



KARAKTERISTIK KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN POROS SIDRAP-ENREKANG KECAMATAN MAIWA KABUPATEN ENREKANG

Takwin^{1*}, Rahmawati², Hamka³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Parepare, Indonesia

Informasi Artikel

Riwayat Artikel:

Dikirim: 20 April 2022
Revisi: 2 Mei 2022
Diterima: 15 Mei 2022
Tersedia *online*: 16 Mei 2022

Keywords:

Traffic Accident, Characteristics,
Sidrap-Enrekang Road

*Penulis Korespondensi:

Takwin,
Program Studi Teknik Sipil,
Universitas Muhammadiyah
Parepare,
Jl Jenderal Ahmad Yani KM. 6,
Kota Parepare, Indonesia.
Email: takwinarief1@gmail.com

ABSTRACT

Traffic accidents do not only happen in big cities but could happen anywhere and anytime. The Sidrap-Enrekang axis road is no exception which an access to shopping centers and schools in Maiwa District. The purpose of this research are to analyze the characteristics of traffic accidents, the causal factors and the correlation between the two using descriptive-quantitative research methods. The survey was carried out from July to August 2020 and results that there were 10 cases of accidents that occurred between various types of vehicles. The main factors causing accidents are human factors at 60%, roads at 30% and vehicles at 10%. Road users who are not orderly accompanied by damaged road conditions can exacerbate accidents that occur.

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas tidak hanya terjadi di kota-kota besar melainkan dapat terjadi dimana dan kapan saja. Tidak terkecuali di jalan poros Sidrap-Enrekang yang merupakan akses menuju ke pusat perbelanjaan maupun sekolah di Kecamatan Maiwa. Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk menganalisis karakteristik kecelakaan lalu lintas, faktor penyebab serta hubungan antara keduanya dengan menggunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif. Survei dilaksanakan pada bulan Juli sampai Agustus 2020 dengan hasil terdapat 10 kasus kecelakaan yang terjadi antara berbagai jenis kendaraan. Faktor utama penyebab kecelakaan yaitu faktor manusia sebesar 60%, jalan sebesar 30% dan kendaraan sebesar 10%. Pengguna jalan yang tidak tertib disertai kondisi jalan yang rusak dapat memperparah kecelakaan yang terjadi.

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



I. PENDAHULUAN

Laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat dan sepeda motor menjadi salah satu moda angkutan yang banyak dipilih oleh masyarakat karena biayanya terjangkau dan mudah diakses. Setiap perkembangan yang terjadi pasti memiliki pengaruh, tak terkecuali perkembangan lalu lintas. Seperti yang dijelaskan oleh Kurniawan bahwa perkembangan lalu lintas memberikan pengaruh positif maupun pengaruh negatif bagi kehidupan masyarakat [13].

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia disebabkan oleh meningkatnya kepadatan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas tidak hanya terjadi di kota-kota besar, melainkan dapat 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 dengan aktivitas lalu lintas yang terbilang cukup padat. Jalan ini dilintasi oleh banyak kendaraan dengan tujuan ke pusat perbelanjaan seperti pasar swalayan maupun sekolah, terutama sekolah tingkat menengah

atas dan kejuruan yang berada di tengah kota. Untuk sampai pada lokasi tersebut para siswa harus melewati jalan ini, terutama bagi siswa yang bermukim di desa dengan jarak tempuh sekitar 20 km seperti Desa Mangkawani, Desa Tuncung, Desa Kalempang, Desa Tapong dan sekitarnya.

Saat ini, mayoritas siswa menggunakan kendaraan sepeda motor menuju sekolah. Jarak rumah dengan sekolah yang cukup jauh menyebabkan siswa terkadang memacu kendaraan dengan kencang. Hal ini dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Selain itu, aktivitas masyarakat yang cukup padat juga berdampak pada kondisi lalu lintas di jalan tersebut.

A. Defenisi Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan [4], kecelakaan lalu lintas yaitu suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

B. Karakteristik Kecelakaan

Kecelakaan dapat diklasifikasikan berdasarkan beberapa faktor seperti tipe kecelakaan, korban kecelakaan, kondisi kendaraan saat kecelakaan, kendaraan yang terlibat kecelakaan, waktu kecelakaan (hari dan jam), cuaca saat kecelakaan terjadi, lokasi kecelakaan, tipe tabrakan, jenis kendaraan, dan penyebab kecelakaan [2].

C. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan dapat disebabkan oleh faktor pemakai jalan (pengemudi dan pejalan kaki), faktor kendaraan dan faktor lingkungan [8]. Kecelakaan juga dapat diakibatkan oleh kombinasi dari beberapa faktor seperti perilaku buruk pengemudi ataupun pejalan kaki, jalan, kendaraan, cuaca buruk ataupun pandangan yang terganggu.

D. Penelitian Terdahulu

1) *Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database*: Hasil analisa menunjukkan peningkatan angka kecelakaan di Jl. Ahmad Yani pasca dibangunnya *frontage* disebabkan oleh faktor kedisiplinan pengguna jalan. Analisa karakteristik kecelakaan mendapati beberapa hasil antara lain 85,9% kecelakaan jamak. Biaya kecelakaan meliputi biaya korban dan kerugian materil selalu meningkat setiap tahun. Oleh karenanya, audit keselamatan jalan dan tindakan pencegahan secara komprehensif (aspek teknis dan non teknis) perlu segera dilakukan [3].

2) *Analisis Karakteristik Kecelakaan Dan Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Lubuklinggau*: Dalam penelitian ini diperoleh kesimpulan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas ialah kelalaian pengendara (*human error*) dan kurang tersedianya infrastruktur yang memadai pada ruas jalan yang rawan kecelakaan. Jalan Yos Sudarso merupakan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas tertinggi di Kota Lubuklinggau. Pada ruas jalan tepatnya di depan Telkomsel Jalan Yos Sudarso merupakan ruas jalan dengan lokasi rawan kecelakaan tertinggi [5].

3) *Perilaku Pengendara Terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Barru*: Hasil analisis adalah responden laki-laki sebesar 59% dan perempuan sebesar 41%. Kepemilikan SIM C 48%, SIM A 34%, SIM B 18% dan SIM D (disabilitas) 0%. Rentang usia 17-25 tahun 68%, 26-45 tahun 28% dan 45-65 tahun sebanyak 4%. Hubungan perilaku pengendara terhadap kecelakaan lalu lintas berdasarkan hasil uji korelasi yaitu nilai Pearson Correlation R sebesar 0,777 yang berarti pelanggaran ringan (X1) dan pelanggaran agresif (X2) secara simultan memiliki hubungan korelasi yang kuat terhadap keselamatan berkendara (Y) [13].

4) *Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Analisis Lokasi Black Spot di Kabupaten Bogor*: Berdasarkan hasil analisis, kecelakaan lalu lintas paling sering terjadi di bulan Mei pada pukul 00.00 - 06.00 WIB. Tingkat fatalitas korban kecelakaan didominasi oleh korban luka berat. Jenis tabrakan yang sering terjadi yaitu tabrakan depan-depan dengan kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor. Lokasi *black spot* yang diperoleh dengan menggunakan metode UCL yaitu Jalan Sentul-Kandang Roda, Jalan Tegar Beriman, dan Jalan Kemang-Kedungwaringin [7].

5) *Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Rawan Kecelakaan Di Jalan Pantura Jawa Tengah*: Ketidakterediaan rambu dan kurangnya lampu penerangan pada tikungan menyebabkan tingginya jumlah kecelakaan. Tikungan dengan radius yang lebih besar memiliki kecepatan operasional kendaraan yang juga tinggi. Rekomendasi penyelesaian untuk permasalahan tersebut adalah penambahan rambu lalu lintas, perbaikan superelevasi, serta penambahan lampu penerangan jalan dan median [6].

6) *Gambaran Karakteristik Dan Penyebab Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Kelompok Pekerja Pengendara Sepeda Motor*: Hasil penelitian menunjukkan kejadian kecelakaan diduga karena faktor perilaku yang kurang waspada, tidak menunggu bebas arus saat berbelok atau menyeberang, kurang menjaga jarak, dan kurang konsentrasi. Diharapkan kepada semua pihak agar mempertimbangkan faktor tersebut agar kecelakaan pada kelompok pekerja pengendara sepeda motor dapat dicegah dan diminimalkan [11].

7) *Analisis Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Wates - Purworejo Kabupaten Kulon Progo*: Hasil analisis juga menunjukkan bahwa terdapat 3 titik lokasi rawan kecelakaan (*black spot*) di segmen ruas Jalan Wates - Purworejo Kabupaten Kulon Progo yaitu STA 0 - 1, STA 1 - 2, dan STA 10 - 11. Dari hasil uji chi-square terlihat adanya hubungan antara faktor usia, cuaca, jenis pekerjaan dan jenis kelamin dengan jumlah kecelakaan yang terjadi [14].

