalan jalan raya Dolok Masihul pada tahun 2014-2016

Tahun	Tipe Jalan	Panjang Jalan (km)	Jumlah Kecelakaan	VLHR (Kend/hari)	Tingkat Kecelakaan Kecelakaan/ juta kendaraan
2014	2/2 UD	24	34	996	3,897
2015	2/2 UD	24	27	1048	2,941
2016	2/2 UD	24	32	1104	3,309

4.3.2. Analisa Rawan Kecelakaan dengan Metode Angka Ekvivalen Kecelakaan

Metode ini digunakan untuk menganalisis titik kecelakaan tertinggi (*blackspot*) yang terjadi di daerah yang akan ditinjau. (AEK) Angka Ekvivalen Kecelakaan adalah angka untuk pembobotan kelas kecelakaan. Perhitungan AEK terikat dengan tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas dan jumlah kejadian kecelakaan yang menyebabkan kerugian material. Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Kimpraswil (2004), telah membuat formula matematik untuk menghitung nilai AEK (Angka Ekvivalen Kecelakaan).

Contoh perhitungan angka ekivalen kecelakaan pada tahun 2014:

$$\begin{aligned}
 \text{AEK} &= 12\text{MD} + 3(\text{LB} + \text{LR}) + \text{K} \\
 &= 12(15) + 3(17 + 32) + 34 \\
 &= 361 \text{ Org}
 \end{aligned}$$

Tingkat Kecelakaan ruas jalan jalan raya Dolok Masihul pada tahun 2014-2016 dengan Metode Angka Ekvivalen Kecelakaan dapat dilihat pada Tabel 4.12.

Tabel 4.12: Tingkat Kecelakaan ruas jalan tahun 2014-2016 dengan metode Angka Ekuivalen Kecelakaan

TAHUN	AEK
2014	361
2015	393
2016	302

4.4 Analisa Hubungan Jumlah Kecelakaan Uji Korelasi

Data-data kecelakaan lalu-lintas dikorelasikan menggunakan program SPSS, maka hasilnya dapat dilihat pada Tabel 4.13-4.1.

Tabel 4.13: Hasil uji korelasi berdasarkan tingkat fatal.

		MD	LB	LR
MD	Pearson Correlation	1	-.803	.998*
	Sig. (2-tailed)		.407	.036
	N	3	3	3
LB	Pearson Correlation	-.803	1	-.768
	Sig. (2-tailed)	.407		.442
	N	3	3	3
LR	Pearson Correlation	.998*	-.768	1
	Sig. (2-tailed)	.036	.442	
	N	3	3	3

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Tabel 4.14: Hasil uji korelasi berdasarkan waktu.

		Jam 06.00 - 19.00	Jam 19.00 – 06.00
Jam 06.00 - 19.00	Pearson Correlation	1	-.893
	Sig. (2-tailed)		.297
	N	3	3

Tabel 4.14: Lanjutan.

		Jam 06.00 - 19.00	Jam 19.00 – 06.00
Jam 19.00 – 06.00	Pearson Correlation	-.893	1
	Sig. (2-tailed)	.297	
	N	3	3

Tabel 4.15: Hasil uji korelasi berdasarkan usia.

	ANAK >9	REMAJA 10-15	DEWASA 16-30	DEWASA 31-40	TUA 41-50	LEBIH 51
ANAK>9	1	-.976	-.371	-.999*	.655	.454
		.139	.758	.033	.546	.700
	3	3	3	3	3	3
REMAJA 10-15	-.976	1	.564	.986	-.803	-.636
	.139		.619	.106	.407	.561
	3	3	3	3	3	3
DEWASA 16-30	-.371	.564	1	.419	-.945	-.996
	.758	.619		.725	.212	.058
	3	3	3	3	3	3
DEWASA 31-40	-.999*	.986	.419	1	-.693	-.500
	.033	.106	.725		.512	.667
	3	3	3	3	3	3

Tabel 4.15: Lanjutan.

	ANAK >9	REMAJA 10-15	DEWASA 16-30	DEWASA 31-40	TUA 41-50	LEBIH 51	
TUA 41-50	Pearson Correlation	.655	-.803	-.945	-.693	1	.971
	Sig. (2-tailed)	.546	.407	.212	.512		.154
	N	3	3	3	3	3	3
LEBIH 51	Pearson Correlation	.454	-.636	-.996	-.500	.971	1
	Sig. (2-tailed)	.700	.561	.058	.667	.154	
	N	3	3	3	3	3	3

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Tabul 4.16: Hasil uji korelasi berdasarkan faktor penyebab kecelakaan

	PENGEMUDI	KENDARAAN	JALAN	LINGKUNGAN	
PENGEMUDI	Pearson Correlation	1	.982	.866	-.866
	Sig. (2-tailed)		.121	.333	.333
	N	3	3	3	3
KENDARAAN	Pearson Correlation	.982	1	.945	-.945
	Sig. (2-tailed)	.121		.212	.212
	N	3	3	3	3
JALAN	Pearson Correlation	.866	.945	1	-1.000**
	Sig. (2-tailed)	.333	.212		.000
	N	3	3	3	3
LINGKUNGAN	Pearson Correlation	-.866	-.945	-1.000**	1
	Sig. (2-tailed)	.333	.212	.000	
	N	3	3	3	3

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Dari hasil uji korelasi dapat disimpulkan bahwa hubungan antara Jumlah Kecelakaan di jalan raya Dolok Masihul sangat kuat, yang ditunjukkan dengan angka *pearson correlation* rata-rata < 0.05 . Hal ini berarti jumlah kecelakaan mempunyai hubungan yang signifikan dengan semua jenis kejadian.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh dari analisis dan pembahasan adalah sebagai berikut:

1. Faktor utama terjadi kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Raya Dolok Masihul. Persentase terbesar yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan adalah karena faktor pengemudi kelalayan manusia ataupun kesalahan manusia sendiri seperti ketidak hati-hatian, tidak taat kepada aturan yang telah ditetapkan. Persentase penyebab kecelakaan lalu lintas karena faktor Pengemudi 32,26%. Selain pengemudi faktor jalan juga sngat mempengaruhi, yang ditunjukkan dengan nilai persentasi sebesar 25,81%.
2. Karakteristik kecelakan dari tahun 2014 sampai 2016 terbesar:
Sepeda motor menjadi Jumlah kejadian terbesar berdasarkan jenis kendaraan, sebanyak 108 kejadian, atau 55,67%. Tipe kecelakaan terbesar tabrak depan depan, sebanyak 21 kejadian, atau 23,33%. Berdasarkan waktu jumlah kejadian terbesar terjadi pada pukul 06.00-19.00 sebanyak 59 kejadian atau 63,44% yang merupakan jam sibuk.
3. Perbaikan/perubahan penambahan tanda-tanda lalu lintas/marka jalan yang dilakukan secara kontinu menurut kebutuhan, Penetapan kecepatan maksimum dan minimum unuk mencegah penggunaan jalan dengan cara yang salah.

5.2 Saran

Saran yang dapat disampaikan dalam penelitian ini untuk mereduksi kecelakaan yang terjadi upaya yang perlu dilakukan antara lain:

1. Memberikan pendidikan dan latihan lalu lintas sejak dini secara terus menerus baik formal maupun informal. Pendidikan dan latihan harus mencakup pelajaran tentang sopan santun berlalu lintas yang baik dan aman.
2. Menguji kemampuan, kemahiran, dan pengalaman mengemudi kendaraan dengan mengadakan test yang hasilnya bila pengemudi berhasil akan memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM).
3. Memasang rambu peringatan pada lokasi yang sering terjadi kecelakaan.
4. Untuk penelitian sejenis dapat diteliti analisa kecelakaan lalu lintas berdasarkan SIM pengendara kendaraan bermotor.
5. Untuk penelitian sejenis dapat diteliti analisa kecelakaan lalu lintas berdasarkan faktor kecepatan kendaraan dan faktor cuaca.

