BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satu negara dengan jumlah penduduk terpadat di dunia. Dilansir dari data Badan Pusat Statistik, berdasarkan hasil survei Penduduk Antar Sensus (SUPAS) 2015 diketahui bahwa jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2020 sebanyak 269,6 juta jiwa. Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara dengan penduduk terpadat ke empat di dunia setelah Cina, India dan Amerika Serikat. Seiring dengan bertambahnya jumah penduduk, kebutuhan akan transportasi juga meningkat baik transportasi laut, udara maupun darat.

Laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat dan sepeda motor menjadi salah satu moda angkutan yang banyak dipilih oleh masyarakat karena biayanya terjangkau dan mudah diakses (Handayani, Ophelia, & Hartono, 2017). Setiap perkembangan yang terjadi pasti memiliki pengaruh, tak terkecuali dengan perkembangan lalu lintas. Seperti yang dijelaskan oleh (Kurniawan, 2016) bahwa perkembangan lalu lintas memberikan pengaruh positif maupun pengaruh negatif bagi kehidupan masyarakat.

Perkembangan lalu lintas membawa pengaruh terhadap keamanan lalu lintas seperti pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas. Menurut (Chakrabartty & Gupta 2014) bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas bukan hanya oleh pengemudi kendaraan yang buruk,

pejalan kaki yang kurang berhati-hati, kerusakan kendaraan, dan rancangan jalan tetapi ada banyak faktor penyebabnya.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia disebabkan oleh meningkatnya kepadatan lalu lintas. Seperti yang dilaporkan oleh *World Health Organization* (WHO) bahwa sekitar 1,25 juta orang meninggal setiap tahunnya dalam kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang meninggal sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas jalan merupakan penyebab utama kematian di kalangan remaja usia 15 sampai dewasa usia 29 tahun, dan sekitar 73% adalah laki-laki (WHO, 2016). Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun - Rp 217 triliun per tahun (2,9% - 3,1%) dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia).

Kecelakaan lalu lintas tidak hanya terjadi di kota-kota besar, melainkan terjadi dimana dan kapan saja. Tidak terkecuali di jalan-jalan kecamatan bahkan di jalan–jalan pedesaan sekalipun. Jalan Poros Sidrap-Enrekang merupakan salah satu jalan di Kecamatan Maiwa yang aktivitas lalu lintas di jalannya terbilang cukup padat. Jalan ini dilintasi oleh banyak kendaraan dengan tujuan ke pusat perbelanjaan seperti pasar swalayan dan juga sekolah-sekolah terutama sekolah tingkat menengah atas dan kejuruan (SMA dan SMK). Sekolah-sekolah tersebut berada di tengah kota, dan untuk sampai pada lokasi tersebut para siswa harus melewati jalan Poros Sidrap-Enrekang. Terutama bagi siswa yang tinggal di desa

dengan jarak dari sekolah sekitar 20 km seperti desa Mangkawani, desa Tuncung, Desa Kalempang, Desa Tapong dan sekitarnya.

Saat ini, mayoritas siswa menggunakan kendaraan sepeda motor menuju sekolah setiap hari apalagi mereka yang rumahnya jauh dari sekolah. Jarak rumah dengan sekolah yang cukup jauh menyebabkan siswa terkadang memacu kendaraan dengan laju kencang karena sudah terlambat. Hal ini memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Selain itu, aktivitas masyarakat yang cukup padat juga meningkatkan aktivitas lalu lintas di jalan Poros Sidrap-Enrekang menjadi cukup padat.

Berdasarkan hasil observasi awal melalui wawancara dengan beberapa siswa yang sering melintasi jalan Poros Sidrap-Enrekang menyatakan bahwa alasan keterlambatan ke sekolah memacu mereka untuk melakukan tindakan tidak sesuai dengan aturan keselamatan lalu lintas yang berakibat pada terjadinya kecelakaan lalu lintas baik kecelakaan ringan maupun berat. Selain faktor pengendara, ada banyak faktor lain yang menyebabkan terjadinya kecelakaan seperti kondisi kendaraan, kondisi jalan dan cuaca serta lingkungan.

Berdasarkan uraian diatas, peneliti merasa sangat perlu melakukan sebuah penelitian atau studi kasus untuk meninjau karakterisitk kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan Poros Sidrap-Enrekang. Diharapkan melalui penelitian ini dapat ditemukan solusi dalam mengatasi kecelakaan lalu lintas yang terjadi demi keamanan dan keselamatan masyarakat. Oleh karena itu, peneliti melakukan penelitian dengan judul ***"Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang".***

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini terdiri dari :

1. Bagaimana karakteristik kecelakaan lalu lintas di jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang?
2. Bagaimana faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang?
3. Bagaimana hubungan antara faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan tehadap kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui karakteristik kecelakaan lalu lintas jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang.
2. Mengetahui faktor penyebab kecelakaan lalu lintas jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang.
3. Mengetahui hubungan karakteristik manusia, moda transportasi, jalan dan lingkungan terhadap kecelakaan lalu lintas jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui tingkat dan karakteristik kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan Poros Sidrap-Enrekang.

2. Mengetahui faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan Poros Sidrap-Enrekang.
3. Mengetahui cara penanggulangan kecelakaan lalu lintas secara spesifik melalui hasil analisis karakteristik kecelakaan yang terjadi sehingga pengguna jalan dapat melintas dengan nyaman.

E. Defenisi dan Istilah

Beberapa istilah berikut yang menjadi pokok pembahasan dalam penelitian ini adalah sebgai berikut.

1. Kecelakaan lalu lintas, merupakan peristiwa yang terjadi di jalan secara tidak terduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan, baik kendaraan maupun dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan adanya korban jiwa dan atau kerugian harta benda. Kecelakaan yang dimaksud adalah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Jalan Poros Sidrap-Enrekang terutama kendaraan sepeda motor yang menjadi mayoritas moda transportasi masyarakat di daerah tersebut.
2. Karakteristik kecelakaan lalu lintas, merupakan tipe-tipe kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Jalan Poros Sidrap-Enrekang seperti kecelakaan tunggal maupun kecelakaan ganda berupa tabrakan baik tabrakan depan, belakang, samping, dan sudut maupun tabrakan akibat kehilangan kontrol.
3. Jalan Poros Sidrap-Enrekang, merupakan salah satu jalan poros yang ada di Kecamatan Maiwa yang menjadi perlintasan masyarakat dari beberapa desa menuju Maroangin dan Sidrap dengan aktivitas lalu lintas yang cukup padat.

F. Sistematika Penulisan

Bab I. **Pendahuluan:** menjelaskan latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan batasan penelitian serta sistematika penulisan yang di gunakan dalam proposal ini sehingga dapat di pahami secara sistematis.

Bab II. **Tinjauan Pustaka**: berisikan teori-teori umum yang terkait dengan penelitian yang dilakukan.

Bab III. Metode penelitian meliputi: lokasi penelitian, pengumpulan data, dan analisa data.

Bab IV. **Hasil dan Pembahasan:** berisikan uraian pembahasan dari hasil analisis terhadap variabel-variabel bebas yang telah ditetapkan.

Bab V. **Penutup:** berisikan kesimpulan dan saran terkait pengembangan penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kecelakaan Lalu Lintas

1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Lalu lintas merupakan pergerakan kendaraan dan manusia di ruang lalu lintas jalan (Departemen Perhubungan, 2009). Kecelakaan adalah suatu kejadian yang terjadi secara tidak disengaja, melainkan disertai suatu penyebab yang dapat diselidiki sebagai suatu upaya preventif (Hidayati & Hendrati, 2016). Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 24 bahwa "*Kecelakaan Lalu Lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda*."

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang terjadi di jalan secara tidak terduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan, baik kendaraan maupun dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan adanya korban jiwa dan atau kerugian harta benda (Saputra, 2017) (Pradana, Intari, & Pratidina, 2019). Seperti yang dijelaskan oleh (Zanuardi & Suprayitno, 2018) bahwa terjadinya kecelakaan memilki resiko terhadap keselamatan pengguna jalan dan kerugian materil sebagai akibat dari kerusakan kendaraan dan barang. Hal ini didukung oleh pernyataan (Hidayati & Hendrati, 2016) dan (Hendratmoko, 2018) bahwa kecelakaan fatal yang terjadi bahkan berujung pada jatuhnya korban jiwa

yang menjadi kerugian yang tidak dapat tergantikan serta menjadi pembunuh terbesar ketiga di Indonesia berdasarkan penilaian oleh Badan Kesehatan Dunia (*World Health Organization*).

Di Indonesia, angka kematian akibat kecelakaan cukup tinggi dan menempati peringkat ketiga setelah penyakit kronis (Pujiastutie, Sazuatmo, & Antoro, 2015) sehingga perlu penanganan yang serius. Seperti yang dikemukakan oleh (Herawati, 2014) bahwa perlu langkah preventif yang cepat karena jumlah korban yang cukup tinggi akan memberikan dampak ekonomi (kerugian material) dan sosial yang besar. Sebagaimaa yang telah diketahui bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mendukung pembangunan ekonomi, pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (Putri, 2014).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2009 Pasal 229 tentang Penggolongan dan Penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas bahwa kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:

a. Kecelakaan Lalu Lintas Ringan, merupakan kecelakan yang mengakibatkan kerusakan kendaran dan atau barang.
b. Kecelakaan Lalu Lintas Sedang, merupakan kcelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan atau barang.
c. Kecelakaan Lalu Lintas Berat, merupakan kecelakaan yang mengakbatkan korban eningal duia atau luka berat.

2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia disebabkan oleh meningkatnya kepadatan lalu lintas dan kurangnya kesadaran yang baik dari

pengendara dalam aktivitasnya di ruang lalu lintas (Handayani, Laksono, & Novitiana, 2017). Faktor utama yang menjadi penyebab semakin tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas yaitu pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor terutama sepeda motor (Sugiyanto, Mulyono, & Santi, 2014). Faktor lainnya yaitu masih rendahnya tingkat kedisiplinan dari pengguna jalan dalam berlalu lintas di jalan (Sugiyanto & Malkhamah, 2008).

Kecelakaan lalu lintas umumnya didahului oleh adanya pelanggaran lalu lintas yang meliputi mengebut, tidak menjaga jarak, menggunakan bahu jalan, bermanuver, dan ketidakdisiplinan penggunaan lajur jalan (Darmansyah & Prasetyanto, 2019). Hasil penelitian (Rahmani, Jarkawi, Gazali, & Ramli, 2019) menyebutkan bahwa kecepatan maksimum sepeda motor mencapai 80 km/jam sangat berpotensi menyebabkan banyak terjadi kecelakaan lalu lintas.

Menurut Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2009 Pasal 229 tentang Penggolongan dan Penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas bahwa kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan dan ketidaklayakan jalan dan atau lingkungan. Beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas antara lain kondisi fisik jalan, kendaraan yang dikendarai, perilaku pengendara, faktor alam dan lingkungan (Rahmani, Jarkawi, Gazali, & Ramli, 2019).

Faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan dapat dikategorikan menjadi dua yaitu faktor manusia dan faktor teknik yang meliputi karakteristik infrastruktur jalan, kondisi lalu lintas dan situasi sekitar jalan (Michalaki, Quddus, Pitfield, & Huetson, 2015). Kesalahan pengemudi sebagai penyebab terjadinya

kecelakaan lebih banyak terjadi (Suwarto & Nugroho, 2019). Menurut (Rosolino, *et al*., 2014) perilaku berkendara sangat berpengaruh terhadap keselamatan berlalu lintas diantaranya: kecepatan, kelelahan fisik, manuver mendahului, dibawah pengaruh alkohol saat berkendara, berkendara di malam hari, usia, jenis kelamin, penggunaan sabuk keselamatan dan helm, serta faktor ekonomi serta sosial.

Menurut Austroad (2015) dalam (Mustaqima, 2019) bahwa faktor yang paling berkontribusi dalam kecelakaan lalu lintas antara lain faktor manusia (pengemudi dan pejalan kaki), kendaraan, jalan dan lingkungan jalan.

a. Faktor manusia

Menurut (Direktorat Keselamatan Transportasi Darat atau DKTD, 2006) bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia paling banyak disebabkan oleh faktor manusia yaitu sebesar 91%. Hasil penelitian dari (Lukmana, Ramli, & Hustim, 2018) juga menunjukkan bahwa penyebab utama tingginya angka kecelakaan lalu lintas angkutan jalan khususnya di kota Makassar adalah faktor manusia, baik pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya yang lalai atau lengah dalam berlalu lintas atau sengaja maupun tidak disengaja tidak menghiraukan sopan-santun dan peraturan berlalu lintas di jalan umum.

Penelitian dari (Anggorowati, 2020) melaporkan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas didominasi oleh faktor manusia dengan jenis kelamin laki-laki dan usia di atas 46 tahun. Hasil penelitian (Aris, Yuniar, & Pratiwi, 2020) menunjukkan terdapat hubungan antara faktor manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online. Hubungan tersebut berkaitan dengan tingkat pemahaman pengguna jalan (pengemudi) ketika sedang

berkendara. Tingkat pengetahuan yang kurang baik mengenai segala peraturan dan tata cara berkendara yang aman serta persepsi resiko berkendara terbukti meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas (Lady, Rizqandini, & Trenggonowati, 2020).

Menurut (Issa, 2016) dan (Shinar, 2017) bahwa sekitar 90% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia. Faktor manusia tersebut diantaranya sebagai berikut.

1) Kurang konsentrasi pengemudi dalam mengendarai kendaraan (lengah, lelah dan mengantuk);
2) Kurang antisipasi terhadap kondisi lalu lintas seperti mendahului tidak aman;
3) Terbatasnya jarak pandang pengemudi;
4) Kecepatan tinggi seperti melebihi batas kecepatan yang diperkenankan;
5) Pelanggaran terhadap rambu lalu lintas;
6) Tidak memberi tanda kepada kendaraan lain (Kholbuniah, 2019).

b. Faktor prasarana (jalan)

Menurut (Kholbuniah, 2019) bahwa faktor penyebab kecelakaan yang disebabkan oleh jalan antara lain:

1) Permukaan jalan yang mengalami kerusakan tingkat ringan maupun sampai kondisi parah;
2) Tidak adanya marka jalan yang seharusnya ada atau marka jalan yang sudah hilang.

Hasil penelitian oleh (Labi, 2011) menjelaskan bahwa kondisi perkerasan dan kekasaran jalan memiliki pengaruh penting dalam kejadian kecelakaan lalu lintas. (Lee, Nam, & Abdel-Aty, 2015) menambahkan bahwa kondisi trotoar yang buruk akan meningkatkan tingkat keparahan kecelakan lalu lintas.