8) *Identifikasi Karakteristik Jalan Raya Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Ciptomangunkusumo Dan Slamet Riyadi Kota Samarinda*: Berdasarkan hasil analisis, ruas ini merupakan daerah dengan angka kecelakaan dalam kategori tinggi. Aktivitas yang menentukan penyebab kecelakaan lalu lintas tahun 2015 - 2017 adalah dari data penyebab kecelakaan. Data jumlah korban dan kerugian material, jumlah korban berdasarkan kriteria umur, tipe tabrakan, jenis kelamin tersangka, kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan dan jam kejadian kecelakaan [1].

9) *Pengelompokan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Karawang Menggunakan Latent Class Cluster*: Kecelakaan di Karawang dikelompokkan kedalam 4 cluster. Cluster 1 terjadi status jalan desa, fungsi jalan lokal, dan tingkat kecelakaan berat. Cluster 2 terjadi di status jalan nasional, fungsi jalan arteri, dan tingkat kecelakaan berat. Cluster 3 terjadi di status jalan nasional, fungsi jalan kolektor, dan tingkat kecelakaan sedang. Cluster 4 terjadi di status jalan kabupaten, fungsi jalan lokal, dan tingkat kecelakaan sedang [10].

10) *Analisa Kecelakaan Lalu Lintas Dan Faktor Penyebabnya Di Jalan Raya Cilegon*: Kecelakaan dominan terjadi pada hari Sabtu yaitu sebanyak 47 kali. Faktor dominan kecelakaan yaitu disebabkan oleh manusia dengan persentase 96%. Dengan metode AEK dan UCL didapatkan daerah rawan kecelakaan (*blackspot*) dengan angka tertinggi adalah Kelurahan Wanayasa, Kecamatan Kramatwatu. Solusi terbaik mengurangi kecelakaan dengan pemasangan rambu, *rumble strip* dan perbaikan jalanan [9]

E. Tujuan Umum Penelitian

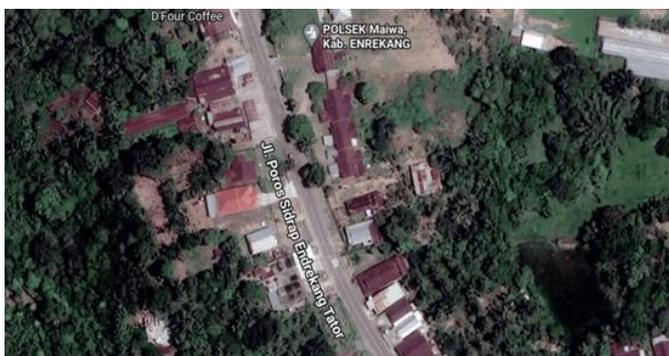
Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui karakteristik, faktor penyebab serta hubungan antara karakteristik manusia, moda transportasi, jalan dan lingkungan terhadap kecelakaan lalu lintas di jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang.

II. METODOLOGI 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 yang bersifat kuantitatif atau statistik.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Jalan Poros Sidrap-Enrekang Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang.

Penelitian berlangsung mulai dari bulan Juli sampai dengan Agustus 2020.