DAFTAR PUSTAKA

- Austroroads (1993) *standard australia: Road safety Audit*. 1993. Australia.
- Carter Dan Homburger (1993) *transfortation And traffic Hanbook*, New Jersey: Institute of Transportation Engineers.
- Departemen Pekerjaan Umum (1997) *Manual Kapasitas Jalan (MKI)*, Jakarta.
- Hobbs, F.D (1995) *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Oglesby, dan Hicks (1998) *Teknik JalanRaya Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Pignataro, L.J (1973) *Traffic engineering, theory and praktice*, New Jersey: USA.
- Prihatinah (2017) *Lalulintas Harian Rata_Rata Di Jalan Raya Dolok Masihul 2014-2016*, Badan Perencanaan Pembangunan Serdang Bedagai: Sei Rampah.
- Rudi, S (2017) *faktor penyebab kecelakaan di jalan raya dolok masihul*, polsek Dolok Masihul: Dolok masihul.
- Sinuhaji, P (2017) *Data Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Raya Dolok Masihul 2014-2016*, Resort Serdang Bedagai: Sei Rampah.
- Soesantiyo (1985) *Teknik Lalu Lintas I (Traffic Engineering)*. Surabaya: Institut Teknologi 10 Nopember.
- UU RI Pasal 1 No. 22 Tahun 2009 Tentang kecelakaan lalulintas*. 2009. Jakarta.

LAMPIRAN



Gambar L1: Wawancara Dengan Polantas



Gambar L2: Pengukuran Lebar Lajur Dan Jalur



Gambar L3: Pengecekan lokasi TKP kecelakaan oleh kepolisian



Gambar L4: Kendraan korban kecelakaan

Tabel L1: Data Lakalantas Yangterjadi Di Pos Dolok Masihul Tahun 2014

NO	NO. LP TGL / JAM KEJADIAN	JLH LAKA	KORBAN				URAIAN DAN TEMPAT KEJADIAN	IDENTITAS TERSANGKA	IDENTITAS KORBAN	PENANGANA N PERKARA
			MD	LB	LR	RUMAT				
1	LP/02/1/2014/ 01 JANUARI 2014 PKL : 04.00 WIB	1	1	1	3	2.000.000	LAKA LANTAS DI JALAN BINTANG BAYU MENUJU DS.KUALA BALI DI PERKEBUNAN BANDAR PINANG ESTOTE DS.HUTA DURIAN KEC.BINTANG BAYU KAB.SERGAJ ANTARA SP.MONTOR HONDA REVO NO.POL BK.5854 OM KONTRA SP.MONROR CUP BEIJING NO.POL BK.63	ASMADI ALS MADOT ,LK,31THN,SWASTA ,DSN.I DS. PENGGAJAHAN KEC. BINTANG BAYU KAB. SERAGAI	ADI MULIONO ,LK,59THN ,SWASTA DSN.I , DOLOK MANAMPANG KAB.SERGAJ	SP3
2	LP / 10 / 1 / 2014 003 JANUARI 2014 PKL :15.00	1	0	1	0	2.000.000	LAKA LANTAS DI JALAN TEBING TINGGI MENUJU DOLMAS DI DUSUN I DS.MARTEBING KEC.DOLMAS KAB.SERGAJ ANTARAQ VMOBIL TOYOTA AVANZA WARNA SILVER BK.1877 KONTRA SEPROR BISON WARNA MERAH NO.POL BK.6757 XAF	JULEVIS SARAGIH ,LK, 39THN ,PNS, JEN , JERUK NO.06 KEC.SIATAR KAB.SIMALUNGUN	YOGI ADITYA PRATAMA ,LK,14THN,PELAJAR ,DSN.IV MARIHAT BANDAR KEC.DOLOK SAGALA KAB.SERGAJ	SELRA ADR
3	LP/03/1/2014 12 JANUARI 2014 PKL: 20.00 WIB	1	1	0	0	500.000	LAKA LANTAS T6. TINGGI MENUJU DOLOK MASIHUL TEPATNYA DI DEKAT SMP NEGERI 2 DOLOK MASIHUL DESA BATU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAJ ANTARA SP. MOTOR YAMAHA RX KING BK. 4055 NC KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA VIT S NO. POL BK. 5736	RIBUT, LK, 49 THN, TANI, DUSUN 1 DS. BANTAN KEC. DOLOK MASIHUL KAB. SERGAJ	AHMAD SITORUS,LK, 60 THN, TANI, DSN. II DS. BATU XII KEC. DOLOK MASIHUL KAB. SERGAJ	SELRA ADR
4	LP/93/1/2014 27 JANUARI 2014 PKL: 17.30 WIB	1	0	0	2	500.000	LAKA LANTAS TEBING TINGGI MENUJU DOLMAS TEPATNYA DI DEPAN RUMAH KUNTAL SITORUS DSN. II DS. BATU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAJ ANTARA SP. MOTOR YAMAHA VEGA R BK 3627 NAC KONTRA PEJALAN KAKI	JUMALI, LK, 44 THN, SWASTA, DSN. IV MARIHAT BANDAN DS. DOLOK SAGALA	DUA SEDIANA BR SIANTURI, LK, 56 THN, TANI, DSN. XII DS. BATU XII KEC. DOLOK MASIHUL KAB. SERGAJ	SELRA ADR

Tabel L1: Lanjutan

5	LP / 155 / II / 2014 18 FEBRUARI 2014 PKL : 20.30 WIB	1	1	0	0	2.000.000	LAKA LANTAS DI JALINSUM DOLMAS MENUJU GALANG ,DI DEKAT SIMPANG KAMPUNG MANGGIS PONDOK KELING PERKEBUNAN SARANG GINTING KEC SREBA JADI KAB. SERGAI ANTARA MOBIL TRUCK FUSO ENGKEL BK 6844 BP KONTRA SP MOTOR HONDA LEGENDA NO POL BK 3181 NK.	IDENTITASNYA TIDAK DI KETAHUI	SANDIAN PURBA , LK, 56 THN, TANI, DSN. I DS. DOLOK MENAPANG KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	SELRA ADR
6	LP/175/III/2014/ LTS 29 FEBRUARI 2014 PKL :15.45 WIB	1	0	1	0	500.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DI DUSUN II DESA BATU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA MOBIL BOX – L-300 BK 8698 BJ KONTRA SP. MOTOR HONDA BEAT WARNA BIRU NO.POL. : BK 3983 TAM	SUGIONO, LK, 47 THN, SWASTA, JLN SESER NO B A KEL. SIDUREJO HILIR MEDAN	PRIDOAMAN PURBA, LK, 26 THN, SWASTA, DSN II DESA BANDAR NAGORI KEC. SILAU KAHEAN KAB. SIMALUNGUN	SELRA ADR
7	LP/218/III/2014/ LTS 13MARET 2014 PKL : 14.30 WIB	1	0	1	0	1.500.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DEPAN KANTOR DESA ARAS PANJANG KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARA SEPEDA MOTOR HONDA SUPRA BK 2623 NQ KONTRA SP. MOTOR HONDA SUPRA X NO. POL. : BK	SAMPE MANURUNG, LK, 58 THN, SWASTA, DESA MALASARI BAKARAN BATU	SUDIRMIN ALS ALENG, LK, 52 THN, SWASTA, JALAN SUPRAPTO NO 71 TEBING TINGGI	SELRA ADR
8	LP/ II / III / 2014/ LTS 16 MARET 2014 PKL : 10.00 WIB	1	0	0	1	500.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DI DESA KOTATENGAH KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARAMOBIL COLT DIESEL BK 8616 LM KONTRA SP. MOTOR HONDA SUPRA BK 6395 NS	LIDIK	WILROD PATIAR, LK, 45 THN, PNS, TEPI PASAR DESA KOTA TENGAH	SELRA ADR
9	LP/238/III/2014/ LTS 18 MARET 2014 PKL : 18.00 WIB	1	1	1	1	1.000.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DI DUSUN II DESA KOTA TENGAH KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARA SP. MOTOR HONDA SUPRA X 125 BK 3779 OE KONTRA SP. MOTOR HONDA ASTREA GRAND BK 5052 NA	ROSITA BR PPURBA, LK, 50 THN, IBU RT, DSN IV DESA KOTA TENGAH KEC. DOLMAS KAB.S ERGAI	KELANA PURBA, LK, 54 THN, SWASTA, DSN II DESA KOTA TENGAH KEC. DOLMAS	SELRA ADR