Seperti yang dijelaskan oleh (Utomo, 2012) bahwa kerusakan jalan yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas terbagi menjadi dua yaitu 1) perkerasan jalan (permukaan jalan yang licin akibat hujan, jalan bergelombang dan permukaaan jalan yang berlubang); 2) kelengkapan rambu lalu lintas dan penempatan rambu lalu lintas yang kurang tepat.

Menurut (Darmansyah & Prasetyanto, 2019) *Forgiving road* merupakan elemen pada prinsip pendekatan jalan yang berkeselamatan, yaitu: (1) perilaku manusia, (2) kelemahan manusia, dan (3) kesalahan sistem. Konsep *forgiving road* adalah meminimalkan kesalahan pengemudi daripada mencegah pengendara melakukan kesalahan. *Forgiving road* harus menyediakan jalan yang meminimalkan risiko kendaraan meninggalkan jalur lalu lintas, memberikan ruang yang memadai untuk kendaraan yang berjalan, dan memastikan bahwa setiap tabrakan yang terjadi tidak menyebabkan fatalitas atau cedera serius. *Self explaining road* adalah jalan yang memberikan informasi kepada pengguna jalan tentang kondisi jalan di lapangan dan situasi di jalan yang akan dilalui.

c. Faktor sarana (kendaraan)

Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan dengan baik dan benar, sebagai akibat kondisi teknisnya yang tidak layak jalan atau pengguna yang tidak sesuai dengan ketentuan (Mustaqima, 2019).

Hasil penelitian yang dilaporkan oleh (Lady, Rizqandini, & Trenggonowati, 2020) menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi akibat kondisi motor tidak sesuai standar, melawan arus, membelok tanpa menyalakan lampu sein.

Faw (2013) dalam (Mauludi, Djunaidi, & Arif, 2021) menjelaskan bahwa penggunaan lampu indikator dapat dipengaruhi oleh arah berbelok, tipe kendaraan, kepadatan lalu lintas, waktu berkendara, marka jalan dan tipe persimpangan. Penggunaan lampu indikator yang tepat secara positif meningkatkan komunikasi dan keselamatan berkendara (Nguyen-Phuoc dkk., 2019). Namun sebaliknya, sebuah penelitian yang dilakukan oleh (Vissoci dkk., 2020) menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara penggunaan lampu sepeda motor dengan kejadian kecelakaan, baik pada malam hari maupun siang hari.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh (Gito dan Mina, 2015) menunjukkan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan dan diikuti oleh mobil penumpang, mobil barang dan juga bus. Menurut (Kholbuniah, 2019) bahwa beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan sebagai akibat dari faktor kendaraan diantaranya:

1) Kurangnya penerangan lampu-lampu yang berfungsi pada kendaraan;
2) Kendaraan yang mengalami rem blong;
3) Kendaraan yang tiba-tiba mengalami mogok atau mati pada saat sedang melakukan perjalanan
4) Kelengkapan-kelengkapan yang kurang memadai pada kendaraan yang seharusnya ada;
5) Kendaraan yang mengalami pecah ban saat melakukan perjalanan.

d. Faktor lingkungan atau cuaca

Lingkungan merupakan salah satu faktor yang sangat bepengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi lingkungan mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, konstan, memperlambat atau berhenti). Menurut (Oglesby dan Hick, 1999) dalam (Hidayah, 2019) bahwa bebrapa faktor yang mempengaruhi kondisi lingkungan, antara lain:

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, perdesaan, pegunungan, dan sebagainya.
c. Di tempat khusus, misalnya di depan tempat ibadah, rumah sakit, tempat wisata dan sebagainya.

2) Iklim dan Cuaca

Indonesia mengalami dua musim yaitu musim kemarau dan hujan, hal ini menjadi perhatian bagi para pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya. Selain itu adanya pergantian waktu dari pagi, siang, sore dan malam hari memberikan intensitas cahaya yang berbeda-beda, hal tersebut mempengaruhi kondisi jalan yang terang, gelap atau remang–remang sehingga mempengaruhi para pengemudi sewaktu mengendarai kendaraannya.

3) Volume lalu lintas (karakter arus lalu lintas)

Volume lalu lintas adalah suatu variabel yang paling penting dalam teknik lalu lintas, dan pada dasarnya merupakan proses perhitungan yang berhubungan dengan jumlah gerakan per satuan waktu pada lokasi tertentu.

4) Geometrik jalan

Geometrik jalan adalah suatu bangun jalan raya yang menggambarkan tentang bentuk/ukuran jalan raya baik yang menyangkut penampang melintang, memanjang, maupun aspek lain yang terkait dengan bantuan fisik jalan (Rekayasa Transportasi, 2006). Geometri yang direncanakan harus menghasilkan efesiensi yang maksimum terhadap operasi lalu lintas dengan aman, nyaman, dan ekonomis. Secara detail rancangan tergantung pada topografi, lokasi, tipe dan intensitas lalu lintas pada jalan tersebut.

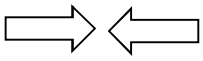
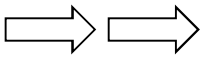
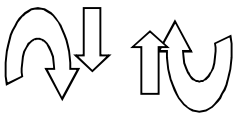
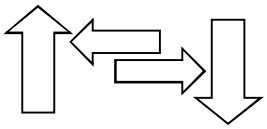
B. Karakteristik Kecelakaan Lalu lintas

Menurut (Hubdat, 2006) dalam (Mustaqima, 2019) bahwa karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi:

1. Kecelakaan Tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan suatu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain. Contohnya, seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir dan akibat ban pecah;
2. Kecelakaan Ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan diwaktu dan tempat yang bersamaan.

Adapun klasifikasi menurut jenis tabrakan. dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut ini.

Tabel 2.1 Klasifikasi Kecelakaan Berdasarkan Posisi Terjadinya (Sumber: Djoko Setijawarno (2003) dalam (Mustaqima, 2019).

Gambar Lambang	Klasifikasi	Keterangan
	Tabrak Depan	o Terjadi pada jalanan yang lurus yang berlawanan arah
	Tabrak Belakang	o Terjadi pada satu ruas jala searah o Pengereman mendadak o Jarak kendaraan yang tidak terkontrol
	Tabrak Samping	o Terjadi pada jalan lurus dan searah o Pelaku menyalip kendaraan
	Tabrak Sudut	o Terjadi pada jalan lurus lebih pada 1 lajur dan pada persimpangan jalan o Tdak tersedianya pengatur lalu linas atau rambu-rambu pada persimpangan jalan
	Kehilangan Kontrol	o Mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi pada saat hujan sehingga kemudi tidak dapat dikendalikan o Terjadi pada sat pengemudi kehilangan kosentrasi o Kendaraan mengalami kehilangan kendali

Karakteristik kecelakaan menurut jenis tabrakan dapat diklasifikasikan menjadi:

1. *Angle* (Ra), yaitu tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah yang berlawanan

2. *Rear-End* (Re), yaitu kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah;
3. *Sideswipe* (Ss), yaitu kendaraan bergerak menabrak dari samping kendaraan lain ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan;
4. *Head-On* (Ho), yaitu tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak *sideswipe*);
5. *Backing*, yaitu tabrakan secara mundur (Hubdat, 2006) dalam (Mustaqima, 2019).

Berdasarkan PP RI No.43 tahun 1993 Tentang Kecelakaan Lalu Lintas, Korban kecelakaan dapat di bagi menjadi tiga golongan yaitu:

1. Korban Meninggal ialah korban yang dipastikan meninggal sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut.
2. Korban Luka Berat ialah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan.
3. Korban Luka Ringan ialah korban yang tidak termasuk dalam pengertian korban meninggal dan korban luka berat.

Analisis data kecelakaaan dapat dilakukan dengan menganalisis pendekatan “5W + 1H”, yaitu *Why* (penyebab kecelakaan), *What* (tipe kecelakaan), *Where* (lokasi kecelakaan), *Who* (pengguna jalan yang terlibat), *When* (waktu kejadian) dan *How* (tipe pergerakan kendaraan). (Hubdat, 2006).

1. *Why* (Faktor penyebab kecelakaan)

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor dominan penyebab suatu kecelakaan. Faktor-faktor tersebut antara lain terbatasnya jarak pandang pengemudi, pelanggaran terhadap rambu lalu lintas, kecepatan tinggi, kurang antisipasi terhadap kondisi lalu lintas, parkir ditempat yang salah, kurangnya penerangan, tidak memberi tanda kepada kendaraan lain dan sebagainya.

2. *What* (Tipe tabrakan)

   Analisis ini bertujuan untuk mengetahui tipe tabrakan yang dominan disuatu lokasi kecelakaan, tipe tersebut antara lain menabrak orang (pejalan kaki), tabrak depan-depan, tabrak depan-belakang, tabrak depan-samping, tabrak samping-samping, tabrak belakang-belakang, tabrak benda tetap di badan jalan dan kecelakaan sendiri/lepas kendali.

3. *Who* (Keterlibatan pengguna jalan)

   Keterlibatan pengguna jalan di dalam kecelakaan dikelompokkan sesuai dengan tipe pengguna jalan atau tipe kendaraan, antara lain pejalan kaki, mobil penumpang umum, mobil angkutan barang, bus, sepeda motor serta kendaraan tak bermotor.

4. *Where* (Lokasi kejadian)

   Lokasi kejadian mengacu kepada lingkungan lokasi kecelakaan seperti lingkungan pemukiman, lingkungan perkantoran atau sekolah, lingkungan tempat pembelanjaan, lingkungan pedesaan, lingkungan pengembangan dan sebagainya.

5. *When* (Waktu kejadian kecelakaan)

Waktu kejadian kecelakaan dapat ditinjau dari kondisi penerangan di lokasi kejadian atau jam kejadian kecelakaan. a) Jika ditinjau dari kondisi penerangan, waktu kejadian dibagi atas malam gelap/tidak ada penerangan, malam ada penerangan, siang terang, siang gelap (hujan,berkabut,asap) serta subuh atau senja; b) Jika ditinjau dari jam kejadian mengacu kepada periode waktu yang terdapat pada formulir kecelakaan.

6. *How* (Kejadian kecelakaan)

   Suatu kecelakaan lalu lintas terjadi pada dasarnya didahului oleh suatu pergerakan tertentu. Tipikal pergerakan antara lain gerak lurus, memotong atau menyiap kendaraan, berbelok (kiri atau kanan), berputar arah, berhenti (mendadak, menaik-turunkan penumpang) dan keluar masuk tempat parkir.

C. Keselamatan Lalu Lintas

1. Pengertian Keselamatan Lalu Lintas

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015, "*Keselamatan Lalu Lintas merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan jalan, dan atau lingkungan*". Di dalam Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 menerangkan bahwa keselamatan lalu lintas merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan atau lingkungan. Lebih lanjut dijelaskan oleh (Sugiyanto, 2014) bahwa keselamatan lalu lintas merupakan suatu bentuk usaha atau cara mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang

dapat berupa petunjuk pencegahan (*accident preventive*) dan petunjuk mengurangi kecelakaan (*accident reduction*).

Keselamatan berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh kedisiplinan pengendara, pengendara yang disiplin dapat menambah tingkat keselamatan dalam berlalu lintas (Kurniati, Setiawan, & Sihombing, 2017). Hal ini sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh (Turohman, Iskandar, & Seran, 2017) yangmenyatakan bahwa semakin disiplin pengendara kendaraan maka semakin tinggi pula tingkat keselamatan. Menurut (Saleh, Anggraini, & Efastri, 2019) hal terpenting dalam menanamkan sikap disiplin berlalu lintas yaitu sekolah-sekolah yang berada langsung di daerah rawan kecelakaan.

Menurut *Global Road Safety Partnership* atau GRSP (2008), kesepahaman internasional mengenai keselamatan lalu lintas melibatkan elemen-elemen pemerintah, bisnis, dan masyarakat sipil. Tujuannya adalah untuk meningkatkan kesadaran tentang pentingnya keselamatan dan menurunkan angka kematian serta luka-luka akibat kecelakaan lalu lintas secara berkesinambungan terutama pada negara-negara berkembang dan transisi. Salah satu metode untuk meningkatkan kesadaran dan budaya keselamatan jalan yaitu melakukan pendidikan dan promosi tentang pentingnya keselamatan jalan.

(Sugiyanto & Santi, 2015) menjelaskan melalui hasil penelitian yang telah dilakukan bahwa untuk mengubah persepsi dan paradigma masyarakat tentang keselamatan jalan harus dilakukan melalui pendidikan keselamatan dan sosialisasi yang terus-menerus kepada masyarakat yang dimulai sejak dini untuk

menumbuhkan rasa disiplin berlalu lintas sehingga nilai-nilai keselamatan jalan diadopsi menjadi nilai-nilai kehidupan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 berisi penetapan beberapa aspek penting yang menjadi standar keselamatan berlalu lintas dan angkutan jalan, antara lain aspek sarana, aspek prasarana dan aspek operasional. Pada aspek operasional terbagi tiga standar yaitu standar operasional sebelum kendaraan beroperasi, standar operasional saat kendaraan beroperasi, dan standar operasional setelah kendaraan beroperasi (Pinayungan, Kusmanto, & Isnaini, 2018).

2. Fasilitas Keselamatan Jalan

Faslitas keselamaan jalan menjadi komponen ang sangat penting di dalm melakukan aktivitas berlalu lintas. Fasilitas lalu lintas terdiri dari rambu lalu lintas, marka/pembatas lalu lintas, dan fasilitas kondisi darurat (Rosolino, *et al.*, 2014). Berikut ini merupakan beberapa fasilitas keselamatan jalan antara lain sebagai berikut:

a. Marka Jalan

Di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 menjelaskan bahwa "*Marka lalu lintas adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis sorong serta lambing lainnya yang fungsinya untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasai daerah kepentingan lalu lintas"*. Menurut Pasal 19 PP No.43/1993, marka jalan berfungsi untuk mengatur lalu lintas atau memperingatkan atau menuntun pemakai jalan dalam berlalu lintas

di jalan. Marka jalan terdiri dari marka membujur, marka melintang, marka sorong dan marka lambang.

b. Lampu pengatur lalu lintas

Lampu pengatur lalu lintas adalah semua alat pengatur lalu lintas yang dioperasikan dengan tenaga listrik yang berfungsi untuk mengarahkan atau memperingatkan pengemudi kendaraan bermotor, pengendara sepeda atau pejalan kaki.

1) Jalur lalu lintas

Menurut Sukirman (1999) dalam (Hidayah, 2019) bahwa lajur jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas kendaraan jalur lalu lintas terdiri dari beberapa lajur (lane) kendaraan. Jalur lalu lintas terdiri dari beberapa tipe yaitu:

a) 1 jalur- 2 lajur- 2 arah (2/2 UD)

b) 1 jalur- 2 lajur- 1 arah (2/1 UD)

c) 2 jalur- 4 lajur- 2 arah (4/2 D)

d) 2 jalur- n lajur- 2 arah , dimana n = jumlah lajur.