C. Teknik Pengumpulan Data

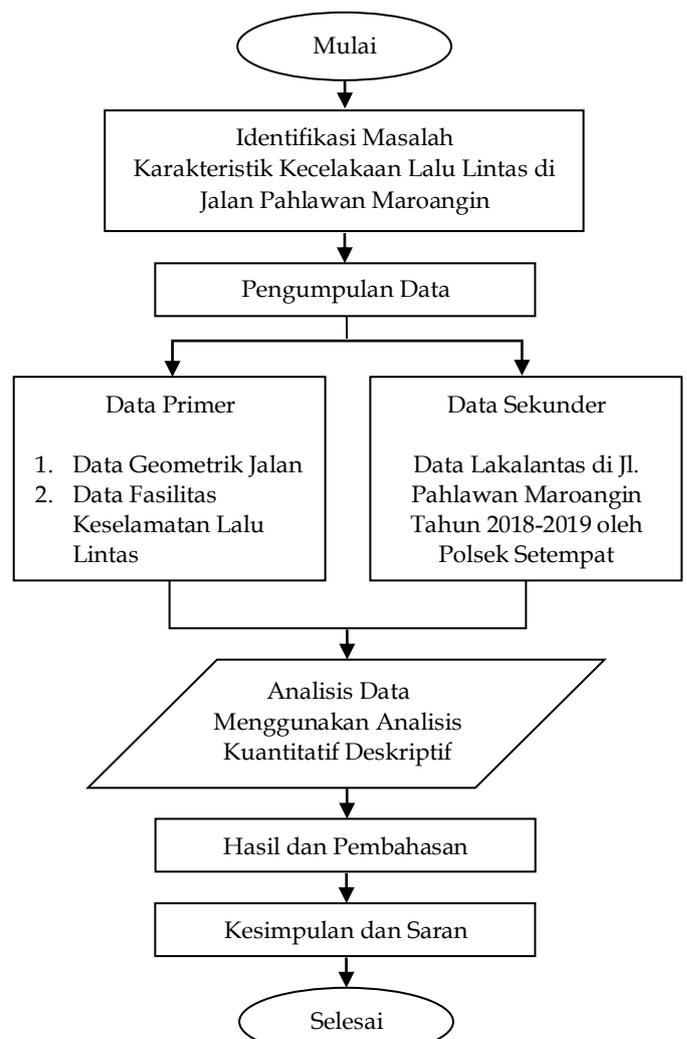
1) *Data Sekunder*: Pengumpulan data sekunder berupa data kecelakaan lalu lintas oleh Polsek setempat serta literatur-literatur terkait dengan penelitian yang akan dilakukan.

2) *Data Primer*: Pengumpulan data primer berupa data geometrik jalan dan data fasilitas keselamatan lalu lintas.

D. Teknik Analisa Data

Teknik analisis data yang dipakai pada penelitian ini menggunakan analisis data kuantitatif. Data hasil suvey lapangan akan disajikan dalam bentuk tabel maupun grafik.

E. Diagram Alir Penelitian

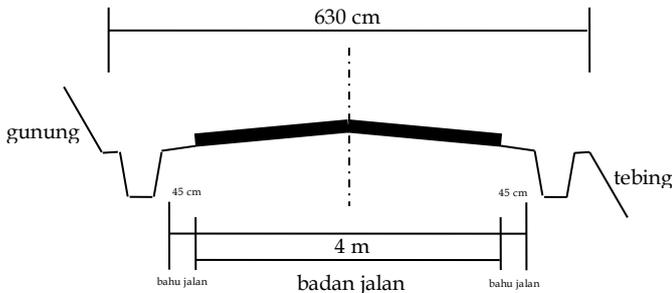


Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Geometri Jalan

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



Gambar 3. Geometri Ruas Jalan

- 1) *Segmen Jalan*: Segmen jalan yang diamati sepanjang 29,2 km, dengan lebar badan jalan 4 m dan lebar bahu jalan 45 cm samping kiri dan kanan.
- 2) *Tipe Jalan*: Tipe jalan poros Sidrap-Enrekang yaitu dua lajur dua arah tak terbagi (2/2 UD).
- 3) *Pemanfaatan Lahan*: Pemanfaatan lahan sekitar ruas jalan yaitu perumahan/perkampungan dan perkebunan.

B. Data Fasilitas Keselamatan Jalan

1) Rambu-rambu Lalu Lintas:



Gambar 4. Rambu Lalu Lintas (*Safety Mirror*, *Safety Sign* dan *Batas Kecepatan*)

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 5. Marka Jalan

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, marka jalan di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang masih tampak jelas (gambar 5). Namun pada beberapa titik di jalan poros Sidrap-Enrekang ditemukan marka jalan yang sudah mulai terhapus (gambar 6). 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 pemerintah setempat.



Gambar 6. Marka Jalan

3) Lampu Penerang Jalan:



Gambar 7. Lampu Penerang Jalan

Ketersediaan fasilitas lalu lintas seperti lampu penerang jalan di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang cukup baik. Hal ini dapat dilihat dari terpasangnya beberapa lampu penerang jalan pada beberapa titik tertentu. 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.

4) *Lampu Lalu Lintas:* 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 pihak yang tidak bertanggung jawab. Sampai saat ini belum ada upaya dari pemerintah setempat untuk memperbaiki maupun mengganti lampu lalu lintas dengan yang baru dan lebih baik. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah setempat masih kurang perhatian dalam hal penyediaan dan perawatan lampu-lampu lalu lintas.