Tabel L1: Lanjutan

10	LP/12 / III/2014/LTS 07 MARET 2014 16 MARET 2014 PKL : 14.00 WIB	1	0	1	1	500.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM DOLMAS TEBING TINGGI TEPATNYA DI KM 10 DESA BATU XII KEC. DOLMAS ANTARA MOBIL PRIBADI YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SP. MOTOR YAMAHA MIO NO. POL. : BK 2359 NAF	LIDIK	AULIA MAHARANI SARAGIH, PR, 13 THN, PELAJAR, KONGSI VI DESA BANTAN KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	DALAM LIDIK
11	LP/167N/2014/LA NTAS 08 MEI 2014 PKL : 23.00 WIB	1	0	0	4	20.000.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DEKAT PABRIK KEBUN SARANG GITING DUSUN I DESA SARANG GITING KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. LAKA TUNGGAL MOBIL JENIS L-300 MITSUBISHI CV TAXI KITA BK 1478 HG	INDRA LUBIS, LK, 22 THN, SWASTA, JLN PERINTIS NO 20 TEMBUNG MEDAN	MAHMUDDIN, LK, 47 THN, SUPIR, JALAN PERINTIS NO.20 KODYA MEDAN	SELRA ADR
12	LP/181N/2014/LA NTAS 18 MEI 2014 PKL : 09.00 WIB 15 MEI 2014 PKL : 22.00 WIB	1	0	0	2	500.000	LAKA LANTAS DI JALA UMU DOLOK MASIHUL DEKAT SMP N 2 DOLOK MASIHUL KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARA MOBIL PRIBADI WARNA NERAH YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SP. MOTOR HONDA SPACY WARNA HIJAU BK 2423 NAG	LIDIK	HASANUDDIN LUBIS, LK. 58 THN, LINK II KEC. PEKAN DOLMAS KAB. SERGAI	DALAM LIDIK
13	LP/182N/2014/LA NTAS 12 MEI 2014 PKL : 23.45 WIB 18 MEI 2014 PKL : 09.00 WIB	1	1	2	1	1.000.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DIJALAN UMUM DOLMAS TEBING TINGGI TEPATNYA DEKAT KOLAM SIABUN SIAHAAN DSN I DESA BATU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA SEPEDA MOTOR HONDA SUPRA FIT X BK 6430 IC KONTRA SP. MOTOR HONDA VARIO BK 5333 NAG	DEDI PARULIAN, LK, 22 THN, IKUT ORTU, DSN I EDSA PERTAMBATAN KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	MHD IQBAL HERI ASNOVAN, LK, 22 THN, MAHASISWA, TEBING TINGGI	SELESAI
14	LP/183N/2014/LA NTAS 18 MEI 2014 PKL : 21.00 WIB	1	1	0	0	300.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DIJALAN UMUM TEBING TINGGI MENUJU DOLOK MASIHUL TEPATNYA DIDUSUN IX DESA BANTEN KEC, DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA MOBIL PICK UP YANG BELUM DIKETAHUI NO. POL DAN IDENTITASNYA KONTRA SEPEDA DAYUNG	LIDIK	YUSUF ALS TUMBAR, LK, 68 THN, SWASTA, DSN VII KAMPUNG JATI EDSA BANTEN KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	DALAM LIDIK

Tabel L1: Lanjutan

10	LP/12 / III/2014/LTS 07 MARET 2014 16 MARET 2014 PKL : 14.00 WIB	1	0	1	1	500.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM DOLMAS TEBING TINGGI TEPATNYA DI KM 10 DESA BATU XII KEC. DOLMAS ANTARA MOBIL PRIBADI YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SP. MOTOR YAMAHA MIO NO. POL. : BK 2359 NAF	LIDIK	AULIA MAHARANI SARAGIH, PR, 13 THN, PELAJAR, KONGSI VI DESA BANTAN KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	DALAM LIDIK
11	LP/167/V/2014/LA NTAS 08 MEI 2014 PKL : 23.00 WIB	1	0	0	4	20.000.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DEKAT PABRIK KEBUN SARANG GITING DUSUN I DESA SARANG GITING KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. LAKA TUNGGAL MOBIL JENIS L-300 MITSUBISHI CV TAXI KITA BK 1478 HG	INDRA LUBIS, LK, 22 THN, SWASTA, JLN PERINTIS NO 20 TEMBUNG MEDAN	MAHMUDDIN, LK, 47 THN, SUPIR, JALAN PERINTIS NO.20 KODYA MEDAN	SELRA ADR
12	LP/181/V/2014/LA NTAS 18 MEI 2014 PKL : 09.00 WIB 15 MEI 2014 PKL : 22.00 WIB	1	0	0	2	500.000	LAKA LANTAS DI JALA UMU DOLOK MASIHUL DEKAT SMP N 2 DOLOK MASIHUL KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARA MOBIL PRIBADI WARNA NERAH YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SP. MOTOR HONDA SPACY WARNA HIJAU BK 2423 NAG	LIDIK	HASANUDDIN LUBIS, LK. 58 THN, LINK II KEC. PEKAN DOLMAS KAB. SERGAI	DALAM LIDIK
13	LP/182/V/2014/LA NTAS 12 MEI 2014 PKL : 23.45 WIB 18 MEI 2014 PKL : 09.00 WIB	1	1	2	1	1.000.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DIJALAN UMUM DOLMAS TEBING TINGGI TEPATNYA DEKAT KOLAM SIABUN SIAHAAN DSN I DESA BATU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA SEPEDA MOTOR HONDA SUPRA FIT X BK 6430 IC KONTRA SP. MOTOR HONDA VARIO BK 5333 NAG	DEDI PARULIAN, LK, 22 THN, IKUT ORTU, DSN I EDSA PERTAMBATAN KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	MHD IQBAL HERI ASNOVAN, LK, 22 THN, MAHASISWA, TEBING TINGGI	SELESAI
14	LP/183/V/2014/LA NTAS 18 MEI 2014 PKL : 21.00 WIB	1	1	0	0	300.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DIJALAN UMUM TEBING TINGGI MENUJU DOLOK MASIHUL TEPATNYA DIDUSUN IX DESA BANTEN KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA MOBIL PICK UP YANG BELUM DIKETAHUI NO. POL DAN IDENTITASNYA KONTRA SEPEDA DAYUNG	LIDIK	YUSUF ALS TUMBAR, LK, 68 THN, SWASTA, DSN VII KAMPUNG JATI EDSA BANTEN KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	DALAM LIDIK