Ket : 2/2 UD artinya 2 lajur 2 arah tak terbagi

- 2/1 UD artinya 2 lajur 1 arah tak terbagi
- 4/2 D artinya 4 jalur 2 lajur terbagi.

Lebar jalur lalu lintas merupakan lebar jalur gerak tanpa bahu. Kecepatan arus bebas dan kapasitas meningkat dengan pertambahan lebar jalur lalu lintas. Jumlah lajur ditentukan dari marka jalan tau lebar jalan efektif untuk segmen jalan.

2) Lajur lalu lintas

Lajur adalah bagian dari jalur lalu lintas yang memanjang, dibatasi oleh marka lajur jalan, memiliki lebar yang cukup untuk dilewati suatu kendaraan bermotor sesuai kendaraan rencana.

c. Rambu Lalu Lintas

Menurut UU RI Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1, tanda atau rambu lalu lintas adalah salah satu dari perlengkapan jalan,berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan atau perpaduan antara keduanya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan. Menurut (Hidayah, 2019) bahwa rambu lalu lintas mengandung berbagai fungsi yang masing-masing memiliki konsekuensi hukum sebagai berikut:

1) Perintah

Bentuk pengaturan yang jelas dan tegas tanpa ada interpretasi lain yang wajib dilaksanakan oleh pengguna jalan. Karena sifatnya perintah, maka tidak benar bila ada berbagai tambahan yang membuka peluang munculya interpretasi lain.

2) Larangan

Bentuk pengaturan yang jelas dan tegas melarang para pengguna jalan untuk melakukan hal hal tertentu, tidak ada pilihan lain kecuali tidak boleh dilakukan. Rambu larangan berbentuk lingkaran dengan warna dasar putih dan lambang atau tulisan berwarna hitam atau merah. Rambu larangan ditunjukkan dngan bentuk bulat.

3) Peringatan

Menunjukkan kemungkinan adanya bahaya di jalan yang akan dilalui. Rambu peringatan berbentuk bujur sangkar berwarna dasar kuning dengan lambang atau tulisan berwarna hitam. Rambu pemberi jalan bentuknya segitiga sama sisi dengan titik sudutnya ditumpulkan. Segi empat pada sumbu diagonal menunjukkan tanda peringatan.

4) Anjuran

Bentuk pengaturan yang bersifat menghimbau, boleh dilakukan boleh pula tidak. Pengemudi yang melakukan atau tidak melakukan anjuran tersebut tidak dapat dapat disalahkan, dan tidak dapat dikenai sanksi.

5) Petunjuk

Memberi petunjuk mengenai jurusan, keadaan jalan, situasi kota berikutnya, keberadaan fasilitas, dan lain lain. Rambu petunjuk berbentuk persegi panjang. Keterangan tambahan dapat dipasang di bawah rambu utama dengan maksud melengkapi informasi tentang pesan yang tertera pada rambu utama.

BAB III

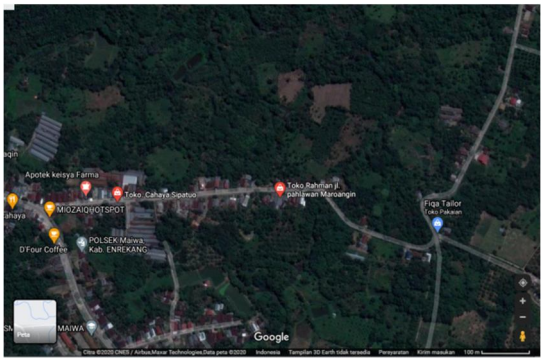
METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini termasuk dalam penelitian deskriptif kuantitatif. Jenis penelitian ini digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu dengan pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian dengan analisis data bersifat kuantitatif atau statistik. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif-analitis. Deskriptif berarti memaparkan suatu kejadian sesuai dengan kondisi yang ada, Analitis berarti data yang terkumpul disusun, dianalisa dan dijelaskan sesuai dengan parameter yang ada (Utomo, 2012).

B. Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Jalan Poros Sidrap-Enrekang, Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang. Penelitian berlangsung mulai dari bulan Juli sampai dengan Agustus 2020. Peta lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 3.2



Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian
Sumber : *(Google Maps,2021)*

C. Populasi dan Teknik Pengumpulan Data

Populasi yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah semua kendaraan transportasi darat yang melintasi Jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang. Teknik sampel yang dilakukan adalah pengambilan data kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu tertentu (data kecelakaan lalu lintas tahun 2018-2019) yang diperoleh dari Polsek Maiwa dan Polres Enrekang.

Data penelitian berasal dari database Kepolisian Sektor Maiwa (Polsek Maiwa) dan Polres Enrekang. Data diperoleh dengan cara merekap data kecelakaan yang terjadi selama kurun waktu 2018-2019. Data yang direkap terdiri dari data faktor penyebab kecelakaan, tipe kecelakaan, tipe kendaraan dan waktu kecelakaan. Data tersebut digunakan untuk mengetahui karakteristik kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan Poros Sidrap-Enrekang. Adapun instrumen pengumpulan data yang digunakan yaitu lembar kuesioner yang diberkan kepada responden.

Beberapa data yang mendukung penelitian seperti data primer dan data sekunder juga sangat diperlukan sehingga perlu dikumpulkan. Data primer dan data sekunder dapat diperoleh dari lapangan secara langsung maupun dari dinas atau instansi yang terkait. Berikut dijelaskan tentang data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu data fasilitas keselamatan jalan seperti: rambu lalu lintas, marka jalan, lampu penerangan jalan; dan data penampang melintang jalan seperti: panjang jalan, lebar lajur dan jumlah

jalur. Data ini diperoleh dari hasil pengukuran langsung di lapangan dengan menggunakan alat ukur yaitu meteran.

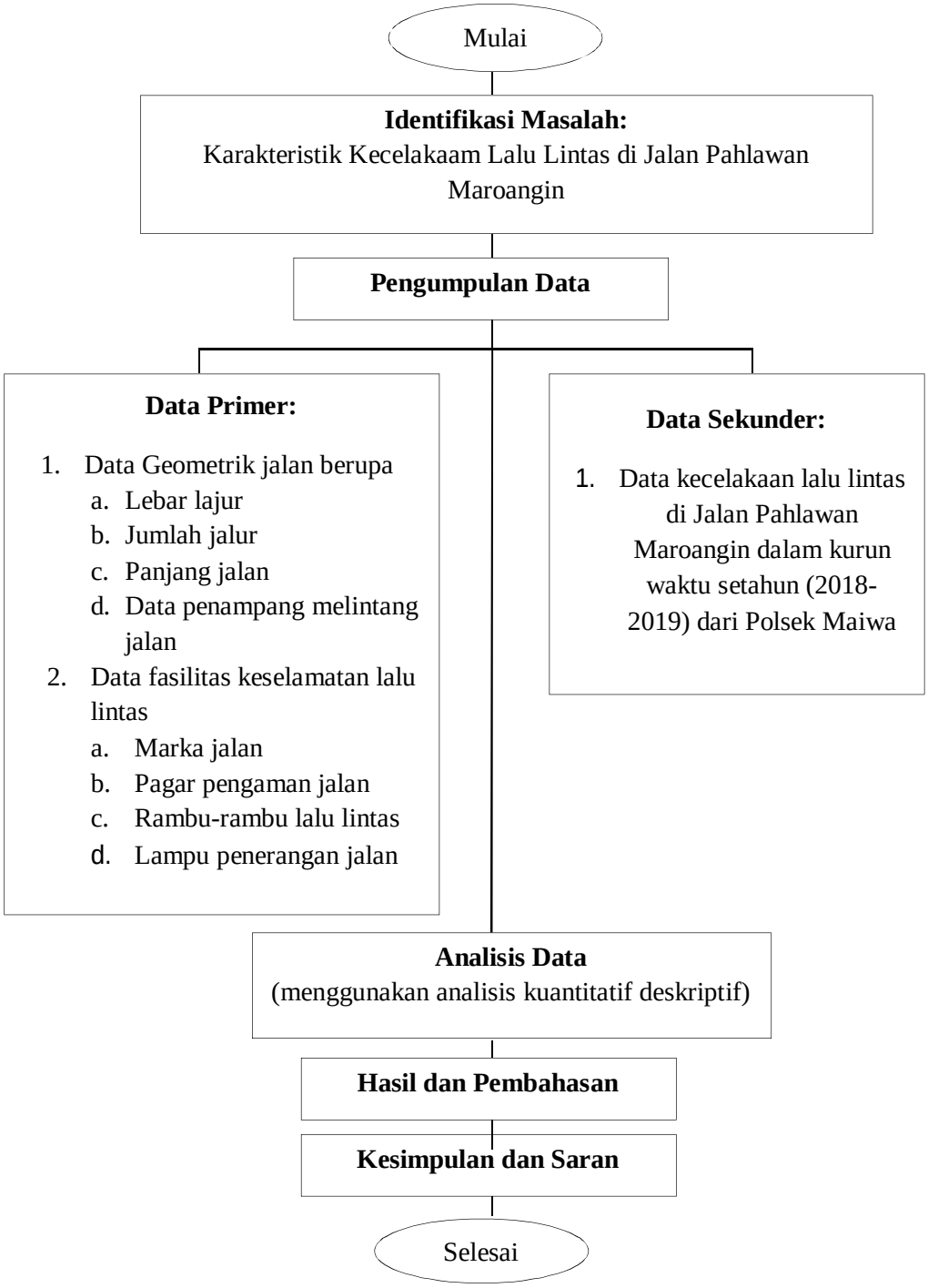
2. Data sekunder

Data sekunder yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu data laporan kecelakaan lalu lintas yang meliputi data jumlah kecelakaan perbulan selama tiga tahun dimulai dari tahun 2018-2019 yang diperoleh dari Kantor Kepolisian Resort Enrekang . Adapun jenis data kecelakaan lalu lintas yang diperoleh dari Polsek Maiwa dan Polres Enrekang berisi catatan mengenai 1) jumlah kecelakaan berdasarkan faktor penyebab kcelakaan; dan 2) jumlah kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan.

D. Teknik Analisis Data

Data yang telah dikumpulkan selanjutnya dianalisis dengan analisis statistik dan dijabarkan dalam bentuk narasi.

E. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian

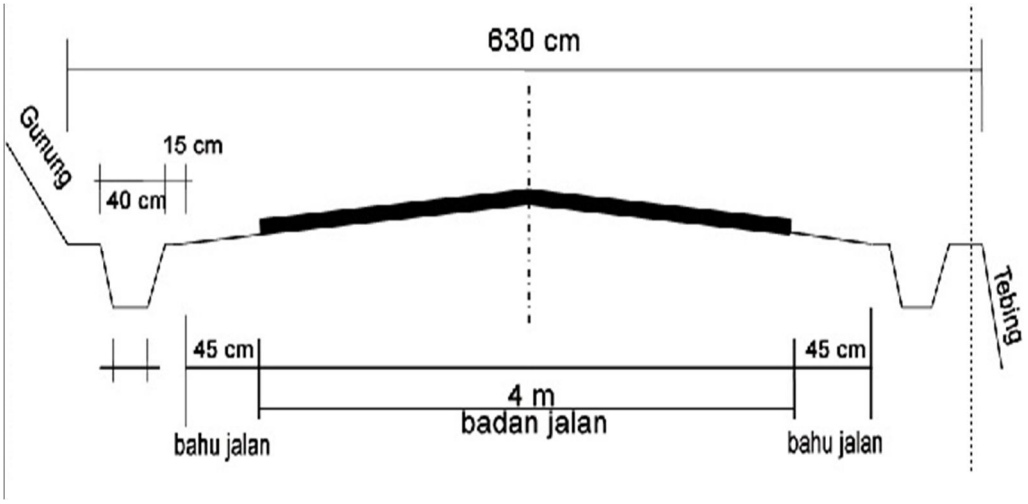
BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Geometri Jalan

Pengukuran secara langsung dilakukan untuk mendapatkan data geometrik jalan. Berikut adalah data geometrik jalan Poros Sidrap-Enrekang:

1. Segmen jalan yang diamati sepanjang 29,2 KM, dengan lebar badan jalan 4 meter dan lebar bahu jalan 45 cm samping kiri dan kanan.



Gambar 4.1 Geometri Ruas Jalan

2. Tipe jalan poros Sidrap-Enrekang yaitu dua lajur dua arah tak terbagi: 2/2 UD.
3. Pemanfaatan lahan sekitar ruas jalan yaitu perumahan/perkampungan dan perkebunan.

B. Data Fasilitas Keselamatan Jalan

Fasilitas keselamatan jalan merupakan kebutuhan yang sangat penting di dalam aktivitas berlalu lintas untuk mengurangi terjadinya kecelakaan. Berikut adalah beberapa hasil tinjauan fasilitas keselamatan jalan yang telah dilakukan di lapangan.

1. Rambu-rambu Lalu Lintas



(a) (b) (c)

Gambar 4.2 Rambu-rambu Lalu Lintas (a) Cermin tikungan (*safety mirror*);
(b) Tanda Peringatan Hati-hati (*Safety Sign*);
(c) Rambu Batas Kecepatan 30 Km/Jam
Sumber: (Dokumentasi Pribadi, 2021)

Rambu-rambu lalu lintas yang terdapat di sepanjang ruas jalan poros Sidrap-Enrekang masih cukup lengkap dan terpasang pada tempatnya. Namun, untuk rambu lalu lintas cermin tikungan (*safety* mirror) hanya ada satu yang terletak di jalan Malino (jalan poros Maroangin-Enrekang) dengan kondisi yang rusak. Perlu adanya tambahan cermin tikungan di sepanjang jalan desa Batu Mila (Malino) mengingat kondisi jalanan di daerah ini berkelok-kelok. Hal ini bisa mengurangi

tingkat kecelakaan kendaraan jika dilengkapi dengan cermin tikungan yang memadai. Pemerintah setempat juga harus memberikan perhatian terhadap kelengkapan rambu-rambu lalu lintas demi menghindari terjadinya kecelakaan.

2. Marka Jalan




Gambar 4.3 Marka Jalan *(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2021)*

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, marka jalan di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang masih tampak jelas (Gambar 4.3). Namun pada beberapa titik di jalan poros Sidrap-Enrekang ditemukan marka jalan yang sudah mulai terhapus (Gambar 4.4). Marka jalan yang sudah terhapus ditemukan di perbatasan antara desa Botto Mallangga dengan desa Batu Mila. Adanya kerusakan yang terjadi pada jalan menyebabkan marka jalan terhapus. Sampai saat ini, belum ada upaya perbaikan marka jalan yang terhapus yang disebabkan oleh kurangnya perhatian dari pihak pemerintah setempat.




