

BIAYA KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA BANDA ACEH

Ria Ochtavia^{1*}, Fikriah²

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Syiah Kuala

- 1) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, email: riaochtavia@gmail.com
- 2) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, email : haridhi_fikriah@unsyiah.ac.id

Abstract

This study aims to analyze the relationship between the number of residents with the number of vehicles, the number of vehicles with the number of accident, and the number of accident with the cost of traffic accident in the city of Banda Aceh. The data used in this study is secondary data from 2007-2016. Data obtain from BPS and the website. The data was processed using multiple linear regression analyze methods but carried out in stages. From the result of the OLS test using a probability value of 5% that the population with the number of vehicles has a positive and significant influence with a probability value of 0.0001, the number of vehicles with the number of accidents have a positive and significant effect with a probability value of 0.0036, the number of accidents with accident costs have positive and significant effect on the probability value of 0.006.

Keywords: Traffic, Accident Costs, Banda Aceh

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara jumlah penduduk dengan jumlah kendaraan, jumlah kendaraan dengan jumlah kecelakaan, dan jumlah kecelakaan dengan biaya kecelakaan lalu lintas di Kota Banda Aceh. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dari tahun 2007 sampai dengan tahun 2016. Data tersebut diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan website lainnya. Data diolah menggunakan metode analisis regres linear berganda namun dilakukan secara berjenjang (*stepwise regression*). Dari hasil uji OLS dan menggunakan nilai probabilitas 5% bahwa jumlah penduduk dengan jumlah kendaraan berpengaruh positif dan signifikan dengan nilai probabilitas 0.0001, jumlah kendaraan dengan jumlah kecelakaan berpengaruh positif dan signifikan dengan nilai probabilitas 0.0036, jumlah kecelakaan dengan biaya kecelakaan lalu lintas berpengaruh positif dan signifikan dengan nilai probabilitas 0.006.

Kata Kunci : Lalu lintas, Biaya Kecelakaan, Banda Aceh

PENDAHULUAN

Kota Banda Aceh merupakan salah satu kota yang pertumbuhan dan perkembangan penduduknya tinggi. Sejalan dengan hal tersebut, aktivitas perjalanan atau kegiatan transportasi di Kota Banda Aceh juga akan semakin meningkat. Kebutuhan akan sarana transportasi yang ada juga akan ikut meningkat. Begitu pula pertumbuhan jumlah kendaraan yang secara otomatis akan bertambah secara pesat. Hal tersebut akan menuntut peningkatan kualitas sarana dan prasarana transportasi di Kota Banda Aceh.

Dengan segala perkembangan dan pertumbuhan yang terjadi, tentu muncul beberapa masalah transportasi yaitu masalah keselamatan lalu lintas. Mulai dari kecelakaan ringan hingga kecelakaan berat yang menimbulkan kerugian materi bahkan menimbulkan korban jiwa, yang disebabkan oleh berbagai macam faktor, baik faktor manusia, kendaraan, jalan ataupun kondisi lingkungan dan alam. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu hal yang tentunya ingin selalu dihindari oleh setiap pengguna jalan, namun terkadang kecelakaan lalu lintas ini terjadi secara tiba-tiba karena prasarana jalan yang buruk ataupun karena kelalaian dari pengguna jalan itu sendiri.

Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk di Kota Banda Aceh setiap tahunnya menyebabkan kebutuhan akan transportasi juga semakin meningkat, secara tidak langsung akan memperbesar risiko tumbuhnya permasalahan transportasi, permasalahan transportasi menurut Tamin (1997) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi.

Banda Aceh mengalami pertumbuhan penduduk yang sangat tinggi, hal tersebut disebabkan oleh angka kelahiran yang tinggi, dan tingginya migrasi penduduk di daerah, salah satunya banyaknya pelajar dan mahasiswa yang datang dari berbagai daerah. Selain menyebabkan pertumbuhan penduduk kedatangan para mahasiswa tersebut juga mengakibatkan pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor, karena sebagian besar dari mereka membawa kendaraan dari daerah asalnya masing-masing.