Tabel L1: Lanjutan

15	LP/201/VI/2014/L S 07 JUNI 2014 PKL: 15.30 WIB	1	1	4	0	20.000.000	KECELAKAAN LALULINTAS JALAN UMUM T.TINGGI MENUJU DOLMAS TEPATNYA DIPEKAN KAMIS DEKAT SIMPANG KRANAK KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA MOBIL TOYOTA AVANZA BK 491 FY KONTRAK MOBIL TOYOTA AVANZA WARNA SILVER BK 1884 JE	RAHMAN SARAGIH,LK. 30 THN,SWASTA, BANGUN BANDAR DS. MARTEBING KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	AMINUDDIN, LK, 32 THN, SWASTA, DS. BANDAR KHALIFAH PS. TUAN MEDAN	SELRA ADR
16	LP/189/VI/2014/L S 31 MEI 2014 08 JUNI 2014 PKL: 16.00 WIB	1	1	0	0	NIHIL	KECELAKAAN LALULINTAS JALAN UMUM DOLMAS MENUJU GALANG TEPATNYA DI DUSUN I DESA TG. HARAP KEC. SERBAJADI KAB. SERGAI ANTARA SP MOTOR HONDA BEAT WARNA BIRU BK 6436 SW KONTRAK PEJALAN KAKI .	ERNILA HASANAH,PR, 15 THN, PELAJAR, DSN. I DS. TG. HARAP KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	MISNEM, PR, 80 THN, TANI, DSN. I DS. TG. HARAP KEC. SERBAJADI KAB. SERGAI	SELRA ADR
17	LP/210/VI/2014 17 JUNI 2014 PKL: 16.00 WIB	1	0	0	2	500.000	KECELAKAAN LALULINTAS JALAN UMUM TEBING TINGGI MENUJU DOLMAS TEPATNYA DEKAT KANTOR KORAMIL DS. ARAS PADANG KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA SP. MOTOR HONDA SUPRA TANPA PLAT KONTRAK MOBIL PICK UP SUZUKI CARRY NO POL BK 9608 VM	ROY FRANS SIHOMBING ,LK, 15 THN, PELAJAR, DSN III,DSA. DAME KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	PARMAN ,LK, 32 THN, SUPIR,DSN I DS. ARAS PANJANG KEC. DOLMAS KAB SERGAI	SELRA ADR
18	LP/217/VI/2014 08 MEI 2014 PKL :14.30 WIB 07 JUNI 2014 PKL :14.45 WIB	1	0	1	0	300.000	KECELAKAAN LALULINTAS JALAN UMUM T.TINGGI MENUJU DOLMAS TEPATNYA DI KM. 15 SILINDUNG PEKAN KAMIS KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA ANTARA SP. MOTOR YAMAHA RX KING YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRAK SP. MOTOR HONDA BEAT BK 5871 NAN	LIDIK	NURMAYATI,PR, 38, THN, SWASTA, DSN I DS. PEKAN KAMIS KEC. DOLMAS KAB.SERGAI	DALAM LIDIK
19	LP/224/VI/2014 25 JUNI 2014 PKL : 22 00 WIB 23 JUNI 2014	1	0	0	2	500.000	KECELAKAAN LAULULINTAS JALAN UMUM DOLOK MASIHUL MENUJU T. TINGGI KM 13 TEPATNYA DIDESA PEKAN KAMIS KEC. DOLOK MASIHUL KAB. SERGAI ANTARA SP. MOTOR YAMAHA CRIPRON NO POL BK 2854 QK KONTRAK SP. DAYUNG	BANGSA SAGALA ,LK, 47 THN, TANI, DS. BARU XII KEC. DOLMAS KAB SERGAI	MJ. HUTAGALUNG LK.,62 THN, SWASTA, DS. BARU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	SELRA ADR

Tabel L1: Lanjutan

20	LP/231/VII/2014 18 JUNI 2014 PKL : 15 00 WIB 30 JUNI 2014 PKL : 14 00 WIB	1	0	0	2	500.000	KECELAKAAN LAULINTAS JALAN UMUM DOLOK MASHIHUL MENUJU T. TINGGI TEPATNYA DIDSN I DS. BANTEN KEC. DOLOK MASHIHUL KAB. SERGAI	SUPRAPTO,LK, 17 THN, PELAJAR, DSN II DSA BANTAN KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	SUPRIATI,PR,37 THN,IBU RT, DSN I DESA BANTAN KEC DOLMAS KAB SERGAI	SELRA ADR
21	LP/241/VII/2014 11 JULI 2014 PKL : 19.10 WIB	1	0	0	1	NIHIL	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM DOLMAS – TEBING TINGGI DI DUSUN II DEA BATU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARA SEPEDA MOTOR YAMAHA VEGA R BK 5797 IN KONTRA PEJALAN KAKI.	ARDI WIRANATA, LK, 16 THN, PELAJAR, DUSUN MANGGA DUA KEBUN KELAPA TG. BERINGIN	ESTI ELISABETH SIMBOLON , LK, 70 THN, TANI , DUSUN I DESA BATU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	SELRA ADR
22	LP/ 243/VII/2014 14 JULI 2014 PKL : 21. 10 WIB	1	2	2	0	5.000.000.	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM T.TINGGU – DOLMAS TEPATNYA DEKAT POS LANTAS DOLMAS KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARA SEPEDA MOTOR JUPITER Z BK 6501 XAA KONTRA SEPEDA MOTOR YAMAHA MIO BK 3223 LF	SUGIANTO SIAHAAN , LK, 18 THN, SWASTA, DUSUN I KP. KRISTEN BINTANG BAYU.	CHARWANSYAH, LK, 15 THN, PELAJAR, LING. VI SIDEREJO, KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	SELESAI
23	LP/250/VII/2014 23 JUNI 2014 PKL : 11.00 WIB 21 JULI 2014 PKL : 10. 45 WIB	1	1	0	0	300.000.	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM DULMAS – GALANG TEPATNYA DI PONDOK BAWAH DESA SARANG GINTING KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARA SEPEDA MOTOR JENIS BEBEK YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SEPEDA MOTOR NASHA BK 4561 NS	LIDIK	FADLI, LK, 15 THN, PELAJAR, LINK. III PEKAN DOLMAS KEC. DOLMAS	DALAM LIDIK
24	LP/251/VII/2014 20 JULI 2014 PKL : 10.00 WIB	1	0	1	0	NIHIL	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM T.TINGGI- DOLMAS TEPATNYA DI DUSUN I DESA BATU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARA MOBIL KIJANG KAPSUL WARNA BIRU BK 28 NJ KONTRA PEJALAN KAKI	UMAR, LK, 57 THN, SWASTA , LING. VII SEB. A KEL. PERDAGANGAN SIMALUNGUN.	LIDIA NABABAN., PR, IRT , DESA BATU XII KEC. DOLMAS	SELRA ADR
25	LP/ 268/VIII/2014 01 AGUSTUS 2014 PKL : 09.00 WIB 19 JULI 2014 PKL : 14.00 WIB	1	1	0	1	500.000.	KECELAKAAN LALUNLINTAS DI JALAN UMUM DOLMAS – DSA BANTEN DEKAT KEBUN PT. SOCFINDO II KEC. DOLMAS KAB. SERGAI. ANTARA LAKA TUNGGAL SEPEDA MOTOR YAMAHA JUPITER BK 3820NACJ.	SUTRESNI, PR, 39, IRT, DSN. V DESA MARTEBING KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	PUTRI WIDYA SARI SARAGIH, PR, 12 THN PELAJAR, DUSUN V , DESA MARTEBING KEC. DOLMAS	SELESAI