Gambar 4.4 Marka Jalan
Sumber: (Dokumentasi Pribadi, 2021)

3. Lampu Penerang Jalan

Ketersediaan fasilitas lalu lintas seperti lampu penerang jalan di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang cukup baik. Hal ini dapat dilhat dari terpasangnya beberapa lampu penerang jalan pada beberapa titik tertentu (Gambar 4.6). Sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang (depan SMK 3 Enrekang sampai ujung Desa Botto Mallangga) sudah terpasang lampu penerang jalan yang diletakkan di sisi kiri kanan jalan. Kondisi lampu penerang jalan di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang masih berfungsi dengan baik dan dilakukan perawatan secara rutin.



Gambar 4.5 Lampu Penerang Jalan
Sumber: (Dokumentasi Pribadi, 2021)

4. Lampu Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, ditemukan bahwa terdapat 5 lampu lalu lintas di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang. Ada 3 lampu yang masih berfungsi dengan baik (Gambar 4.6.a) sementara 2 lampu lalu lintas dalam keadaan rusak atau sudah tidak berfungsi lagi (Gambar 4.6.b). Berdasarkan

pengamatan langsung di lapangan, diketahui bahwa box aki pada tiang lampu lalu lintas telah rusak dan akinya pun sudah hilang. Menurut informasi dari warga setempat bahwa aki lampu lalu lintas telah hilang dan kemungkinan dicuri oleh orang yang tidak bertanggung jawab. Sampai saat ini belum ada upaya dari pemerintah setempat untuk memperbaiki maupun mengganti lampu lalu lintas yang baru dan lebih baik. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah setempat masih kurang perhatian dalam hal penyediaan dan perawatan lampu-lampu lalu lintas.



(a) (b)

Gambar 4.6 Lampu Lalu Lintas (a) Lampu Lalu Lintas Bagus; (b) Lampu Lalu Lintas Rusak
Sumber: (Dokumentasi Pribadi, 2021)

5. Pagar Pengaman Jalan

Letak geografis jalan poros Sidrap-Enrekang tidak seperti jalan poros Enrekang-Toraja yang berkelok-kelok dengan jurang di samping kiri dan kanan jalan. Untuk kelengkapan rambu lalu lintas berupa pagar pengaman jalan, belum terpasang di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang. Hal ini dikarenakan letak geografis jalan poros Sidrap-Enrekang datar atau tidak terdapat jurang.

D. Analisis Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Data karakteristik kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan poros Sidrap-Enrekang dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.1 Data Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap-Enrekang Tahun 2018-2019

No	Tanggal	Tempat dan Kronologi Kejadian	Rincian Waktu Kecelakaan		
1	25 Februari 2018	Kecelakaan terjadi di jalan Andi Cori. yang melibatkan antara dua sepeda motor yaitu sepeda motor Honda Beat dengan sepeda motor Honda Blade. Kecelakaan terjadi karena sepeda motor Honda Beat secara tiba-tiba belok ke kanan tanpa menyalakan lampu sen. Sementara sepeda motor Honda Blade dengan kecepatan tinggi melaju dari arah yang sama dan hilang kendali.	Hari	:	Minggu
			Pukul	:	21.14 WITA
			Jenis Kendaraan	:	Motor x Motor
			Korban	:	Dua orang dengan luka ringan
2	28 September 2018	Kecelakaan terjadi di Jalan Ratulangi yang melibatkan antara sepeda motor Yamaha Mio dengan Suzuki Satria. Kecelakaan terjadi karena pengendara sepeda motor Yamaha Mio melaju dari arah barat ke timur mengambil jalur agak kekiri dan tanpa dilengakpi lampu utama sehingga bertabrak dengan pengendara sepeda motor Suzuki yang melaju dari arah timur ke barat.	Hari	:	Jumat
			Pukul	:	10.00 WITA
			Jenis Kendaraan	:	Motor x Motor
			Korban	:	Satu luka berat dan satu meninggal
3	02 Oktober 2018	Kecelakaan terjadi di Jalan Poros Sidrap-Enrekang yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi. Kecelakaan melibatkan antara mobil pribadi Avanza putih dengan mobil	Hari	:	Selasa
			Pukul	:	13.30 WITA
			Jenis Kendaraan	:	Mobil x Mobil

		pick up hitam. Mobil pick up hitam mencoba melambung dan mengambil jalur agak ke kiri tanpa melihat mobil Avanza putih dengan kecepatan tinggi dari arah berlawanan, sehingga terjadi tabrakan.	Korban	:	Tiga orang luka ringan dan dua luka berat

Sumber Data dari Polres Enrekang dan Polsek Maiwa

Lanjutan Tabel 4.1

No	Tanggal	Tempat dan Kronologi Kejadian	Rincian Waktu Kecelakaan		
4.	13 Oktober 2018	Kecelakaan terjadi di Jalan Poros Enrekang (Desa Batu Mila) yang disebabkan oleh kesalahan pengemudi. Pengemudi mengendarai sepeda motor Mio J dengan kecepatan tinggi dan hilang kendali.	Hari	:	Sabtu
			Pukul	:	16.00 WITA
			Jenis Kendaraan	:	Motor
			Korban	:	Satu orang meninggal dunia
5.	14 Oktober 2018	Kecelakaan terjadi di Jalan Poros Sidrap-Enrekang (Desa Pattondong Salu) yang disebabkan oleh jalanan rusak. Kecelakaan melibatkan dua sepeda motor yaitu sepeda motor Suzuki Smash dengan sepeda motor Honda Beat. Kecelakaan terjadi karena sepeda motor Suzuki Smash dengan kondisi kendaraan tidak lengkap menghindari jalanan rusak namun mengambil jalan terlalu ke kanan sementara sepeda motor Honda Beat dari arah yang berlawanan melaju dengan kecepatan tinggi sehingga tidak bisa mengendalikan kendaraannya, akhirnya terjadi tabrakan.	Hari	:	Minggu
			Pukul	:	14.00 WITA
			Jenis Kendaraan	:	Motor x Motor
			Korban	:	Satu orang luka ringan dan dua luka berat
6.	23 Maret 2019	Kecelakaan terjadi di Jalan Poros Sidrap-Enrekang yang melibatkan antara mobil dan	Hari	:	Sabtu
			Pukul	:	20.00 WITA

		sepeda motor. Kecelakaan disebabkan oleh kendaraan sepeda motor yang tidak memiliki lampu lengkap sehingga mobil pribadi yang melaju kencang dari arah belakang menabrak sepeda motor tersebut.	Jenis Kendaraan	:	Mobil x Motor
			Korban	:	Dua luka ringan dan satu luka berat
7.	24 Maret 2019	Kecelakaan terjadi di jalan Poros Sidrap-Enrekang (Desa Pattondong Salu) yang melibatkan antara kendaraan mobil dengan sepeda motor. Kecelakaan disebabkan oleh kondisi jalanan yang rusak. Sepeda motor Honda Supra Fit mengambil jalur mobil untuk	Hari	:	Minggu
			Pukul	:	13.00 WITA
			Jenis Kendaraan	:	Mobil x Motor
			Korban	:	Dua luka ringan dan dua luka berat

Sumber Data dari Polres Enrekang dan Polsek Maiwa

Lanjutan Tabel 4.1

No	Tanggal	Tempat dan Kronologi Kejadian	Rincian Waktu Kecelakaan		
		menghindari jalan agak pendakian yang rusak. Sementara dari arah berlawanan, mobil bergerak dengan kecepatan tinggi sehingga tidak bisa mengendalikan kendaraannya. Akibatnya terjadi tabrakan.			
8.	18 September 2019	Kecelakaan terjadi di Jalan Poros Enrekang (Bangkala) yang melibatkan antara kendaraan sepeda motor Honda Beat dengan mobil toyota Avanza. Kecelakaan terjadi disebabkan oleh pengemudi yang kurang tertib. Sepeda motor Honda Beat bergerak dari arah timur ke barat dengan kecepatan tinggi menabrak mobil dari belakang karena telah hilang kendali.	Hari	:	Rabu
			Pukul	:	06.15 WITA
			Jenis Kendaraan	:	Mobil x Motor
			Korban	:	Satu luka ringan dan satu luka berat

9	08 Oktober 2019	Kecelakaan terjadi di Jalan Poros Sidrap- Enrekang (Botto Mallangga) yang melibatkan antara kendaraan sepeda motor dan mobil. Kecelakaan disebabkan karena kondisi jalan yang rusak. Pengemudi sepeda motor Yamaha Jupiter MX bergerak melebar ke kiri (mengambil jalan mobil Xenia) untuk menghindari jalanan rusak.	Hari	:	Selasa
			Pukul	:	16.00 WITA
			Jenis Kendaraan	:	Mobil x Motor
			Korban	:	Dua luka ringan dan satu luka berat
10	11 November 2019	Kecelakaan terjadi di jalan Poros Sidrap-Enrekang (Malino). Kecelakaan terjadi karena pengemudi sepeda motor yang tidak berhati-hati. Pengemudi sepeda motor Honda melaju dengan kencang dan tiba-tiba sapi melintas di depannya dan pengemudi kehilangan kendali kahirnya menabrak sapi tersebut.	Hari	:	Senin
			Pukul	:	16.00 WITA
			Jenis Kendaraan	:	Mobil x Ternak
			Korban	:	Satu orang luka ringan dan satu hewan ternak

Sumber Data dari Polres Enrekang dan Polsek Maiwa

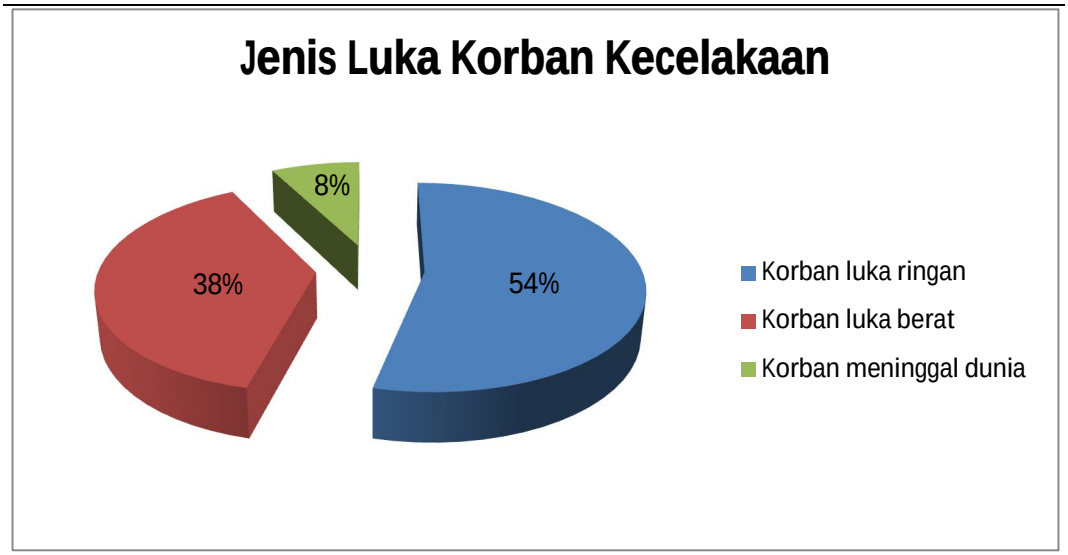
Berdasarkan data yang diperoleh dari Polres Kabupaten Enrekang tentanga karakteristik kecelakan lalu lintas diatas, diketahui bahwa total kecelakaan yang terjadi selama kurun waktu dua tahun (2018-2019) di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang sebanyak 10 kasus kecelakaan yang terdiri dari kecelakaan tunggal dan kecelakaan yang melibatkan dua jenis kendaraan dan hewan. Kendaraan yang digunakan pengendara dalam kecelakaan yang terjadi yaitu kendaraan roda dua (sepeda motor) dan kendaraan roda empat (mobil). Kecelakaan tunggal yang melibatkan sepeda motor sebanyak 1 kasus. Kecelakaan yang melibatkan antara sepeda motor sebanyak 3 kasus. Kecelakaan yang melibatkan antara mobil sebanyak 1 kasus. Kecelakaan yang melibatkan anntara

sepeda motor dengan mobil sebanyak 4 kasus dan kecelakaan yang melibatkan antara mobil dengan hewan ternak sebanyak 1 kasus.

Data tentang kasus-kasus kecelakaan merupakan data yang diperoleh dari instansi-instansi terkait (salah satu sumber informasi utama yaitu data dari Polres Enrekang). Data tersebut kemudian dirincikan menurut tanggal kejadian, tempat dan kronologi kejadian, rincian waktu kejadian seperti hari, waktu, jenis kendaraan dan korban akibat kecelakaan. Berikut adalah data jumlah kecelakaan dan korban luka ringan, luka berat dan meninggal dunia pada kecelakaan yang terjadi di sepanjang Jalan Poros Sidrap-Enrekang.

Tabel 4.2 Data Jumlah Kecelakaan dan Korban Luka Ringan, Luka Berat dan Meninggal Dunia

Tahun Pengamatan	Jumlah Kecelakaan	Jumlah korban luka ringan (LR)	Jumlah korban luka berat (LB)	Jumlah korban meninggal dunia (MD)	Total
2018	5	6	5	2	13
2019	5	8	5	-	13
Jumlah	10	14	10	2	26

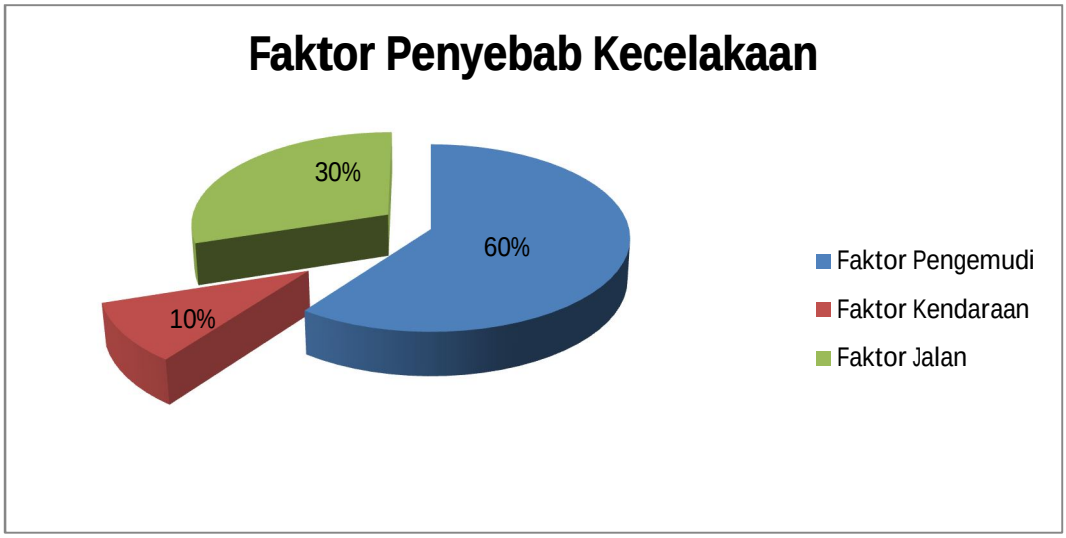


Gambar 4.7 Diagram Jenis Luka Korban

Data kecelakaan pada ruas jalan poros Sidrap-Enrekang menunjukkan bahwa sebanyak 14 orang mengalami luka ringan dengan persentase sebesar 54%, 10 orang mengalami luka berat dengan persentase 38% dan sebanyak 2 orang yang meninggal dunia dengan persentase sebesar 8% (Gambar 4.7). Kecelakaan yang paling parah terjadi pada bulan September dan Oktober tahun 2018 yang menyebabkan dua orang meninggal dunia. Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berikut adalah data tentang faktor penyebab kecelakaan yang terjadi di jalan poros Sidrap-Enrekang selama tahun 2018 sampai 2019.