Dengan meningkatnya jumlah kendaraan tersebut menyebabkan Kota Banda Aceh semakin padat arus lalu lintasnya, sehingga permasalahan umum yang sering terlihat adalah masalah kemacetan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Banyaknya kendaraan pribadi yang digunakan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Banda Aceh terus meningkat setiap tahunnya. Banyak faktor yang dapat memengaruhi meningkatnya angka kecelakaan di Kota Banda Aceh. Salah satu faktor yang penting adalah kondisi lalu lintas, dimana kondisi lalu lintas merupakan akumulasi interaksi dari berbagai karakteristik seperti; pengemudi, jenis kendaraan, prasarana jalan maupun karakteristik lingkungan.

Salah satu penyebab tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas adalah kurangnya kesadaran masyarakat dalam mengemudi, misalnya tidak memperhatikan dan menaati peraturan lalu lintas yang sudah ada, mengemudi dalam kondisi kelelahan, berada dalam pengaruh minuman keras, atau obat-obat terlarang. Kondisi ketidaksiapan pengemudi dalam berkendara memungkinkan terjadinya kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan raya lainnya. Lengah, mengantuk, kurang terampil, tidak menjaga jarak, melaju terlalu cepat adalah contoh kesalahan pengemudi pada umumnya. Selain penyebab-penyebab kecelakaan lalu lintas yang telah diuraikan di atas, terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga dipengaruhi oleh faktor usia pengemudi.

TINJAUAN PUSTAKA

Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, cidera, ataupun kecacatan, tetap juga dapat mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan (Hobbs, 1995).

Keselamatan Lalu Lintas

Menurut Bukhari dan Sofyan (2007), dalam menangani masalah lalu lintas jalan raya ini ada dua pendekatan dasar yang dapat digunakan, pertama ialah berusaha untuk menyesuaikan sifat-sifat dan kelakuan manusia dengan keadaan aliran lalu lintas dan fasilitas-fasilitas harus diatur sedemikian rupa sehingga sesuai dengan sifat-sifat dan kelakuan para pemakai jalan, karena keterbatasan-keterbatasan serta mengutamakan efisiensi maka kedua pendekatan tersebut digunakan bersama yang satu sebagai pelengkap yang lain.

Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Lalu lintas ditimbulkan oleh adanya pergerakan dari alat-alat angkutan karena adanya kebutuhan perpindahan manusia dan atau barang. Faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan identik dengan unsur-unsur pembentuk lalu lintas yaitu pemakai jalan, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Kecelakaan dapat timbul jika salah satu dari unsur tersebut tidak berperan sebagaimana mestinya. Masalah kecelakaan di jalan tidak terlepas dari unsur pokok pembentuk lalu lintas yaitu manusia sebagai pengemudi, jalan beserta lingkungannya, dan unsur kendaraan.

Ketiga unsur tersebut dalam sistem lalu lintas yang ada harus tumbuh dan berkembang secara seimbang karena apabila salah satu unsur ketinggalan dalam perkembangannya maka akan terjadi kesenjangan yang menjurus kepada terjadinya ketidakseimbangan yang pada akhirnya menjadi penyebab timbulnya kecelakaan. Jadi dapat disimpulkan bahwa suatu kejadian kecelakaan terjadi akibat dari salah satu faktor atau kombinasi dua faktor penyebab kecelakaan atau lebih.

Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 93 dari Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan mengklasifikasikan korban kecelakaan sebagai berikut (Bolla dkk, 2015) :

1. Meninggal dunia

Korban meninggal atau korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.

2. Luka berat

Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan. Yang dimaksud cacat tetap adalah apabila sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh/pulih untuk selama-lamanya.

3. Luka ringan

Korban luka ringan adalah keadaan korban mengalami luka-luka yang tidak membahayakan jiwa dan tidak memerlukan pertolongan atau perawatan lebih lanjut di Rumah Sakit.

Teori Pertumbuhan Ekonomi Regional

Pembangunan ekonomi regional merupakan faktor yang paling utama dalam pertumbuhan ekonomi dan mempunyai implikasi kebijakan yang cukup luas. Selama proses pembangunan ekonomi regional, pertumbuhan ekonomi tidak hanya ditentukan oleh faktor ekonomi saja seperti: sumber daya alam, organisasi, kemajuan teknologi, akumulasi modal, dan

pembagian kerja tetapi faktor nonekonomi seperti: faktor manusia, politik administrasi dan politik yang juga dapat membantu pembangunan ekonomi regional (Hadiyani, 2012).