Tabel L1: Lanjutan

26	LP/311/IX/20012 01SEPT 2014 PKL : 14.00 WIB	1	0	0	2	15.000.000	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DOLMAS-GALANG DI DSN I DSA. TG. ARAB. KEC. SERBA JADI KAB. SERGAI ANTARA MOBIL MITSUBISHI KUDA BK 1266 GH KONTRA MOBIL TOYOTA KIJANG KAPSUL BK 1118 LT KONTRA SP. MOTOR YAMAHA FORCE ONE BK 3210 GK	MHD. IRFAN RANGKUTI, LK, 41 THN, SWASTA, DSN I KUALA BALI SERBA JADI	WILLY TAN, LK, 47 THN, SWASTA, GG. HIDAYAH PASAR BARU	SELRA ADR
27	LP/321/IX/2014 10 SEPT 2014 PKL : 16.30 WIB	1	1	0	0	5.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM T. TINGGI – DOLMAS TEPATNYA DEPAN TANAH LAPANG MARTEBING DSN.I MARTEBING KEC. DOLMAS KAB. SERGAI	MHD. RIDHO BATU BARA ,LK, 16 THN, PELAJAR, DOLMAS	ZAIB YANTOPIYA,LK, 24 THN, SUPIR, ACEH BARAT	SP3
28	LP/358/XI/2014 03 OKTO 2014 PKL : 03.16 WIB	1	0	0	1	5.000.000	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DOLMAS MENUJU GALANG, TEPATNYA DI DEPAN GUDANG SAWIT WIWIK DSN. I DSA. DOLOK MENAMPANG KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA MOBIL TOYOTA AVANZA WARNA SILVER NO. POL. BK 1735 NG KONTRA SP. MOTOR RX KING NO. POL. BK 5690 EF.	AWALUDDIN LUBIS, LK, 54 THN, PENGEMUDI, JLN. DANAU MANINJAU LK. IV KEL. PA BATU KODYA T. TINGGI	DICKY INDRA JAYACARA, LK, 26 THN, SWASTA, DSN. IV DSA. DOLOK MENAMPANG KEC. DOLMAS KAB. SERGAI.	SELESAI
29	LP/371/XI/2014 17 OKTO 2014 PKL : 09.00 WIB	1	0	1	0	2.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM T. TINGGI – DOLMAS TEPATNYA DI DSN, IX DSA. BANTEN DEKAT PABRIK SOCFINDO KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA MOBIL JEEP BM 8 RY KONTRA SEPTOR SUZUKI SMASH BK 3687 OE	DRS. SYAHLAN. HS , LK, 64 THN, SWASSTA, DSA. KOTA BAYU T. TINGGI	ZUL GUSNIDAR DAMANIK , LK, 35 THN, SWASTA, DSA. PERTAPAAAN T. TINGGI	SELRA ADR
30	LP/397/XI/2014 11 OKTO 2014 PKL : 09.00 WIB 2 NOV 2014 PKL : 09.00 WIB	1	1	0	0	0	LAKA LANMTAS DI JALN UMUM T.TINGGI – DOLMAS TEPATNYA DI DSN. III DS. BATU XII KEC. DOLMAS KAB. SERGAI . ANTARA YANG DIDUGA MOBIL PRIBADI KONTRA PEJALAN KAKI.	LIDIK	ROPEL SESTRO PASKA MANIK, 6THN, PELAJAR DS. BATU XII KEC. DOLMAS	TBL
31	LP/398/XI/2014 01 NOPEMBER 2014 PKL : 11.00 WIB	1	0	0	3	100.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DEPAN RUMAH PAK BUTAR – BUTAR DUSUN II DESA BATU XII KEC. DOLOK MASIHUL KAB. SERDANG BEDAGAI, ANTARA SP. MOTOTR HONDA REVO NO. POL. : BK 2008 MAB KONTRA PEJALAN KAKI	PONIMIN, LK, 56 THN, SWASTA, KAMPUNG SYAHMAN GG KATU LUBUK PAKAM KAB. DELI SERDANG	BAMBANG SIAHAAN, LK, 6 THN, EPLAJAR, DS BATU XII KEC. DOLOK MASIHUL KAB. SERDANG BEDAGAI	SELRA ADR

Tabel L1: Lanjutan

32	LP/ 467/ XII/ 2014 11 DES 2014 PKL : 23.00 WIB 27 SEPT 2014 PKL : 09.00 WIB	1	0	0	1	500.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM T.TINGGI MENUJU DOLMAS TEPATNYA DI KM 13 DS. PEKAN KAMIS KEC. DOLMAS ANTARA MOBIL MINIBUS L 300 YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA X BK 4307 NY	LIDIK	SUPRIADI SITORUS, LK, 18 THN, SWASTA, T.TINGGI	TBL
33	LP/ 470/ XII / 2014 19 JUNI 2014 PKL : 20.00 WIB 05 DES 2014 PKL : 13.00 WIB	1	1	0	0	200.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM DOLOK MENAMPANG MENUJU BITANG BAYU KEC. DOLMAS KAB. SERGAI LAKA TUNGGAL ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA BK 6136 HZ	BASIKAN, LK, 70 THN, TANI, BINTANG BAYU	BASIKAN, LK, 70 THN, TANI, BINTANG BAYU	SELESAI
34	LP/ 477 / XII / 2014 19 DES 2014 PKL : 17. 45 WIB	1	0	0	2	2.000.000	KECELAKAAN LAULULINTAS JALAN UMUM T. TINGGI MENUJU DOLMAS TEPATNYA DI DSN. I DESA PEKAN KAMIS KEC. DOLOK MASHUL KAB. SERGAI ANTARA SP. MOTOR HONDA SUPRA X YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA X BK 2019 TAF.	RIDHO FITRIANDI ,LK, 21 THN, SWASTA, PEKAN KAMIS KEC. DOLMAS KAB SERGAI	RISDIANTO, LK.,32 THN, SWASTA, SIMALUNGUN	SELESAI

Tabel L2: Data Lakalantas Yangterjadi Di Pos Dolok Masihul Tahun 2015

NO	NO. LP TGL / JAM KEJADIAN	JLH LAKA	KORBAN				URAIAN KEJADIAN	SELRA	IDENTITAS TSK	IDENTITAS KORBAN	KET
			MD	LB	LR	RUMAT					
1	LP/11/II/2015 05 JANUARI 2015 PKL : 22.30 WIB	1	0	0	2	200.000	LAKA LANTAS DEKAT KANTOR PLN LINGKUNGAN I PEKAN DOLMAS KEC. DOLMAS KAB. SERGAI, ANTARA SEPTOR BEBEK YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SEPTOR YAMAHA VIXION NO. POL. ; BK 5186 XAA	TBL	LIDIK	MARDOHAR SIHOMBIG, LK, 32 THN, POLRI, ASPOL SERGAI	BRIPTU R BARUS
2	LP/33/II/2015 15 NOP 2014 PKL 17.00 WIB 25 JAN 2015 PKL : 09.00 WIB	1	0	0	1	100.000	LAKA LANTAS DESA KOTARIH BARU TEPATNYA DEPAN LAPANGAN BOLA VOLLY DS BANTAN I SIDUMULYO KEC. KOTARIH ANTARA MOBIL L – 300 PICK UP BK 8506 CG KONTRA PEJALAN KAKI	SELESAI	MISNAN, LK, 30 THN, SUPIR, DS KOTARIH	JAUHARI ADITYA, LK, 6 THN, IKUT ORTU, DS KOTARIH	BRIPTU R. BARUS
3	LP/43/II/2015 27 JANUARI 2015 PKL : 02.45 WIB	1	1	0	0	10.000.000	LAKA LANTAS JALAN UMUM ANTARA T.TINGGI MENUJU DOLMAS DI SIMPANG SILO MERAWAN DSN. II DESA. BATU XII KEC. DOLMAS LAKA LANTAS MOBIL AVANZA BK 1079 QH	LIMPAH INS LAIN	DODI , 27 THN, TNI – AD ASMIL YONIF DOLMAS.	-	BRIPTU R. BARUS
4	LP/46/II/2014 31 JANUARI 2015 PKL : 18.30 WIB	1	1	0	0	500.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM DS. SARANG GINTING – KEL. PEKAN DOLMAS DSN. I DOLOK MENAMPANG KEC. DOLMAS KAB. SERGAI, ANTARA SEPTOR YAMAHA VIXION BK 2606 NAI KONTRA PEJALAN KAKI .	P21	PRIADI SYAHPUTRA , LK , SWASTA , DSN. IIDS. DOLOK SEGALA.	ALGHA FEBRIAN , LK, 05 THN, IKUT ORTU , DSN I DS. DOLOK MENAMPANG.	BRIPKA BT. HUTABARAT
5	LP/ 61/ II/2015 18 FEBRUARI 2015 PKL : 19.30 WIB	1	0	0	1	50000	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA PEKAN KAMIS DSN. I KEC. DOLMAS ANTARA YANG DIDUGA SEPTOR KONTRA SEPEDA DAYUNG	TBL	LIDIK	MARTUA SIAHAAN , LK , 64 THN , TANI , DSN. I DESA BATU 13 DOLMAS	BRIPKA D. TAMBUN