Tabel 4.3 Data Jumlah Kecelakaan dan Faktor Penyebab Kecelakaan

Tahun Pengama-tan	Jumlah Kecelakaan	Faktor Pengemudi	Faktor Kendaraan	Faktor Cuaca	Faktor Jalan	Total
2018	5	4	-	-	1	5
2019	5	2	1	-	2	5
Jumlah	10	6	1	-	3	10

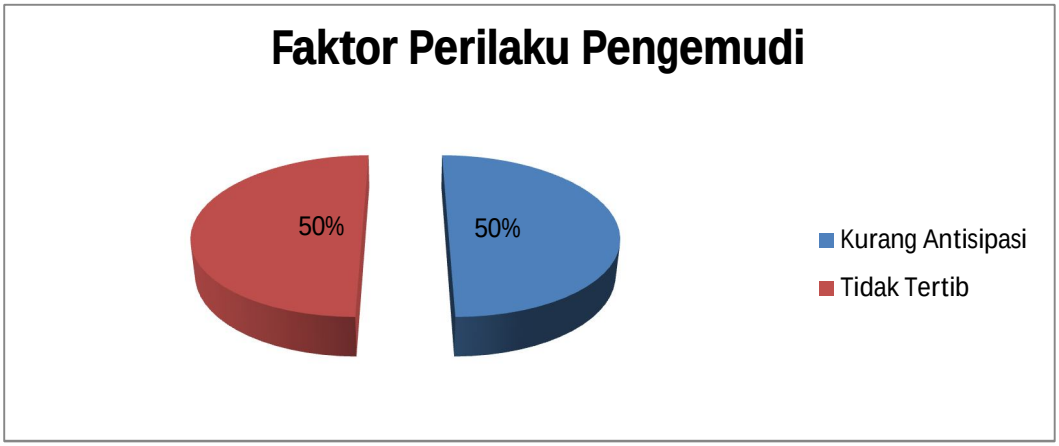


Gambar 4.8 Diagram Faktor Penyebab Kecelakaan

Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan seperti faktor kendaraan, pengemudi, jalan, lingkungan (cuaca) dan lainnya. Berdasarkan data yang telah diperoleh, diketahui bahwa faktor penyebab kecelakaan tertinggi di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang selama kurun waktu dua tahun (2018-2019) yaitu faktor pengemudi/pengendara. Tercatat sebanyak 6 kasus kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi/pengendara dengan persentase mencapai 60%. Kasus kecelakaan yang disebabkan oleh faktor jalan sebanyak 3 kasus dengan persentase 30%. Kecelakaan ini terjadi di jalan poros Sidrap-Enrekang tepatnya di desa Pattondong Salu dan desa Botto Mallangga. Sementara kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan yaitu 1 kasus dengan persentase 10%.

Tabel 4.4 Data Jumlah Kecelakaan yang Disebabkan Oleh Faktor Pengemudi dengan Perilaku

Tahun Pengamatan	Jumlah Kecelakaan	Kurang Antisipasi	Mengantuk	Mabuk	Tidak Tertib	Total
2018	4	2	-	-	2	4
2019	2	1	-	-	1	2
Jumlah	6	3	-	-	3	6

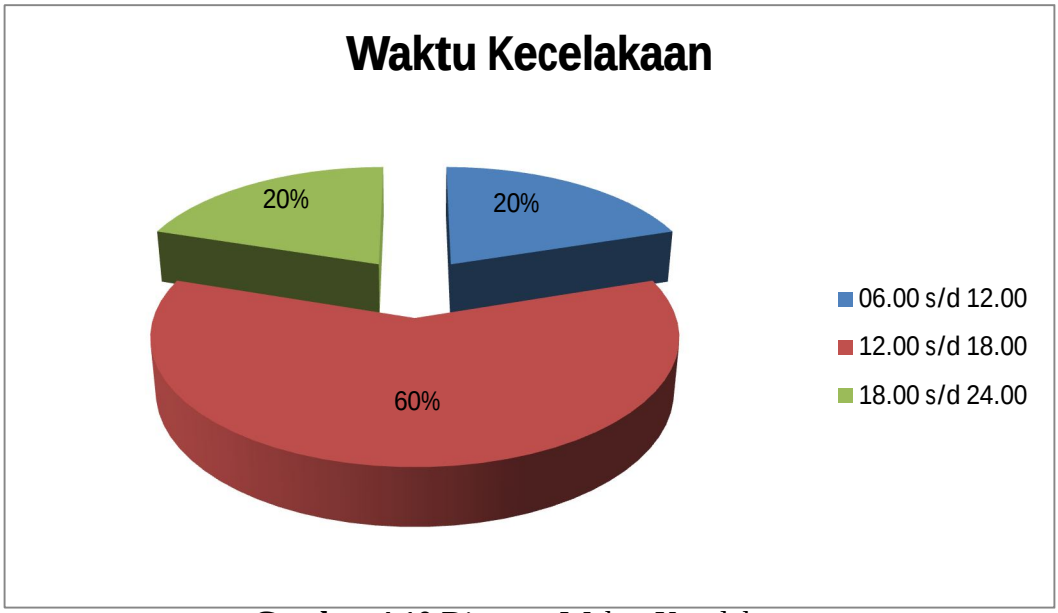


Gambar 4.9 Diagram Perilaku Pengemudi

Kecelakaan lalu lintas di jalan poros Sidrap-Enrekang yang disebabkan oleh pengemudi sebanyak 6 kasus. Perilaku pengemudi saat sedang berkendara menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas seperti perilaku kurang antisipasi, mengantuk, mabuk, tidak tertib dan lainnya. Berdasarkan data yang telah diperoleh (Gambar 4.10) diketahui bahwa jumlah pengemudi dengan perilaku kurang antisipasi yaitu 3 orang dengan persentase 50%. Jumlah pengemudi dengan perilaku tidak tertib yaitu 3 orang dengan persentase 50%.

Tabel 4.5 Data Jumlah Kecelakaan dan Waktu Kejadian Kecelakaan

Tahun Pengamatan	Jumlah Kecelakaan	00.00 s/d 06.00	06.00 s/d 12.00	12.00 s/d 18.00	18.00 s/d 24.00	Total
2018	5	-	1	3	2	6
2019	5	-	1	3	-	4
Jumlah	10	-	2	6	2	10

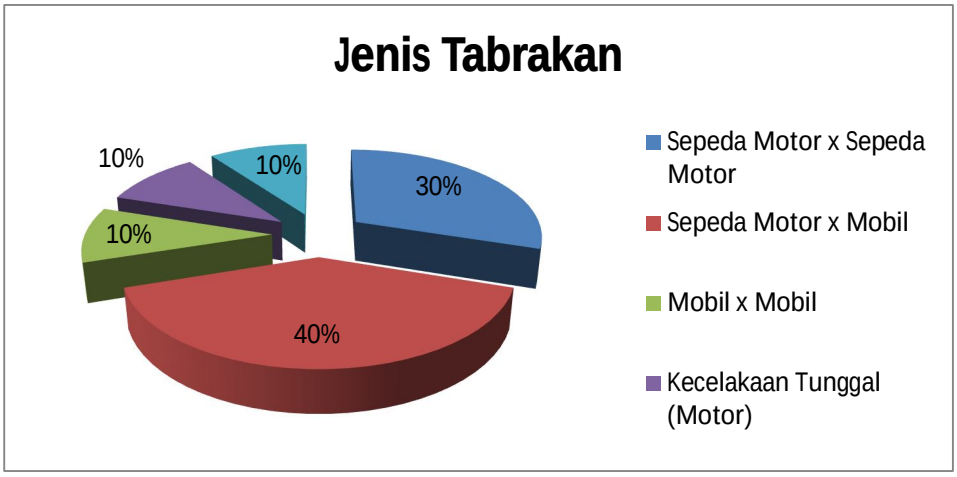


Gambar 4.10 Diagram Waktu Kecelakaan

Waktu kejadian kecelakaan lalu lintas di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang bervariasi. Ada kecelakaan yang terjadi di pagi hari (06.00-12.00), siang menjelang sore hari (12.00-18.00), malam hari (18.00-24.00) dan dini hari (00.00-06.00). Data kecelakaan lalu lintas yang telah diperoleh menunjukkan bahwa kecelakaan terjadi paling banyak pada waktu siang menjelang sore yaitu pada pukul 12.00 sampai dengan 18.00. Tercatat sebanyak 6 kasus kecelakaan yang terjadi pada waktu itu dengan persentase 60%. Sementara itu, kecelakaan yang terjadi pada siang hari dan malam hari tercatat masing-masing 2 kasus dengan masing-masing persentase 20%.

Tabel 4.6 Data Jumlah Kecelakaan dan Jenis Tabrakan Kendaraan yang Terjadi

Tahun Pengama-tan	Jumlah Kecela-kaan	Antara Sepeda Motor	Sepeda Motor x Mobil	Mobil x Mobil	Tunggal (Motor)	Sepeda Motor x Hewan	Total
2018	5	3	-	1	1	-	5
2019	5	-	4	-	-	1	5
Jumlah	10	3	4	1	1	1	10

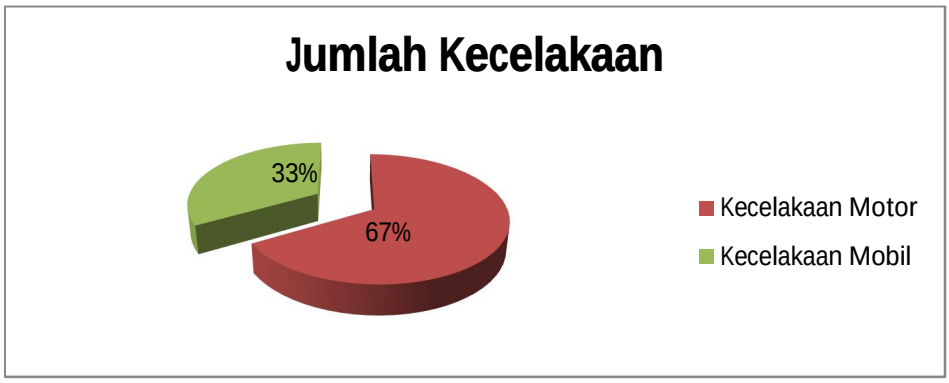


Gambar 4.11 Diagram Jenis Tabrakan

Jenis tabrakan kendaraan yang terjadi di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang yaitu tabrakan antara sepeda motor, tabrakan antara sepeda motor dengan mobil, tabrakan antara mobil, kecelakaan tunggal dan tabrakan antara sepeda motor dengan hewan ternak (sapi). Jumlah kecelakaan dengan jenis tabrakan sepeda motor dengan sepeda motor sebanyak 3 kasus dengan persentase 30%. Jumlah kecelakaan dengan jenis tabrakan sepeda motor dengan mobil yaitu 4 kasus dengan persentase 40%. Sementara untuk kasus tabrakan antara mobil dengan mobil, kecelakaan tunggal (motor) dan tabrakan antara motor dengan hewan ternak berjumlah masing-masing 1 kasus dengan persentase masing-masing yaitu 10%.

Tabel 4.7 Data Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Jenis Kecelakaan	Jumlah Kecelakaan		Total Kecelakaan
		2018	2019	
1	Kecelakaan Motor	7	5	12
2	Kecelakaan Mobil	2	4	6
	Jumlah	9	9	18



Gambar 4.12 Diagram Jumlah Kecelakaan

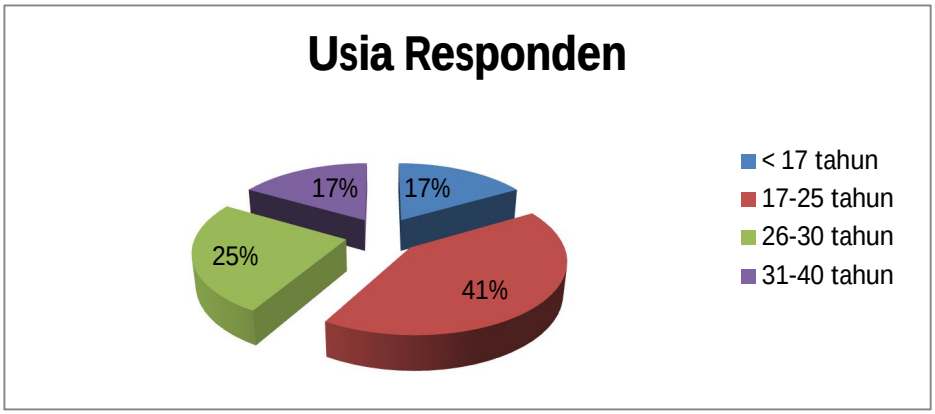
Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan poros Sidrap-Enrekang didominasi oleh kecelakaan motor. Dari total 10 kasus kecelakaan yang terjadi, sebanyak 12 kasus kecelakaan motor yang terjadi selama tahun 2018 sampai dengan tahun 2019 dengan persentase sebesar 67%. Sebanyak 6 kasus kecelakaan mobil dengan persentase sebesar 33% selama kurun waktu dua tahun (2018-2019) yang terjasi di jalan poros Sidrap-Enrekang.