Pertumbuhan Penduduk

Pertumbuhan penduduk merupakan keseimbangan yang dinamis antara kekuatan-kekuatan yang menambah dan kekuatan yang mengurangi jumlah penduduk. Pertumbuhan penduduk diakibatkan oleh empat komponen yaitu: kelahiran (fertilitas), kematian (mortalitas), migrasi masuk, dan migrasi keluar (Subri, 2003).

Peningkatan populasi ditentukan oleh peningkatan tingkat kelahiran, penurunan tingkat kematian, dan kelebihan imigrasi terhadap emigrasi. Tingkat kelahiran dan tingkat kematian bisa diukur dalam jumlah kelahiran atau kematian per seribu jiwa. Tingkat kematian diukur dengan konsep harapan hidup (panjang usia) yang dihitung sejak seorang bayi dilahirkan. Di negara-negara dengan pendapatan yang rendah proses kenaikan dalam harapan hidup jauh lebih cepat, dan pertumbuhan populasi dinegara berkembang disebabkan oleh menurunnya tingkat kematian dan relatif tidak turunnya tingkat kelahiran (Hakim, 2004).

Perbedaan laju pertumbuhan penduduk di negara maju dan negara yang sedang berkembang dijelaskan atas dasar kenyataan bahwa tingkat kelahiran (fertilitas) di berbagai negara yang berkembang umumnya jauh lebih tinggi dari pada negara maju (Todaro, 2006).

Teori Jebakan Populasi Malthus

Menurut Todaro (2006), mengemukakan bahwa Thomas Malthus melukiskan suatu kecenderungan universal yaitu jumlah populasi di suatu negara akan meningkat sangat cepat menurut deret ukur atau tingkat geometrik setiap 30 atau 40 tahun, kecuali jika hal itu diredam oleh bencana kelaparan. Sementara itu karena adanya proses penambahan hasil yang semakin berkurang dari suatu faktor produksi yang jumlahnya tetap, yaitu tanah, maka persediaan pangan hanya akan meningkat menurut deret hitung atau tingkat aritmetik.

Bahkan, karena lahan yang dimiliki oleh setiap anggota masyarakat semakin lama semakin sempit, maka kontribusi marginalnya terhadap total produksi pangan akan semakin menurun. Karena pertumbuhan pengadaan pangan tidak dapat berpacu secara memadai atau mengimbangi kecepatan pertumbuhan penduduk, maka pendapatan per kapita (dalam masyarakat agraris, pendapatan per kapita diartikan sebagai produksi pangan per kapita) cenderung terus mengalami penurunan sampai sedemikian rendahnya sehingga segenap populasi harus bertahan pada kondisi sedikit di atas tingkat subsisten (semua penghasilan hanya cukup untuk mengganjal perut), itu pun hanya untuk jumlah populasi tertentu.

Lebih dari jumlah itu maka ada sebagian penduduk yang tidak mendapat bahan pangan sama sekali. Selanjutnya, Malthus menyatakan bahwa satu-satunya cara untuk mengatasi masalah rendahnya taraf hidup yang kronis atau kemiskinan absolut tersebut adalah “penanaman kesadaran moral” (*moral restraint*) di kalangan segenap penduduk dan kesediaan untuk membatasi jumlah kelahiran.

Teori migrasi Todaro merumuskan bahwa migrasi berkembang karena perbedaan-perbedaan pendapatan yang diharapkan dan yang terjadi di pedesaan dan dipertanian. Anggapan yang mendasar adalah bahwa para migran tersebut memperhatikan berbagai kesempatan-kesempatan kerja yang tersedia bagi mereka dan memilih salah satu yang bisa memaksimalkan manfaat yang mereka harapkan dari bermigrasi tersebut. Pertumbuhan penduduk yang meningkat di desa maupun di kota yang memiliki kondisi perekonomian cenderung lebih baik dari pada di desa (tradisional) membuat penduduk desa terdorong untuk melakukan perpindahan atau migrasi ke kota dengan harapan akan memperoleh kehidupan yang lebih baik dari pada di desa.