Gambar 8. Lampu Lalu Lintas Bagus dan Lampu Lalu Lintas Rusak

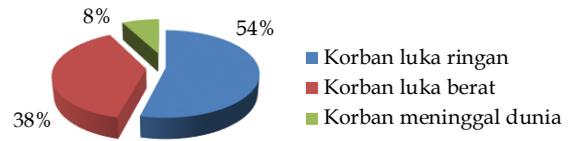
5) *Pagar Pengaman Jalan:* Letak geografis jalan poros Sidrap-Enrekang tidak seperti jalan poros Enrekang-Toraja yang berkelok-kelok dengan jurang di samping kiri dan kanan jalan. Untuk kelengkapan rambu lalu lintas berupa pagar pengaman jalan, belum terpasang di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang.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

C. Analisis Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 1. Data Jumlah Kecelakaan dan Korban Luka Ringan, Luka Berat dan Meninggal Dunia

Tahun	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

Jenis Luka Korban Kecelakaan



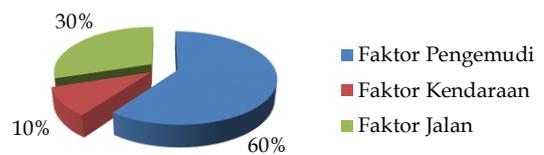
Gambar 9. Diagram Jenis Luka Korban

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 sebesar 38% dan sebanyak 2 orang yang meninggal dunia dengan persentase sebesar 8%. 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 2. Data Jumlah Kecelakaan dan Faktor Penyebab Kecelakaan

Tahun	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

Faktor Penyebab Kecelakaan



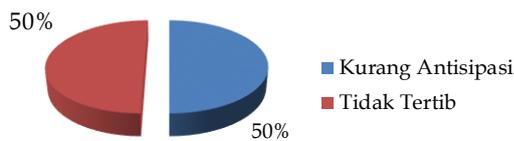
Gambar 10. Diagram Faktor Penyebab Kecelakaan

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 faktor kelalaian pengemudi/pengendara dengan persentase mencapai 60% dan 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 3. Data Jumlah Kecelakaan yang Disebabkan Oleh Faktor Pengemudi dengan Perilaku

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

Faktor Perilaku Pengemudi



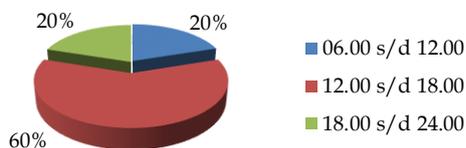
Gambar 11. Diagram Perilaku Pengemudi

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 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. Data Jumlah Kecelakaan dan Waktu Kejadian Kecelakaan

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

Waktu Kecelakaan



Gambar 12. Diagram Waktu Kecelakaan

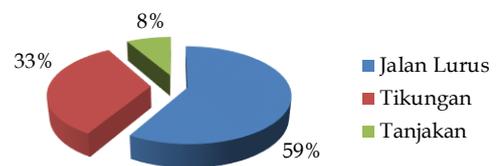
Waktu kejadian kecelakaan lalu lintas di sepanjang jalan poros Sidrap-Enrekang bervariasi. Ada kecelakaan yang terjadi di pagi hari (06.00-12.00), siang menjelang sore hari (12.00-18.00), malam hari (18.00-24.00) dan dini hari (00.00-06.00). Data kecelakaan lalu lintas yang telah diperoleh menunjukkan 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 2 kasus dengan masing-masing persentase 20%.

Tabel 5. 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

Kecelakaan Terjadi Pada Jalan



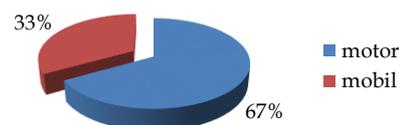
Gambar 13. Kecelakaan Terjadi Pada Jalan

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, Desa Botto Mallangga dan Desa Batumila (Malino). Sebanyak 1 orang mengalami kecelakaan di jalan tanjakan di Desa Pattondon Salu dengan persentase sebesar 8%.

Tabel 6. 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

Jenis Kendaraan



Gambar 14. Jenis Kendaraan

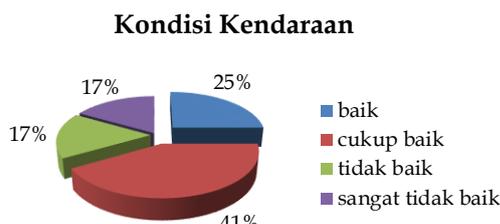
Hasil rekapitulasi data responden pelaku kecelakaan lalu lintas di jalan poros Sidrap-Enrekang menunjukkan bahwa terdapat dua jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan yaitu kendaraan roda dua (motor) dan kendaraan roda empat (mobil). Sebanyak 8 orang

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 dengan merek Avanza dan Xenia.