E. Karakteristik Responden

Jumlah responden yang berhasil mengisi kuisioner karakteristik kecelakaan yaitu sebanyak 12 orang. Karakteristik responden kecelakaan yang terjadi di jalan poros Sidrap-Enrekang selama tahun 2018-2019 sebagai berikut :

Tabel 4.8 Data Usia Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Usia Responden	Jumlah
1	< 17 tahun	2 orang
2	17-25 tahun	5 orang
3	26-30 tahun	3 orang
4	31-40 tahun	2 orang

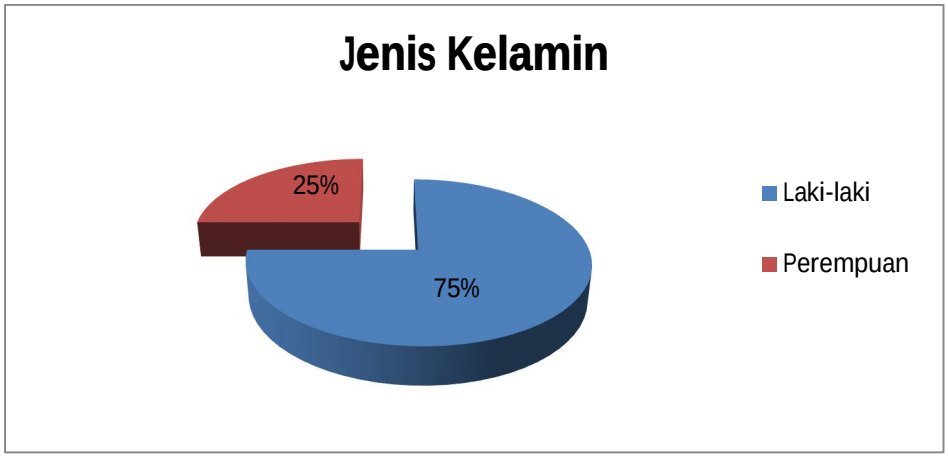


Gambar 4.13 Usia Respoden

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa usia pelaku kecelakaan di jalan poros Sidrap-Enrekang selama tahun 2018-2019 usia < 17 tahun 2 orang yaitu Ahmad (16 tahun) dan Diana (17 tahun) dengan persentase 17% dan usia 17-25 tahun 5 orang diantaranya Sunarti (18 tahun), Fajar (18 tahun), Abduh (20 tahun), Wahyuni (19 tahun) dan Nasir (21 tahun) dengan persentase 41%. Usia 26-30 tahun 3 orang yaitu Uding (28 tahun), Syahrul (30 tahun) dan Anto (27 tahun) dengan persentase 25% dan usia 31-40 tahun 2 orang yaitu Rahmat (31 tahun) dan Risal (35 tahun) dengan persentase 17%.

Tabel 4.9 Data Jenis Kelamin Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Laki-laki	9 orang
2	Perempuan	3 orang



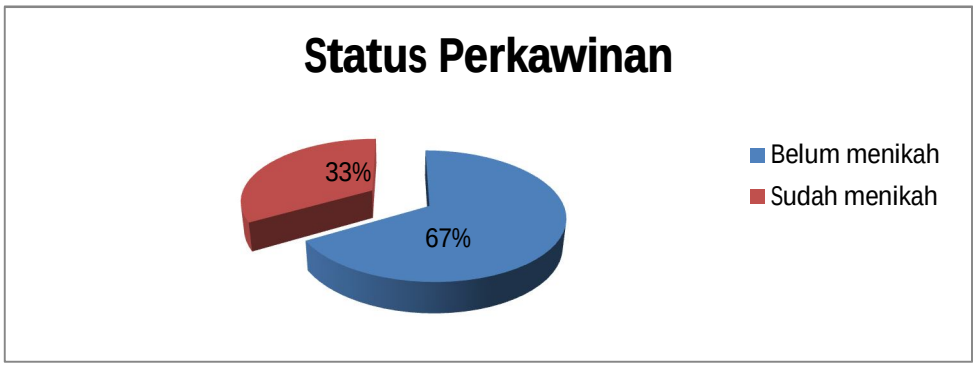
Gambar 4.14 Jenis Kelamin

Korban kecelakaan di jalan poros Sidrap-Enrekang didominasi oleh korban berjenis kelamin laki-laki. Berdasarkan data yang diperoleh melalui kuisioner dan data kecelakaan dari Polres Enrekang dan Polsek Maiwa menunjukkan bahwa sebesar 75% (9 orang) pelaku kecelakaan berjenis kelamin laki-laki diantaranya Ahmad, Fajar, Abduh, Nasir, Uding, Syahrul, Anto, Rahmat, Risal dan hanya 25% (3 orang) pelaku kecelakaan jenis kelamin perempuan diantaranya Diana, sunarti dan Wahyuni.

Tabel 4.10 Data Status Perkawinan Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Status Perkawinan	Jumlah
1	Belum Menikah	8 orang
2	Sudah Menikah	4 orang

Korban kecelakaan yang sudah menikah berjumlah 4 orang dengan persentase 33% dan korban kecelakaan yang belum menikah sebanyak 8 orang dengan persentase 67%.

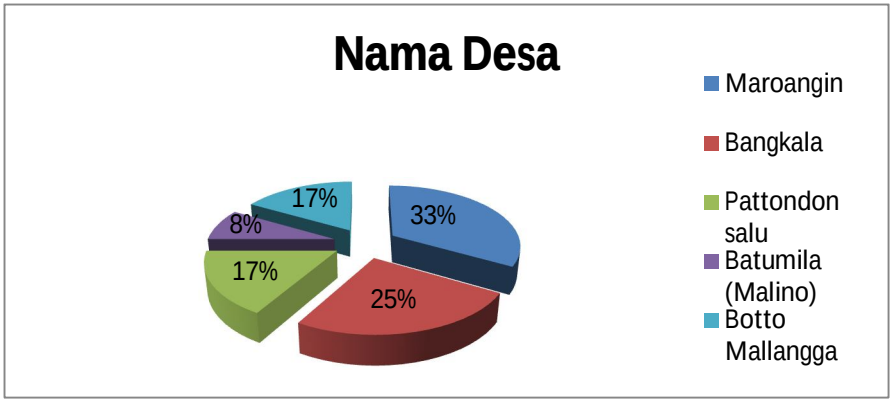


Gambar 4.15 Status Perkawinan

Tabel 4.11 Data Nama Desa Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Nama Desa	Jumlah
1	Maroangin	4 orang
2	Bangkala	3 orang
3	Pattondon salu	2 orang
4	Batumila (Malino)	1 orang
5	Botto Mallangga	2 orang

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa karakteristik responden dilihat dari nama desanya diketahui terdapat empat desa yang menjadi alamat pelaku kecelakaan.



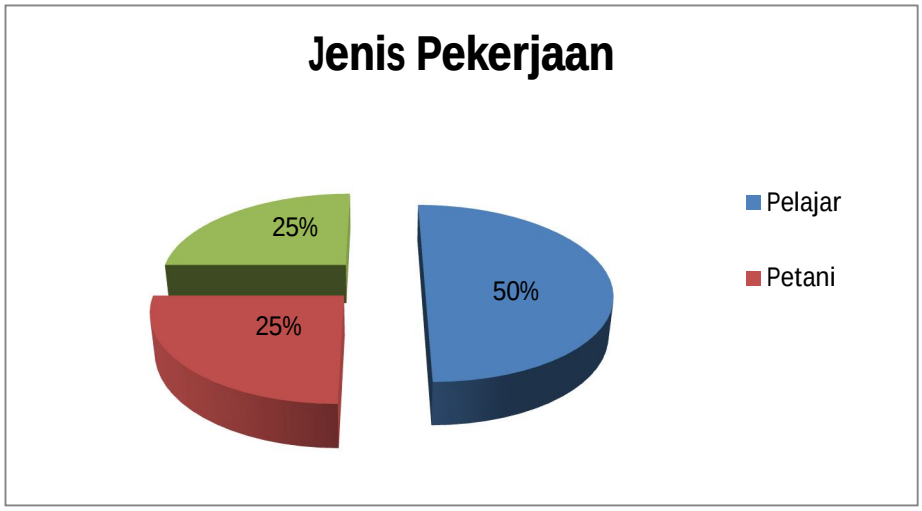
Gambar 4.16 Nama Desa

Sebanyak 4 orang dengan persentase 33% berasal dari Maroangin. Sebanyak 3 orang dengan persentase sebesar 25% berasal dari Bangkala. Sebanyak 2 orang dengan persentase sebesar 17% dari Pattondon salu. Sebanyak 1 orang dengan persentase sebesar sebanyak 8% berasal dari Batumila (Malino) dan sebanyak 2 orang dengan persentase sebesar sebanyak 17% pelaku kecelakaan berasal dari Botto Mallangga.

Tabel 4.12 Data Jenis Pekerjaan Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah
1	Pelajar	4 orang
2	Petani	3 orang

Berdasarkan hasil rekapitulasi data responden pada kuisioner terdapat tiga pekerjaan pelaku kecelakaan di jalan poros Sidrap-Enrekang yaitu pelajar, wiraswasta dan petani.



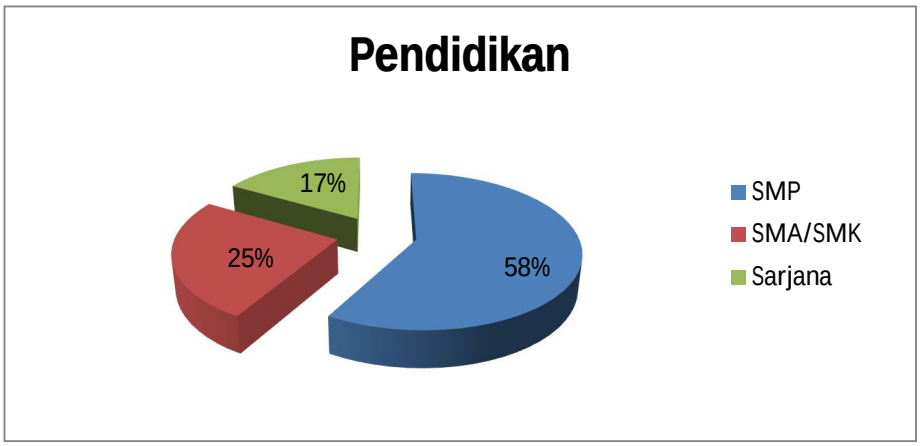
Gambar 4.17 Jenis Pekerjaan

Diketahui sebanyak 6 orang pelaku kecelakaan dengan pekerjaan sebagai pelajar dengan persentase sebesar 50%. Sebanyak 3 orang pelaku kecelakaan dengan pekerjaan wiraswasta dengan persentase sebesar 25%. Sebanyak 3 orang pelaku kecelakaan dengan pekerjaan petani dengan persentase sebesar 25%.

Tabel 4.13 Data Pendidikan Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Pendidikan	Jumlah
1	SMP	7 orang
2	SMA/SMK	3 orang
3	Sarjana	2 orang

Sebanyak 7 orang dengan persentase sebesar 58% memiliki pendidikan Sekolah Menengah Pertama (SMP). Sebanyak 3 orang dengan persentase sebesar 25% merupakan lulusan Sekolah Menengah Atas atau Kejuruan (SMA/SMK). Sementara sebanyak 2 orang dengan persentase sebesar 17% berlatang belakang pendidikan sarjana.

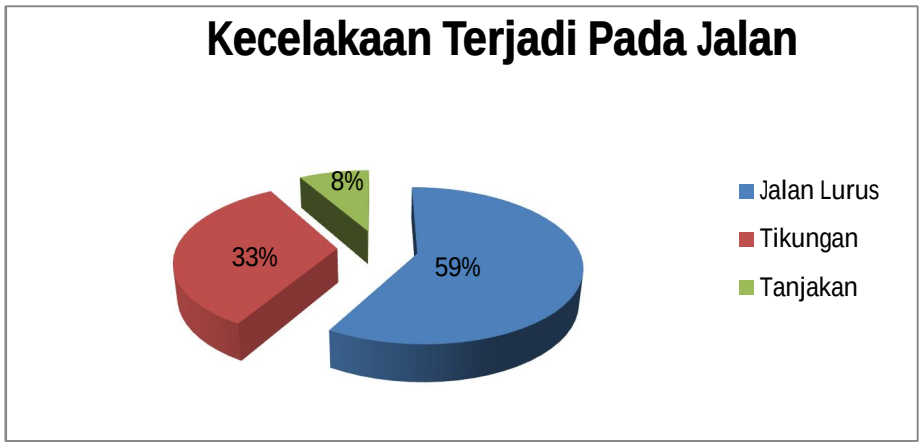


Gambar 4.18 Pendidikan

Tabel 4.14 Data Tempat Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Kecelakaan Terjadi Pada Jalan	Jumlah
1	Jalan Lurus	7 orang
2	Tikungan	4 orang
3	Tanjakan	1 orang

Berdasarkan hasil rekapitulasi data responden pada kuisioner terdapat tiga jenis jalan yang dilalui pelaku kecelakaan di jalan poros Sidrap-Enrekang yaitu jalan lurus, jalan tikungan dan jalan tanjakan.



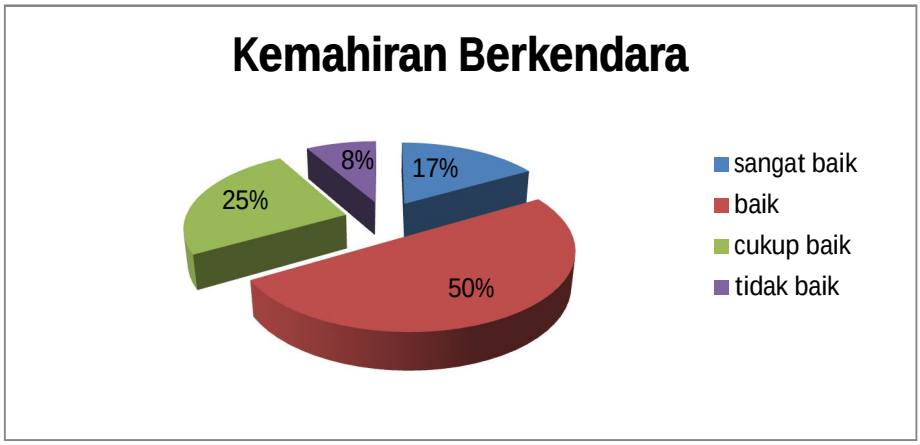
Gambar 4.19 Kecelakaan Terjadi Pada Jalan

Diketahui sebanyak 7 orang pelaku kecelakaan yang mengalami kecelakaan di jalan lurus dengan persentase sebesar 59% di beberapa titik jalan di Maroangin. Sebanyak 4 orang pelaku kecelakaan yang mengalami kecelakaan di jalan tikungan dengan persentase sebesar 33%. Tikungan tersebut terdapat di beberapa titik yaitu di desa Pattondon salu, Botto Mallangga, dan Batumila (Malino). Sebanyak 1 orang pelaku kecelakaan yang mengalami kecelakaan di jalan tanjakan di desa Pattondon salu dengan persentase sebesar 8%.