Perpindahan penduduk ini mengakibatkan pertambahan jumlah penduduk di kota semakin bertambah yang kemudian memaksa kondisi untuk menyediakan lapangan pekerjaan dan penghidupan yang layak. Untuk memenuhi kondisi tersebut maka pemerintah harus memacu laju pertumbuhan ekonomi agar dapat mendorong sektor lain untuk lebih berkembang dan dapat menyerap tenaga kerja.

Biaya Kecelakaan Lalu Lintas

Biaya yang ditimbulkan akibat terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas, biaya tersebut meliputi biaya perawatan korban, biaya kerugian harta benda, biaya penanganan kecelakaan lalu lintas, dan biaya kerugian produktivitas korban.

Komponen Biaya Kecelakaan Lalu Lintas

Perhitungan biaya kecelakaan lalu lintas pada umumnya didasarkan kepada suatu tingkat kerugian pada korban yaitu:

Pertama, adalah biaya-biaya atas kerugian atau hilangnya sumber daya pada saat kejadian kecelakaan. Kedua, biaya-biaya atas hilangnya pendapatan-pendapatan pada masa yang akan datang. Selanjutnya, komponen biaya kecelakaan yang dapat diperhitungkan dalam analisis biaya kecelakaan meliputi: (Sailendra, 2008).

Penelitian Sebelumnya

Menurut Hidayati & Hendrati (2016), pengetahuan, penggunaan jalur dan kecepatan berkendara mempunyai hubungan yang signifikan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMP pengendara sepeda motor. Anak dibawah umur khususnya siswa SMP dihimbau untuk tidak mengendarai sepeda motor sebelum berusia 17 tahun dan memiliki SIM. Peran orang tua untuk mencegah adanya pengendara sepeda moto dibawah usia sangat diperlukan guna mendukung upaya pihak kepolisian dan sekolah dalam meminimalisir angka kecelakaan untuk menekan keterlibatan siswa SMP dalam kecelakaan sepeda motor.

METODE PENELITIAN

Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup dalam penelitian ini adalah bidang Ekonomi Regional khususnya mengenai biaya kecelakaan lalu lintas di Kota Banda Aceh. Penelitian ini mencari hubungan antara jumlah penduduk dengan jumlah kendaraan, jumlah kendaraan dengan jumlah kecelakaan dan jumlah kecelakaan dengan biaya kecelakaan lalu lintas di Kota Banda Aceh.

Jenis dan Sumber Data

Keberhasilan dalam pengumpulan data merupakan keberhasilan dalam suatu penelitian, sedangkan keberhasilan dalam pengumpulan data tergantung dari metode pengumpulan data yang digunakan. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dari tahun 2007 – 2016. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan instansi terkait lainnya.

Model Analisis Data

Model analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menganalisis secara Deskriptif Statistik dengan membuat Trend Linear tentang seluruh variable analisis serta

menggunakan Regresi Linier Berganda, namun dilakukan secara berjenjang/*stepwise regression* (Lind dkk, 2008).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Estimasi Model OLS

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh jumlah penduduk terhadap jumlah kendaraan, jumlah kendaraan terhadap jumlah kecelakaan, jumlah kecelakaan terhadap biaya kecelakaan lalu lintas di Kota Banda Aceh selama periode 2007 sampai 2016. Hasil estimasi diperoleh dari Eviews 9 dengan menggunakan metode analisis regresi linear berganda atau Ordinary Least Square (OLS) maka diperoleh hasil sebagai berikut:

$$JK = -346973.8 + 2.232452 JP$$

$$JKL = -54.77330 + 0.001359 JK$$

$$BK = -524.7926 + 0.003057 JKL$$

Table 1
Hasil Estimasi Model OLS Untuk Jumlah Kendaraan
Dependent Variable: JK

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
JP	2.232452	0.326307	6.841579	0.0001
C	-346973.8	76663.98	-4.525904	0.0019

Pada Tabel 1 Jumlah Penduduk mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Jumlah Kendaraan, dimana tingkat signifikannya adalah 0,0001 atau dibawah alpha 0,05 (5%). Apabila Jumlah Penduduk berubah satu satuan maka akan meningkatkan Jumlah Kendaraan sebanyak 2.232452 satu satuan.