Tabel L2: Lanjutan

6	LP/39/II/2015 17 JANUARI 2015 PKL : 05.45 WIB	1	0	0	1	500.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM KEL. DOLMAS ANTARA SEPTOR HONDA MEGAPRO YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SEPTOR HONDA GRAND BK 2575 NA	TBL	LIDIK	MARWAN , LK , 36 THN , SWASTA , DSN . V DSA. KOTA TENGAH KEC. DOLMAS	BRIPTU RUDY BARUS
7	LP/70/II/2015 08 DES 2014 PKL : 15.30 WIB 26 FEB 2015 PKL : 16.00 WIB	1	0	0	1	0	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA DAME DSN. II TEGAL SARI KEC. DOLMAS ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA X 125 BK 4111 KONTRA PEJALAN KAKI .	SELESAI	KASTONO ,LK, 14 THN , PELAJAR, DOLMAS	KAIRA SAFITRI , PR , 3 THN, IKUT ORTU , DSN. II TEGAL SARI KEC. DOLMAS	AIPTU HST. PURBA
8	LP/71/II/2015 27 FEBRUARI 2015 PKL : 07.20 WIB	1	1	0	2	1.000.000	KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM DESA BATU 12 DUSUN II KEC. DOLMAS KAB. SERGAI ANTARA SEPTOR HONDA BEAT BK 6318 NAG KONTRA PEJALAN KAKI	ADR	MUHAMMAD IKSAN, LK , PELAJAR , 16 THN, DSN. I DESA MAETEBING	VERA WATI, PR, 23 THN, SWASTA, DSN II DS. BATU 12	BRIPKA BT. HUTABARAT
9	LP/106/III/2015 27 MARET 2015 PKL : 08.30 WIB	1	4	0	12	20.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA BANTAN DOLOK MASIHUL ANTARA MOBIL TRUCK DINAS SATPOL PP BK 9385 T KONTRA SEPTOR YAMAH JUPITER MX BK 4696 NAG	P21	HENDRA RAJA GUK – GUK , 28 THN , SATPOL PP , SIDAMANIK	JENNI MANALU , LK , SWASTA , DESA BATU 13	AIPTU HST. PURBA
10	LP/173/V/2015 13 MEI 2015 PKL : 05.45 WIB	1	1	0	0	200000	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DI DESA SARANG GINTING LAKA TUNGGAL SEPEDA MOTOR YAMAHA VEGA R BK 3233 ACF	SELESAI	AGUS SATRIAWAN, LK, 18 THN, SWASTA, T.TINGGI	-	BRIPKA JIMMY SIANNIPAR
11	LP/187/V/2015 25 MEI 2015 PKL : 01.00 WIB	1	0	0	11	3000000	LAKA TUNGGAL DI JALAN UMUM DESA SARANG GINTING MOBIL BUS PENUMPANG L 300 BB 1393 BB	ADR	FRANS TOBING , LK, 26 THN, PENGEMUDI , TARUTUNG	NUNUNG, PR, 45 THN, MEDAN	AIPTU HST. PURBA
12	LP/201/VI/2015 13 JAN 2015 PKL:17.30 WIB 3 JUN 2015 PKL:13.30 WIB	1	0	0	2	100.000	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DS.SARANG GINTING ANTARA YG DI DUGA MOBIL PIC UP KONTRA SEPTOR YAMAHA VIXION BK 5954 SW	TBL	LIDIK	SUYATNO,LK,35 THN. SWASTA,SIPISPIS	BRIGADIR KADRI

Tabel L2: Lanjutan

13	LP/262/VII/2015 14 JULI 2015 PKL : 08.30 WIB	1	1	0	0	1.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA KARANG TENGAH ANTARA SEPTOR HONDA SUPRAX BK 4021 ZC KONTRA MOBIL PICK UPSUZUKI FUTURA BK 9224 MN	SELESAI	JUNAIDI, LK, 43 THN, SIANTAR	BONA LAMHOT, LK, 21 THN, MAHASISWA, PAKAM	BRIPKA J. SIANIPAR
14	LP/263/VII/2015 15 JULI 2015 PKL : 18.30 WIB	1	1	1	5	2.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DS. KERAPUH LAKA TUNGGAL MOBIL DINAS PLN BK 8263 CI	SELESAI	FRANS SEHAT, LK, 22 THN, PAKAM	AHMAD SAFARUDDIN, LK, 67 THN, DS. MARTEBING	BRIPKA J. SIANIPAR
15	LP/323/VIII/2015 22 AGUSTUS 2015 PKL : 10.30 WIB	1	1	0	0	1.000.000.	LAKA LANTAS DI JALN UMUM DS. KARANG TENGAH ANTARA YANG DIDUGA MOBIL TRUCK KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA X BK 2038 TAG	TBL	LIDIK	AMEN SIPAYUNG, LK, 54 THN, POLRI, T.TINGGI	BRIPKA J. SIANIPAR
16	LP/325/VIII/2015 19 JULI 2015 PKL: 13.00 WIB 23 AGUSTUS 2015	1	0	0	2	500.000.	LAKA LANTAS DIJALAN UMUM DESA KERAPUH ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA BK 6213 BT KONTRA SEPTOR YAMAHA JUPITER MX BK 5598 ON	ADR	ILHAM,LK, 18 THN, DS. KERAPUH	SUHENDRI, LK, 29 THN, SWASTA, DS. BAJARONGGI	BRIPKA BT. HUTABARAT
17	LP/326/VIII/2015 07 JULI 2015 PKL : 13.00 WIB 23 AGUSTUS 2015	1	1	0	0	500.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA SILINDAK ANTARA YANG DIDUGA MOBIL COLD DIESEL KONTRA SEPTOR YAMAHA VEGA R BK 3389 MR	TBL	LIDIK	RIKI HAMDANI,LK, 14 THN, PELAJAR, DS. SILINDAK	BRIGADIR KADRI
19	LP/347/IX/2015 29 JULI 2015 PKL : 16.15 WIB 03 SEPTEMBER 2015	1	0	2	0	400.000.	LAKA LANTAS DI JALN UMUM KOTARI ANTARA SEPTOR HONDA REVO BK 3702 NAC KONTRA SEPTOR HONDA LEGENDA BK BK 4903 GZ	ADR	SANDIK SARAGIH, LK, 19 THN, DS. SILATONG	MIRWANDI, LK, 25 THN, SWASTA	BRIPKA JIMMY SIANIPAR
20	LP/349/IX/2015 08 AGUSTUS 2015 PKL: 16.00 WIB 05 SEPT 2015	1	1	0	1	1.000.000.	LAKA LANTAS DI JALN UMUM DS. BATU ANTARA YANG DIDUGA MIBIL PRIBADI KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA X 125 BM 3039 PW	TBL	LIDIK	ASNAN, LK, 48 THN, BHL, DS. MARTEBING	BRIPKA BT. HUTABARAT

Tabel L2: Lanjutan

21	LP/359/IX/2015 13 SEPT 2015 PKL : 11.30 WIB	1	1	1	0	100.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM TEPI PASAR ANTARA SEPTOR YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA SEPTOR SUZUKI SPIN BK 5741 OE KONTRA MOBIL TRUCK COLD DIESEL BK 8142 XZ	TBL	LIDIK	TIWI NOVIANTI, PR, 15 THN, PELAJAR, DS. KOTA TENGAH	BRIPKA BT. HUTABARAT
22	LP/369/IX/2015 30 SEPT 2015 PKL : 21.15 WIB	1	1	1	0	300.000.	LAKA LANTAS DIJALAN UMUM DS. PEKAN DOLMAS ANTARA SEPTOR YAMAHA VIXION YANG BELUM DIKETAHUI KONTRA SEPTOR HONDA VARIO BK 5647 XAK	SELESAI	PITU ANDREAN FUZI,LK, 19 THN, MONTIR, PERGULAAN	EDI PURBA, LK, 27 THN, SWASTA, SIMALUNGUN	BRIPKA JIMMY S.
23	LP/384/X/2015 17 SEPT 2015 PKL : 13.00 WIB 11 OKTO 2015	1	0	2	1	200.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUMDS. DAME ANTARA ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA BK 6906 NB KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA X 125 BK 4339 OE	SELESAI	KINTO SIHOMBING, LK, 17 THN, SWASTA, DS. DAME	OKY LUBIS, LK, 13 THN, PELAJAR, DS. DAME	BRIPKA BT. HUTABARAT
24	LP/398/X/2015 09 SEPTEMBER 2015 PKL : 16.00 WIB 19 OKTO 2015	1	0	0	1	200.000.	LAKAA LANTAS DI JALAN UMU DS. KOTA TENGAH ANTARA YANG DIDUGA SEPTOR KONTRA SEPTOR SUZUKI SMASH BK 5409 KF	TBL	LIDIK	NURNI ELINDA, PR, 38 THN, DS. KOTA TENGAH	BRIGADIR KADRI
25	LP/400/X/2015 02 SEPT 2015 PKL : 13.30 WIB 23 OKTO 2015	1	0	0	1	200.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DS. BATU 13 ANTARA YANG DIDUGA MOBIL TOYOTA AVANZA KONTRA SEPTOR HONDA BLADE BK 64 23 XAH	TBL	LIDIK	YULIHADDE , PR, 13 THN, PELAJAR, SERBA JADI	BRIGADIR KADRI
26	LP/427/XI/2015 19 NOV 2015 PKL : 13.30 WIB	1	0	0	1	1.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DS. BANTAN ANTARA SEPTOR YAMAHA VEGA R BK 3216 MZ KONTRA MOBIL TRUCK COLD DIESEL BK 9347 NB	SELESAI	AMINUDIN, LK, 40 THN, DS. MARTEBING	JUMINO, LK, 50 THN, SWASTA, DS. BANTAN	BRIGADIR KADRI
27	LP/457/XII/2015 21 DESEMBER 2015 PKL : 12.00 WIB	1	2	0	2	50.000.	LAKA LANTAS DI JALN UMUM DESA BATU XII ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA BK 4428 NN KONTRA MOBIL BOX YANG BELUM DIKETAHUI KONTRA MOBIL TRUCK YANG BELUM DIKETAHUI	SP3	RIFAI, LK, 34 THN, SWASTA, ROKAN HILIR	LIDIK	BRIPKA BT. HUTABARAT