Tabel 4.15 Data Kemahiran Berkendara Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Kemahiran Berkendara	Jumlah
1	Sangat Baik	2 orang
2	Baik	6 orang
3	Cukup Baik	3 orang
4	Tidak Baik	1 orang

Berdasarkan data dari responden dapat diketahui kemahiran berkendara pelaku kecelakaan di jalan poros Sidrap-Enrekang. Gambar 4.20 menunjukkan bahwa sebanyak 2 orang dengan persentase 17% pelaku kecelakaan sangat baik dalam mengendarai kendaraan.

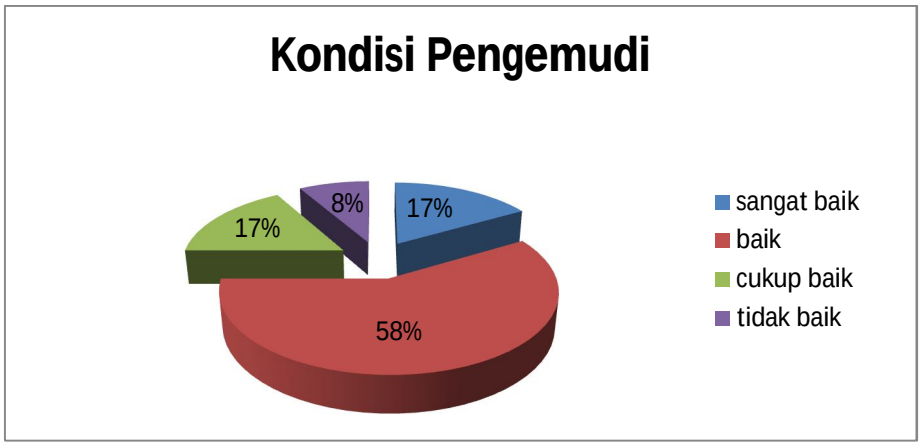


Gambar 4.20 Kemahiran Berkendara

Sebanyak 6 orang dengan persentase 50% pelaku kecelakaan baik dalam mengendarai kendaraan. Sebanyak 3 orang dengan persentase sebesar 25% pelaku kecelakaan cukup mahir dalam berkendara dan 1 orang dengan persentase 8% tidak baik dalam mengendarai kendaraan.

Tabel 4.16 Data Kondisi Pengemudi Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Kondisi Pengemudi	Jumlah
1	Sangat Baik	2 orang
2	Baik	7 orang
3	Cukup Baik	2 orang
4	Tidak Baik	1 orang



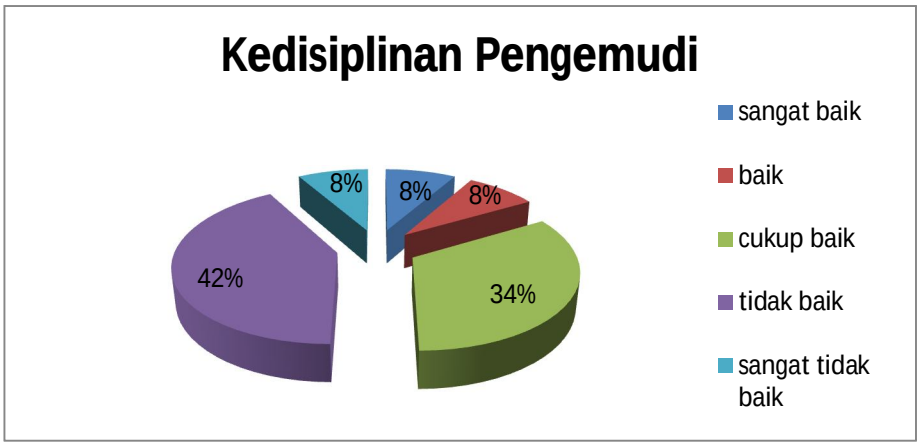
Gambar 4.21 Kondisi Pengemudi

Berdasarkan data yang telah diperoleh diketahui kondisi pengemudi saat mengendarai kendaraan yaitu sebanyak 2 orang dengan persentase 17% dalam kondisi yang sangat baik. Sebanyak 7 orang dengan persentase 58% dalam keadaan baik. Sebanyak 2 orang pelaku kecelakaan dengan persentase 17% dalam keadaan cukup baik dan 1 orang dengan persentase 8% dalam keadaan tidak baik ketika mengendarai kendaraan.

Tabel 4.17 Data Kedisiplinan Pengemudi Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Kedisiplinan Pengemudi	Jumlah
1	Sangat Baik	1 orang
2	Baik	1 orang
3	Cukup Baik	4 orang
4	Tidak Baik	5 orang
	Sangat Tidak Baik	1 orang

Tingkat kedisiplinan pengemudi di jalan poros Sidrap-Enrekang dapat dilihat melalui digaram pada Gambar 4.22. Dari diagram tersebut diketahui bahwa tingkat kedisiplinan pengemudi sangat baik sebanyak 1 orang dengan persentase 8%.



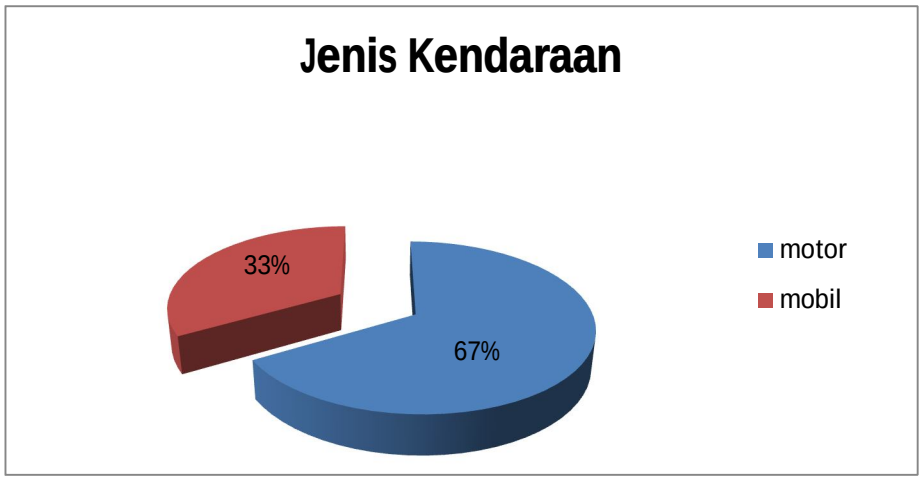
Gambar 4.22 Kedisiplinan Pengemudi

Tingkat kedisiplinan pengemudi pada kategori baik sebanyak 1 orang dengan persentase 8%. Sebanyak 4 orang pengemudi dengan persentase 34% memiliki tingkat kedisiplinan cukup baik. Sebanyak 5 orang pengemudi memiliki tingkat kedisiplinan tidak baik dengan persentase 42% dan 1 orang dengan persentase 8% memiliki tingkat kedisiplinan mengemudi yang sangat tidak baik.

Tabel 4.18 Data Jenis Kendaraan Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Jenis Kendaraan	Jumlah
1	Motor	8 orang
2	Mobil	4 orang

Hasil rekapitulasi data responden pelaku kecelakaan lalu lintas di jalan poros Sidrap-Enrekang menunjukkan bahwa terdapat dua jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan yaitu kendaraan roda dua (motor) dan kendaraan roda empat (mobil).



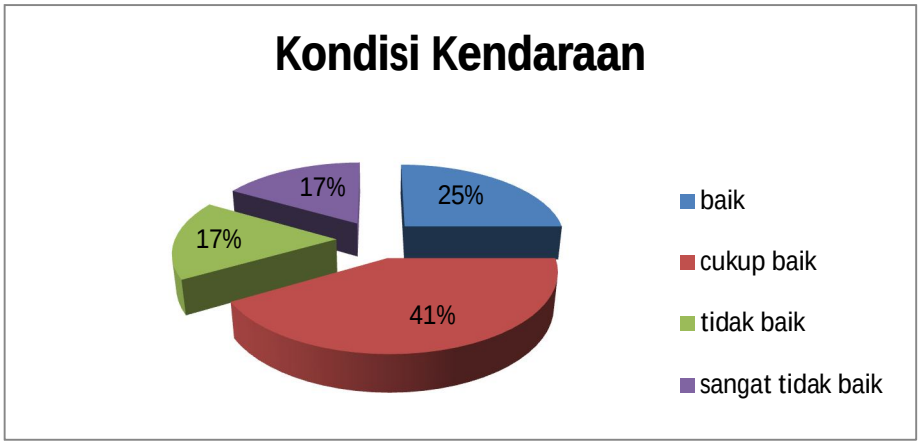
Gambar 4.23 Jenis Kendaraan

Sebanyak 8 orang pelaku kecelakaan dengan persentase 67% menggunakan kendaraan motor. Adapun jenis atau merek dagang kendaraan motor yang terlibat kecelakaan yaitu Yamaha Mio J, Honda Beat, Honda Blade, Yamaha Mio, Suzuki Satria, Suzuki Supra Fit dan Jupiter MX. Sebanyak 4 orang pelaku kecelakaan dengan persentase 33% menggunakan kendaraan mobil. Merek kendaraan mobil yang terlibat yaitu Avanza, Xenia dan mobil Pick up.

Tabel 4.19 Data Kondisi Kendaraan Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Kondisi Kendaraan	Jumlah
1	Baik	3 orang
2	Cukup Baik	5 orang
3	Tidak Baik	2 orang
4	Sangat Tidak Baik	2 orang

Berdasarkan data responden diketahui bahwa kondisi kendaraan pelaku kecelakaan lalu lintas di jalan poros Sidrap-Enrekang dalam keadaan baik sebanyak 3 orang dengan persentase 25%.



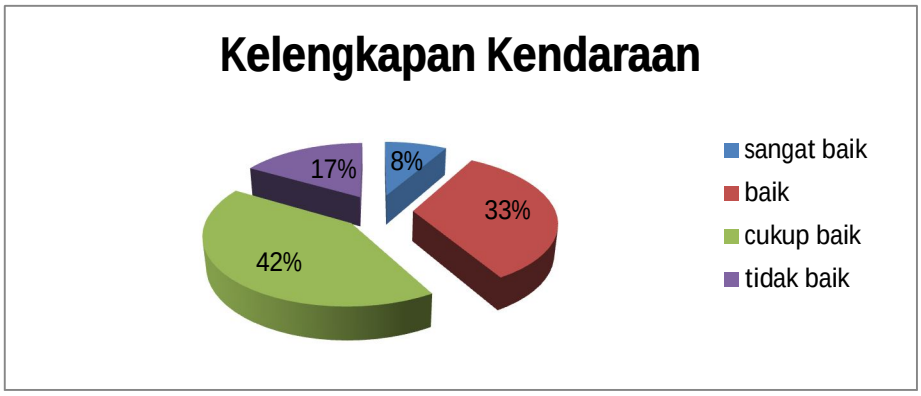
Gambar 4.24 Kondisi Kendaraan

Sebanyak 5 orang dengan persentase 41% pelaku kecelakaan dalam kondisi kendaraan yang cukup baik. Sebanyak 2 orang dengan persentase 17% dalam kondisi kendaraan tidak baik pada saat kecelakaan. Sebanyak 2 orang dengan persentase 17% pelaku kecelakaan dalam kondisi kendaraan yang sangat tidak baik dan menyebabkan korban meninggal dunia.

Tabel 4.20 Data Kelengkapan Kendaraan Responden Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Kelengkapan Kendaraan	Jumlah
1	Sangat Baik	1 orang
2	Baik	4 orang
3	Cukup Baik	5 orang
4	Tidak Baik	2 orang

Hasil rekapitulasi data responden pelaku kecelakaan lalu lintas di jalan poros Sidrap-Enrekang menunjukkan bahwa terdapat kendaraan yang digunakan pengemudi memiliki kelengkapan yang baik hingga sangat tidak baik.



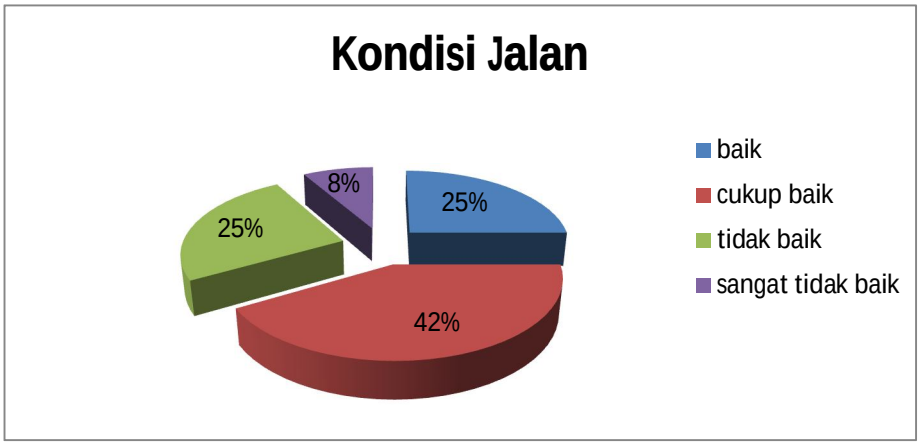
Gambar 4.25 Kelengkapan Kendaraan

Data menunjukkan sebanyak 1 orang dengan persentase 8% memiliki kelengkapan kendaraan yang sangat baik. Sebanyak 4 orang dengan persentase 33% memiliki kelengkapan kendaraan baik. Sebanyak 5 orang dengan persentase 42% memiliki kelengkapan kendaraan yang cukup baik. 2 orang dengan persentase 17% memiliki kelengkapan kendaraan yang sangat tidak baik.

Tabel 4.21 Data Kondisi Jalan Poros Sidrap Enrekang Tahun 2018-2019

No	Kondisi Jalan	Jumlah
1	Baik	3 orang
2	Cukup Baik	5 orang
3	Tidak Baik	3 orang
4	Sangat Tidak Baik	1 orang

Data responden pelaku kecelakaaan di jalan poros Sidrap-Enrekang menunjukkan bahwa sebanyak 3 orang dengan persentase 25% berpendapat kondisi jalan baik ketika mengalami kecelakaan.



Gambar 4.26 Kondisi Jalan

Sebanyak 5 orang dengan persentase 42% menyebutkan kondisi jalan cukup baik ketika mengalami kecelakaan. Sebanyak 3 orang dengan persentasi 25% menyebutkan kondisi jalan tidak baik ketika mengalami kecelakaan dan 1 dengan persentase 8% berpendapat kondisi jalan saat kecelakaan dalam kenadaan sangat tidak baik.

F. Hubungan antara Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan

Ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas antara lain: faktor manusia, faktor jalan, faktor kendaran dan atau lingkungan. Dari ketiga faktor tersebut, manusia menjadi faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan Poros Sidrap-Enrekang selama tahun 2018-2019 dengan total enam kasus kecelakaan. Hal ini menunjukkan bahwa pengetahuan dan pemahaman manusia tentang tata cara berkendara yang baik dan benar sangatlah penting. Sehingga bisa mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan ketika sedang mengendarai kendaraan.