Table 2
Hasil Estimasi Model OLS Untuk Jumlah Kecelakaan
Dependent Variable: JKL

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
JK	0.001359	0.000518	2.622028	0.0036
C	-54.77330	93.41493	-0.586344	0.0003

Pada Tabel 2 Jumlah Kendaraan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Jumlah Kecelakaan, dimana tingkat signifikannya adalah 0.0036 atau dibawah alpha 0,05 (5%). Apabila Jumlah Kendaraan bertambah satu satuan maka akan meningkatkan Jumlah Kecelakaan sebesar 0.001359 satu satuan.

Table 3
Hasil Estimasi Model OLS Untuk Biaya Kecelakaan
Dependent Variable: BK

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
JKL	0.003057	0.000865	3.533109	0.0006
C	-524.7926	197.0965	-2.662618	0.0020

Pada tabel 3 Jumlah Kecelakaan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Biaya Kecelakaan, dimana tingkat signifikannya adalah 0.0006 atau dibawah alpha 0.05 (5%). Apabila Jumlah Kecelakaan bertambah satu satuan maka akan meningkatkan Biaya Kecelakaan sebesar 0.033715 satu satuan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Jumlah penduduk berpengaruh secara positif terhadap jumlah kendaraan, apabila jumlah penduduk meningkat maka jumlah kendaraan juga akan meningkat.
2. Jumlah kendaraan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap terhadap jumlah kecelakaan lalu lintas, apabila Jumlah kendaraan meningkat maka Jumlah kecelakaan lalu lintas juga akan meningkat.
3. Jumlah kecelakaan lalu lintas berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap biaya kecelakaan lalu lintas, apabila jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat maka biaya kecelakaan lalu lintas di Kota Banda Aceh juga akan meningkat.
4. Dari hasil analisis data didapatkan bahwa, jika jumlah penduduk meningkat maka penggunaan jumlah kendaraan juga akan meningkat, banyaknya jumlah kendaraan akan menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang tidak dapat dipungkiri kapan dan bagaimana bisa terjadi, dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas maka ada biaya yang harus dikeluarkan.

Saran

1. Untuk menekan jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Banda Aceh diperlukan adanya peningkatan infrastruktur jalan yang baik dan pengenalan sejak dini tentang tata tertib berlalu lintas.
2. Diperlukan kajian dan penelitian yang lebih lanjut tentang biaya kecelakaan lalu lintas di kota banda aceh yang berkesinambungan yang terkait penyebab terjadinya kecelakaan sehingga didapat gambaran karakteristik kecelakaan yang lebih detail.

DAFTAR PUSTAKA

- Hadiyani, R. (2012). *Pengaruh Aglomerasi Ekonomi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten/Kota Di Aceh*.
- Hakim, Abdul, (2004). *Ekonomi Pembangunan*. Edisi Pertama, Cetakan Kedua, Yogyakarta: Ekonisia, Kampus Fakultas Ekonomi UII.
- Hendrati, A. H. (2016). Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pengetahuan, Penggunaan Jalur, Dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi* , 275-287.

- Hobbs, (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Gaja Mada University Press, Yogyakarta.
- Douglas A. Lind, W. G. (2008). *Teknik-Teknik Statistika Dalam Bisnis Dan Ekonomi Menggunakan Kelompok Data Global*. Jakarta: Salemba Empat.
- Margareth E. Bolla, J. T. (2015). Analisis Karakteristik Dan Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Kupang. *Jurnal Teknik Sipil* , 53-56.
- Sailendra, A. B. (2008). Pengkajian Besaran Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Atas Dasar Perhitungan Biaya Korban Kecelakaan Studi Kasus Bandung, Cirebon Dan Purwokerto . *Jurnal Jalan-Jembatan* , 89-111.
- Subri, Mulyadi. (2003). *Ekonomi Sumber Daya Manusia dalam Perspektif Pembangunan*.PT. Rajagrafindo Persada. Jakarta.
- Tamin, Ofyar Z. (1997). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- Todaro, Michael P. Smith, Stephen C. (2006). *Pembangunan Ekonomi*. Jakarta. Erlangga.