Tabel L3: Data Lakalantas Yangterjadi Di Pos Dolok Masihul Tahun 2016

NO	NO. LP TGL / JAM KEJADIAN	JLH LAKA	KORBAN				URAIAN KEJADIAN	SELRA	IDENTITAS TSK	IDENTITAS KORBAN	KET
			MD	LB	LR	RUMAT					
1	LP/05/II/2016 07 JANUARI 2016 PKL : 08.00 WIB	1	0	0	1	500.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DS. ARAS PANJANG ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA X 125 BK 6792 NAH KONTRA MOBIL TRUCK FUSO BK 9814 XIB	SELESAI	HJ. KOSIM SARAGIH, LK, 68 THN, TANI, DS. BLOK X	MAS ADI SYAFII, LK, 42 THN, SWASTA, DS. PERTAMBATAN	BRIGADIR KADRI
2	LP/06/II/2016 08 JANUARI 2016 PKL : 00.05 WIB	1	1	1	4	15.000.000 0.	LAKA TUNGGAL DIJALAN UMUMDS. SARANG GINTING ANTARA MOBIL TOYOTA KIJANG SUPER BK 103 LY	SELESAI	RIO PURNOMO,LK, 23 THN, MAHASISWA, LUBUK PAKAM	HIDAYATI,PR, PHL, 23 THN, LUBUK PAKAM	BRIPKA BT. HUTABARA T
3	LP/13/II/2016 20 OKTO 2015 PKL : 23.30 WIB 19 JAUARI 2016	1	0	0	2	200.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA BATU 13 ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA FIT BK 5730 NE KONTRA BETOR KTM BK 5823 NZ	SELESAI	SUHARTONO,LK, 19 THN, SWASTA, DS. BANTAN	DEDI HARIANTO,LK, 30 THN, SWASTA, T.TINGGI	BRIGADIR KADRI
4	LP/42/III/2016 14 DES 2015 PKL : 21.00 WIB 07 FEB 2016	1	0	1	0	200.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM SERBA JADI ANTARA SEPTOR JENIS BEBEK YANG BELUM DIKETAHUI IDENTITASNYA KONTRA PEJALAN KAKI	TBL	LIDIK	MUHAMAD JAMIR,LK, 10 THN, PELAJAR, DS. TG. HARAP	BRIG. KADRI
5	LP/58/II/2016 20 PEBRUARI 2016 PKL : 13.30 WIB	1	1	0	1	1.000.000.	LAKA TUNGGAL DI JALAN UMUM DESA SARANG GINTING MOBIL PICK UP L 300 BK 9245 CK	SP3	SUTRISNO,LK, SWASTA, 22 THN, DELI SERDANG	LED GINTING,LK, 55 THN, SWASTA, DELI SERDANG	BRIGADIR KADRI
6	LP/61/II/2016 30 DESEMBER 2015 PKL : 11.00 WIB 23 PEBRUARI 2016	1	1	0	0	200.000.	LAKA TUNGGAL DI JALAN UMUM DS. KP. HULU SEPTOR HONDA LEGENDA BK 6937 NH	SP3	MAHMUD,LK, 70 THN, SWASTA, DS. KERAPUH	-	BRIGADIR KADRI

Tabel L3: Lanjutan

7	LP/62/III/2016 24 FEBRUARI 2016 PKL : 14.40 WIB	1	1	0	2	500.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA KOTA TENGAH ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA X BK 6031 XAG KONTRA PEJALAN KAKI	P21	POPO HARTOPO,LK, 22 THN, SWASTA, DS. PERBAUNGAN	ANDINI,PR, 10 THN, PELAJAR, DS. KOTA TENGAH	BRIPKA BT. HUTABARAT
8	LP/70/III/2016 12 MARET 2016 PKL : 18.30 WIB	1	0	0	2	500.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA BANTAN ANTARA YANG DIDUGA MOBIL PICK UP KONTRA SEPTOR HONDA VARIO TECHNO BK 6995 NAK	TBL	LIDIK	HAIRIL LUBIS,LK, 52 THN, SWASTA, DS. MARTEBING	BRIPKA BT. HUTABARAT
9	LP/73/III/2016 21 JANUARI 2016 PKL : 24.00 WIB 14 MARET 2016	1	1	1	0	200.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DS. UJUNG RAMBUNG ANTARA SEPTOR YAMAHA MIO BK 5339 OI KONTRA SEPTOR HONDA REVO BK 6384 LF	SP3	IRPAN,LK, 17 THN, PELAJAR, DS. BANTAN	ARIADI,LK, 17 THN, PELAJAR, DS. BANTAN	BRIGADIR KADRI
10	LP/74/III/2016 14 MARET 2016 PKL : 15.10 WIB	1	0	1	0	2.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA DOLOK MENAMPANG ANTARA BETOR HONDA SUPRA BK 6720 NC	SELESAI	ABDUL RAHMAN,LK, 40 THN, SWASTA, DS. BATU 13	SUTINO,LK, 37 THN, PENGEMUDI,DS. SARANG GINTING	BRIGADIR RUDY BARUS
11	LP/80/III/2016 19 MARET 2016 PKL : 07.30 WIB	1	1	1	0	500.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA DAME ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA X 125 BK 4659 NAG KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA FIT B 6938 TDI	SP3	RINALDI NABABAN, LK, 12 THN, PELAJAR, DS. BANTAN	KLINTON SIMANJUNTAK, LK, 16 THN, PELAJAR, DS. PANDOMUAN	BRIGADIR RUDY BARUS
12	LP/105/IV/2016 20 MARET 2016 PKL : 18.40 WIB 19 APRIL	1	0	0	2	1.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA KOTA TENGAH ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA X 125 BK 4464 NAI KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA X 125 BK 6253 NAH	SELESAI	SURDI,LK,70 THN, SWASTA,DS. KOTA TENGAH	JUNAIDI,LK,35 THN, SWASTA, DS. KOTA TENGAH	BRIGADIR RUDY BARUS
13	LP/106/IV/2016 19 APRIL 2016 PK : 08.00 WIB	1	0	0	1	1.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA PEKAN KAMIS ANTARA SEPTOR YAMAHA VIXION BK 6366 MW KONTRA PEJALAN KAKI	SELESAI	DEDI ROMADONI,LK,32 THN, SWASTA, GALANG	MENANTI BR MANULANG,PR, 58 THN, IRT, DS. PEKAN KAMIS	BRIGADIR RUDY BARUS