Bentuk perilaku manusia yang memicu terjadinya kecelakaan yaitu perilaku pengemudi yang kurang antisipasi dan perilaku tidak tertib. Perilaku kurang antisipasi yaitu kondisi tidak bisa memperkirakan bahaya yang mungkin dapat terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas sekitar, atau kurang memperhatikan jarak minimal kendaraan di depan dengan kecepatan kendaraan sehingga kurang dari jarak henti dan kurangnya jarak aman pada kendaraan yang berlawanan ketika akan menyalip.

Beberapa hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan antara faktor manusia dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hubungan tersebut berkaitan dengan tingkat pemahaman pengguna jalan (pengemudi) ketika sedang berkendara. Tingkat pengetahuan yang kurang baik mengenai segala peraturan dan tata cara berkendara yang aman serta persepsi resiko berkendara terbukti meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas.

Oleh karena itu, perlu adanya penyuluhan tentang perilaku berkendara yang baik dan benar dari pihak yang berwenang sebagai upaya dalam mengatasi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Selain melakukan penyuluhan, pihak yang berwenang perlu memberikan tes yang sesuai dengan prosedur berkendara yang baik kepada masyarakat yang akan mengambil SIM (Surat Izin Mengemudi). Seperti tes pemahaman dan pengenalan rambu-rambu lalu lintas, lampu lalu lintas dan lainnya.

Kondisi jalan yang rusak dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Terdapat tiga kasus kecelakaan yang terjadi di jalan Poros Sidrap-Enrekang selama tahun 2018-2019. Para pengguna jalan (pengemudi) saling menghindari jalan yang rusak sehingga memicu tabrakan antara pengguna jalan. Dari kasus ini dapat diketahui bahwa faktor jalan yang rusak (permukaan jalan yang bergelombang dan berlubang) mengakibatkan terjadinya kecelakaan. Jalan yang rusa ini ditemukan di beberapa titik jalan di desa Pattondon Salu dan Batu Mila (Malino). Oleh karena itu, pemerintah setempat harus segera melakukan perbaikan jalan mengingat jalan poros Sidrap-Enrekang ini menjadi jalan poros provinsi yang ramai dilalui oleh kendaraan menuju kota wisata Tanah Toraja.

Selain kedua faktor di atas, kendaraan juga menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan. Kondisi kendaraan yang tidak baik dan tidak lengkap bisa memicu terjadinya kecelakaan. Seperti yang terjadi pada kasus kecelakaan lalu lintas di jalan Poros Sidrap-Enrekang (Kasus 6). Kecelakaan terjadi pada malam hari dimana kendaraan tidak dilengkapi dengan lampu penerang sehingga mengakibatkan terjadi tabrakan antara sepeda motor dengan mobil.

Sebaiknya pengendara memiliki kesadaran diri terhadap keselamatan dalam berkendara dengan melengkapi atribut kendaraannya. Para pengendara harus memperhatikan kondisi motornya yang harus sesuai standar, tidak boleh melawan arus dan membelok tanpa menyalakan lampu seinnya. Dengan memperhatikan hal-hal tersebut diharapkan pengendara kendaraan dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas. Selain itu sangat perlu melakukan perawatan terhadap kendaraan sehingga kondisinya baik ketika digunakan di jalan.

Tercatat satu kasus kecelakaan yang disebabkan oleh faktor alam yaitu hewan ternak peliharaan masyarakat. Hewan ternak peliharaan tersebut yaitu sapi yang dibiarkan berkeliaran tanpa tali. Sehingga sapi tersebut tidak terkendali dan berkeliaran di jalan raya yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Secara umum dapat dikatakan bahwa keempat faktor ini saling berkaitan dan berhubungan dalam memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, perlu kerjasama dari semua pihak yang terlibat dalam aktivitas lalu lintas di jalan demi keselamatan berkendara.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat sepuluh kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di sepanjang jalan Poros Sidrap-Enrekang selama kurun waktu 2018-2019 dengan rincian sebagai berikut:

1. Karakteristik kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan Poros Sidrap-Enrekang selama tahun 2018-2019 yaitu satu kasus kecelakaan tunggal yang melibatkan kendaraan sepeda motor dan sembilan kasus kecelakaan ganda yang melibatkan a) tabrakan antara dua sepeda motor sebesar 30%; b) tabrakan antara dua mobil sebesar 10%; c) tabrakan antara sepeda motor dan mobil sebesar 40%; dan d) tabrakan antara sepeda motor dan hewan ternak sapi sebesar 10%.
2. Ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan Poros Sidrap-Enrekang antara lain: a) faktor manusia (pengemudi yang tidak tertib dan kurang antisipasi) sebesar 60% dengan enam kasus kecelakaan; b) faktor jalan (jalan rusak dan berlubang) sebesar 30% dengan tiga kasus kecelakaan; dan c) faktor kendaraan (kendaraan tidak dilengkapi lampu) sebesar 10% dengan satu kasus kecelakaan.
3. Pengguna jalan (pengemudi) yang tidak tertib dan kurang antisipasi berisiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas, apalagi jika kondisi

kendaraan pengemudi tersebut dalam keadaan yang tidak lengkap. Begitupula dengan faktor jalan dimana jalan rusak dan berlubang memicu terjadinya kecelakaan apabila pengemudi tidak mahir dalam berkendara di jalan yang rusak sehingga tidak bisa mengontrol laju kendaraan yang berakhir pada terjadinya kecelakaan.

B. SARAN

1. Disarankan kepada peneliti selanjutnya agar memperluas subjek dan objek penelitian terkait karakteristik kecelakaan lalu lintas, mengingat informasi dan pengetahuan terkait keselamatan dalam berkendara di jalan raya sangat penting untuk diketahui masyarakat umum.
2. Disarankan kepada peneliti selanjutnya untuk memperluas hasil kajian penelitian terkait kasus-kasus kecelakaan lalu lintas pada tahap uji analisis dan korelasi faktor-faktor penyebab kecelakaan.
3. Diharapkan kepada instansi-instansi yang terkait bisa memberikan informasi atau rincian data kasus kecelakaan lalu lintas yang lebih rinci sehingga penelitian terkait kasus seperti ini bisa lebih dikembangkan lagi.

DAFTAR PUSTAKA

Anggorowati, V. D. (2020, April). Analisis Hubungan Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Wates-Purworejo Kabupaten Kulon Progo. *Kurvatek, 5*(1), 123-132.

Aris, Yuniar, N., & Pratiwi, A. D. (2020, Oktober). Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas PAda Pengemudi Ojek Online (Gojek) di Kota Kendari Tahun 2020. *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo, 1*(3), 75-84.

Chakrabartty A & Gupta S .(2014). Traffic Congestion in the Metropolitan City of Kolkata. *Journal of Infrastructure Development 6*(1), 43-59.

Darmansyah, F., & Prasetyanto, D. (2019, April). Strategi Penegakan Hukum Dalam Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas di Kota Bandung. *Jurnal Transportasi, 19*(1), 11-20.

Fisu, A. A. (2019, Maret). Tinjauan Kecelakaan Lalu Lintas Antar Wilayah Pada Jalan Trans Provinsi Sulawesi Selatan. *Pena Teknik: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik, 4*(1), 53-65.

Handayani, D., Laksono, D. E., & Novitiana, L. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja Dengan Studi Kasus Pelajar SMA Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil Universitas Sebelas Maret*, 64-70.

Handayani, D., Ophelia, R. O., & Hartono, W. (2017). Pengaruh Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Potensi Kecelakaan Pada Remaja Pengebdara Sepeda Motor. *e-Jurnal Matriks Teknik Sipil*, 838-843.

Hendratmoko, P. (2018). Teori Keselamatan Transportasi Jalan. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan*, 29-36.

Herawati. (2014, Maret). Karakteristik dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2012. *Warta Penelitian Perhubungan, 26*(3), 133-142.

Hidayah, U. (2019). *Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Jalan Bypass Soekarno-Hatta Bandar Lampung)*. Universitas Lampung, Fakultas Teknik. Bandar Lampung: Fakultas Teknik, Univesitas Lampung.

Hidayati, A. (2015). *Hubungan Jenis Kelamin dan Faktor Perilaku Pengendara Sepeda Motor dengan Kecelakaan Lalu Lintas di Kecamatan Wonokromo Surabaya pada Siswa SMP Tahun 2015.* Surabaya: Universitas Airlangga.

Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2016). Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemologi, 4*(2), 275-287.

Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2016). Analisis Risiko Kecelakan alu Intas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatn Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemologi, Vol. 4 No. 2*, 275-287.

Iskandar, H. (Tanpa Tahun). *Standar Jalan Yang Berwawasan Keselamatan Transportasi Darat.* Bandung: Puslitbang Jalan dan Jembatan.

Kholbuniah, M. (2019). *Analisis Faktor Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Tarahan Lampung Selatan.* Universitas Lampung, Fakultas Teknik. Bandar Lampung: Fakultas Teknik, Universitas Lampung.

Kurniati, N. L., Setiawan, I., & Sihombing, S. (2017, Maret). Keselamatan Berlalu Lintas di Kota Bogor. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik, 4*(1), 75-88.

Kurniawan, R. (2016). Kinerja Kepolisian Dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus di Polisis Resor Samarinda). *E-Journal Ilmu Pemerintahan, 4*(4), 1879-1892.

Kurniawan, S. (2015). Analisis Hambatan samping Akibat Aktivitas Perdagangan Modern. *TAPAK*, 61-73.

Lady, L., Rizqandini, L. A., & Trenggonowati, D. L. (2020, Januari 1). Efek Usia, Pengalaman Berkendara, dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Teknologi Universitas Muhammadiyah Jakarta, 12*(1), 57-64.

Lukmana, A., Ramli, M. I., & Hustim, M. (2018, April). Keselamatan Lalu Lintas Siswa Sekolah Dasar Karuwisi II Kota Makassar. *Jurnal Transportasi, 18*(1), 11-20.

Marsaid, M.Hidayat, & Ahsan. (2013, November). Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan, 1*(2), 98-112.

Mauludi, A. A., Djunaidi, Z., & Arif, L. S. (2021, Juni). Perilaku Berisiko Sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Pengemudi Sepeda Motor Komersil: Systematic Review. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety, 8*(1), 12-25.

Mustaqima, T. (2019). *Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Jalan Jendral Sudirman Kota Metro).* Universitas Lampung, Fakultas Teknik. Bandar Lampung: Fakultas Teknik, Universitas Lampung, Bandar Lampung.

Nguyen-Phuoc, D. Q., PhuongTran, A. T., Gruyter, C. D., Kim, I. & Su, D. N. (2019). Turn signal use among car drivers and motorcyclists at intersections: a case study of Da Nang, Vietnam. Accident Analysis & Prevention, 25-31.

Pinayungan, J., Kusmanto, H., & Isnaini. (2018, Juni). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan . *Jurnal Administrasi Publik, 8*(1), 108-123.

Pradana, M. F., Intari, D. E., & Pratidina, D. (2019). Analisa Kecelakaan Lalu LIntas dan Faktor Penyebabnya di Jalan Raya Cilegon. *Jurnal Kajian Tekik Sipil, Vol. 04, No. 2*, 165-175.

Pujiastutie, E. T., Sazuatmo, & Antoro, E. D. (2015). Karakteristik Kecelakaan dan Solusi Penanganan untuk Mengurangi Angka Kecelakaan di Kota Bengkulu. *Prosiding PESAT (Psikoogi, Ekonomi, Sastra,Arsitektur & Teknik Sipil) Universitas Gunadarma. 6*, pp. 13-21. Depok: Universitas Gunadarma.

Putra, K. A. (2019). Penanganan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Probolinggo. *Dialektika, 14*(1), 59-67.

Putri, C. E. (2014, Maret). Analisis Karakteristik dan Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Lokasi Blackspot di Kota Kayu Agung. *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan, 2*(1), 154-161.

Rafki, M. (2020, September 1). Analisis Kriminologi Tingginya Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Pesisir Selatan. *Unes Law Review, 3*(1), 95-103.

Rahmani, H., Jarkawi, Gazali, A., & Ramli, M. I. (2019, April). Analisis Hubungan Kecepatan Terhadap Kecelakaan Lalu-Lintas di Kota Banjarmasin. *Journal of Indonesia Road Safety, 2*(1), 45-55.

Saleh, A., Anggraini, M., & Efastri, S. M. (2019, Juni). Pemahaman Parenting Orang Tua Terhadap Keselamatan Lalu Lintas ntuk Anak Usia Dini di TK Karya Bunda. *Dinamisia-Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat, 3*, 44-48.

Saputra, A. D. (2017). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan, Volume 29, Nomor 2* , 179-190.

Sugiyanto, G., & Santi, M. Y. (2015, Mei). Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalulintas Sejak Dini: Studi Kasus di Kabupaten Purbalingga. *Jurnal Ilmiah Semesta Teknika, 18*(1), 65-75.

Suwarto, F., & Nugroho, A. (2019). Audit Keselamatan Jalan sebagai Dasar Implementasi Perencanaan Karakteristik Jalan. *Jurnal Proyek Teknik Sipil, 2*(1), 20-24.

Taufiq N, F., Hidayat, M., Kusuma I, A., & Purwanto, D. (2018). Karakteristik Keccelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Rawan Kecelakaan di Jalan Pantura Jawa Tengah. *Jurnal Karya Teknik Sipil, 7*(1), 131-141.

Turohman, R. S., Iskandar, A., & Seran, M. Y. (2017, April). Pengaruh Disiplin Pengendara Kendaraan Bermotor Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Kota Bogor. *Jurnal Governansi, 3*(1), 23-30.

Utomo, N. (2012). Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Litas Pada Segmen Jalan By-Pass Krian-Balongbendo (KM.26+000-KM.44+520). *Jurnal Teknik Sipil KERN, 2*(2), 73-84.

Vissoci, J. R. N., Krebs, E., Meier, B., Fiorese, I., Vieira, L. d. A., Byiringiro, F., Rulisa, S. & Staton, C. A. (2020). Road traffic crash experience among commercial motorcyclists in Kigali, Rwanda. International Journal of Injury Control and Safety Promotion, 181-187.

Wikipedia. (2021). Retrieved from https://www.google.com/search?q=curah+hujan+di+enrekang+wikipedia&sxsrf=ALeKk03RiOOSpVN-2eGshDt5ZrNAZcefFQ%3A1625099287384&ei=FwzdYJX8FozXz7sPzJuUmA0&oq=curah+hujan+di+enrekang+wikipedia&gs_lcp=Cgdnd3Mtd2l6EANKBAhBGABQgp3-AVj5yP4BYMPK_gFoAHACeACAAbwNiAG8D

Zanuardi, A., & Suprayitno, H. (2018). Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Amad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas-Vol. 2, No. 1*, 45-55.