Tabel L3: Lanjutan

14	LP/116/IV/2016 28 MARET 2016 PKL : 05.20 WIB 26 APRIL 2016	1	0	0	1	2.000.000.	LAKA LANTAS DI JALN UMUM DESA BATU XII ANTARA SEPTOR KARISMA BK 2538 NN KONTRA MOBIL PICK UP MITSH. BK 9960 LV	SELESAI	SUWONDO,LK, 54 THN, SWASTA, T.TINGGI	HUSORIYADI SIREGAR,LK, 50 THN, L. BATU	BRIGADIR KADRI
15	LP/117/IV/2016 10 PEBRUARI 2016 PKL : 00.01 WIB 28 APRIL 2016 1	1	0	1	0	1.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA PEKAN KAMIS ANTARA SEPTOR YAMAHA KING BK 4335 NH KONTRA SEPTOR YAMAHA VEGA R BK 5578 OC	SELESAI	SANDI KURNIAWAN,LK, 38 THN, TANI, DS. SILOMERAWAN	SAPUTRA,LK, 38 THN, TANI, DS. SILO MERAWAN	BRIGADIR R. BARUS
16	LP/118/IV/2016 27 APRIL 2016 PKL : 00.30 WIB	1	0	3	0	10.000.000	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM KEL. PEKAN DOLOK MASIHUL ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA X BK 5418 FI KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA ABSOLUTE BK 3416 AAZ	SELESAI	BAYU SAPUTRA,LK, 15 THN, PELAJAR,DS. BANTAN	RINDU PRABOWO,LK, 19 THN, IKUT ORTU, DS. BAJARONGGI	BRIGADIR RUDY BARUS
17	LP/129/V/2016 10 MEI 2016 PKL : 18.20 WIB	1	1	0	0	15.000.000	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA SERBA JADI ANTARA SEPTOR KAWASAKI NINJA WARIOR TANPA NOMOR POLISI KONTRA MOPEN TOYOTA KIJANG BK 1623 FZ	SP3	IRWANSYAH,LK, 26 THN, SWASTA, GALANG	YUSWARDY,LK, 57 THN, SWASTA, T.TINGGI	BRIGADIR KADRI
18	LP/133/V/2016 17 MEI 2016 PKL : 23.30 WIB	1	2	0	0	5.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA SILINDAK ANTARA SEPTOR YAMAHA VEGA ZR BK 3399 ACQ KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA X BK 5520 GK	SP3	HERWAN SITEPU,LK, 15 THN, PELAJAR, DS. PAGAR GUNUNG	ROMI SARAGIH,LK, 20 THN, IKUT ORTU, KOTARI	BRIGADIR R. BARUS
19	LP/138/V/2016 19 MEI 2016 PKL : 04. 30 WIB	1	0	2	0	5.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA KARANG TENGAH ANTARA YANG DIDUGA MOBIL KIJNAG KONTRA MOBIL PICK UP BK 9219 IP	SELESAI	LIDIK	HERI PURWANTO,LK, 26 THN, SUPIR, LANGKAT	BRIGADIR R. BARUS
20	LP/147/V/2016 26 MEI 2016 PKL : 17.00 WIB	1	1	0	0	50.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA SARANG GINTING ANTARA SEPTOR HONDA VARIO BK 4617 SN KONTRA YANG DIDUGA MOBIL MINIBUS KONTRA MOBIL COLD DIESEL BK 8610 XM	P21	SYAHRIAN RAMADHAN,LK, 23 THN, TNI,T.TINGGI	SUDOMO,LK, 51 THN, SWASTA, DOLOK MENAMPANG	BRIPKA BT. HUTABARAT
21	LP/204/VII/2016 21 JULI 2016 PKL : 18.00 WIB	1	0	0	1	20.000.000	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA SEBA JADI ANTARA MOBIL TOYOTA KIJANG INOVA BK 1568 NG KONTRA MOBIL MITSH.	SELESAI	WAHYU HIDAYAT,LK, 35 THN, PNS, T.TINGGI	SUKIMIN PURBA,LK, 43 THN, SWASTA.	BRIGADIR KADRI

Tabel L3: Lanjutan

22	LP/205/VII/2016 23 JULI 2016 PKL : 18.00 WIB	1	0	0	2	5.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA ARAS PANJANG ANTARA SEPTOR SUZUKI SATRIA FU BK 6384 NAG	SELESAI	AHMAD TAHARI,LK, 20 THN, SWASTA, DS. ARAS PANJANG	IRAWAN,LK, 55 THN, SWASTA, BATU BARANG	BRIGADIR SUWARNO
23	LP/232/VIII/2016 20 AGUSTUS 2016 PKL : 18.20 WIB	1	1	0	2	2.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA SERBA JADI ANTARA SEPTOR YAMAHA JUPITER BK 6981 ON KONTRA SEPTOR YAMAHA SOUL BK 5967 NAH	SP3	WANDI SYAHPUTRA,LK, 27 THN, SWASTA, DS. SERBA JADI	WILUYO,LK, 43 THN, SWASTA, SIMALUNGUN	BRIGADIR RUDY BARUS
24	LP/237/VIII/2016 02 MEI 2016 PKL : 07.00 WIB 21 AGUSTUS 2016	1	1	0	0	200.000.	LAKA TUNGGAL DI JALAN UMUM DESA BATU 12 BANDAR NEGERI SEPTOR YAMAHA VEGA BK 2673 SN	SELESAI	SURYANTO,LK, 35 THN, SWASTA, BINTANG BAYU	-	BRIGADIR SUWARNO
25	LP/272/IX/2016 16 MEI 2016 PKL : 07.05 WIB 29 SEPT 2016	1	0	0	1	200.000.	LAKA LANTAS DEKAT JEMBATAN ARAS PANJANG ANTARA YANG DIDUGA SEPTOR KONTRA SEPTOR SUZUKI BK 5560 NAI	SELESAI	LIDIK	WAHYUDI AMBARITA,LK, 44 THN. SWASTA, MARTEBING	BRIGADIR SUWARNO
26	LP/273/IX/2016 02 SEPTEMBER 2016 PKL : 17.00 WIB 29 SEPT 2016	1	1	0	0	0	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM SERBA JADI ANTARA YANG DIDUGA MOBIL KONTA PEJALAN KAKI	TBL	LIDIK	MEISY ERIKA BR DAMANIK,PR, 3 THN, SERBA JADI	BRIGADIR SUWARNO
27	LP/284/X/2016 18 AGUSTS 2016 PKL : 13.30 WIB 17 OKTO 2016	1	0	0	2	1.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DS. KUALA BALI DSN. I ANTARA YANG DIDUGA SEPTOR BEBEK KONTRA SEPTOR HONDA SUPRA BK 3436 XAK	TBL	LIDIK	VIKI HENDRA PURBA,LK, 13 THN, PELAJAR, DS. KUALA BALI	BRIGADIR KADRI
28	LP/295/X/2016 23 OKTO 2016 PKL : 20.00 WIB 27 OKTO 2016	1	0	0	3	2.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA PEKAN KAMIS ANTARA SEPTOR HONDA SUPRA X 125 BK 6038 NU KONTRA SEPTOR JETWIN TANPA NO.POL.	SELESAI	HANIFAH SARAGIH,LK, 31 THN, SWASTA, DS. BANTAN	REMON DANIEL,LK, 18 THN, TANI, PADOMUAN	BRIPKA BT. HUTABARA T
29	LP/303/XI/2016 24 JULI 2016 PKL : 23.00 WIB	1	0	0	1	2.000.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA PONDOK COKLAT DEKAT PERKEBUNAN SAWIT SARANG GINTING ANTARA COLD DIESEL KONTRA SEPTOR YAMAHA MIO	SELESAI	LIDIK	RATI AYU PRANTIKA,PR, 15 THN, PELAJAR, DS. DOLOK MENAMPA	BRIGADIR KADRI

Tabel L3: Lanjutan

32	LP/341/XII/2016 21 DESEMBER 2016 PKL : 08.30 WIB	1	1	0	2	500.000.	LAKA LANTAS DI JALAN UMUM DESA BATU 13 ANTARA SEPTOR YAMAHA MIO BK 3046 XN KONTRA PEJALAN KAKI	SELESAI	MHD. SOFYAN ALS FYAN.LK, 30 THN, BURUH, T.TINGGI	OGA SIHOMBING,LK, 68 THN, TANI, DS. BATU 13	BRIGADIR RUDY BARUS
----	--	---	---	---	---	----------	--	---------	--	--	---------------------------