Tabel 7. 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 15. Kondisi Kendaraan

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

IV. SIMPULAN

Berdasarkan dari hasil penelitian dapat ditarik kesimpulan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan Poros Sidrap-Enrekang selama tahun 2018-2019 yaitu satu kasus kecelakaan tunggal dan sembilan kasus kecelakaan ganda. Ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas antara lain faktor manusia (pengemudi yang tidak tertib dan kurang antisipasi) sebesar 60% dengan enam kasus kecelakaan, faktor jalan (jalan rusak dan berlubang) sebesar 30% dengan tiga kasus kecelakaan dan faktor kendaraan (tidak dilengkapi lampu) sebesar 10% dengan satu kasus kecelakaan. Pengemudi yang tidak tertib dan kurang antisipasi beresiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas, apalagi jika kondisi kendaraan pengemudi tersebut

dalam keadaan yang tidak lengkap. Begitu pula dengan faktor 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 berujung terjadinya kecelakaan.

REFERENSI

- [1] A. Putrawirawan. "Identifikasi Karakteristik Jalan Raya Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Ciptomangunkusumo Dan Slamet Riyadi Kota Samarinda," no. 1, hlm. 13, 2018. <http://e-journals.unmul.ac.id/index.php/TS/article/view/2155>.
- [2] A. Satiagraha, S. Sulistyono dan S. Widodo. "Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Segmen Jalan Jember - Sumberbaru (KM JBR.7 - KM JBR.3)," 2009. ISBN: 979-95721-2-12. <https://adoc.pub/analisis-karakteristik-kecelakaan-lalu-lintas-segmen-jalan-j.html>.
- [3] A. Zanuardi dan H. Suprayitno. "Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database," vol. 2, no. 1, hlm. 45, Maret 2018. ISSN: 2615-1847. <http://dx.doi.org/10.12962/j26151847.v2i1.3767>.
- [4] Departemen Perhubungan. Undang-undang No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. *Direktorat Jenderal Perhubungan* (1993).
- [5] F. Carina. "Analisis Karakteristik Kecelakaan Dan Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Lubuklinggau," vol. 5 no. 1, hlm. 24, Juni 2017, ISSN: 2623-1409, <https://doi.org/10.32502/jbearing.700201751>.
- [6] F. Taufiq, M. F. Hidayat, A. Kusuma dan D. Purwanto. "Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Rawan Kecelakaan Di Jalan Pantura Jawa Tengah," vol. 7 no. 1, hlm. 131, 2018, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkts/article/view/19383>.
- [7] L. Astarina, G. Sugiyanto dan E. W. Indriyati. "Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Analisis Lokasi Black Spot di Kabupaten Bogor," vol. 14 no. 2, hlm. 65, 2018. ISSN 2527-6131. <http://dx.doi.org/10.20884/1.dr.2018.14.2.202>.
- [8] L. J. Pignataro dan E. J. Cantilli. *Traffic Engineering: Theory & Practice*. New Jersey, United States of America: Prentice-Hall, 1973.
- [9] M. F. Pradana, D. E. Intari dan D. Pratiidina. "Analisa Kecelakaan Lalu Lintas Dan Faktor Penyebabnya Di Jalan Raya Cilegon," vol. 4 no. 2, hlm. 165, 2019. <http://journal.uta45jakarta.ac.id/index.php/jkts/article/view/1492>.
- [10] M. Jajuli dan Carudin. "Pengelompokan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Karawang Menggunakan Latent Class Cluster," hlm. 13, Mei 2017. ISSN 2579-5406. <http://ejournal.uin-suska.ac.id/index.php/SNTIKI/article/view/3124>.
- [11] M. Mu'in, D. Setiawan dan D. Susilawati. "Gambaran Karakteristik Dan Penyebab Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Kelompok Pekerja Pengendara Sepeda Motor," vol. 6 no. 2, hlm. 32, Oktober 2017. ISSN: 2598-4217. <https://doi.org/10.31596/jcu.v6i2.190>.
- [12] R. Kurniawan. "Kinerja Kepolisian Dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus di Polisi Resor Samarinda)," vol. 4 no. 4, 2016. ISSN 2477-2458. <https://adoc.pub/kinerja-kepolisian-dalam-penanganan-kecelakaan-lalu-lintas-s88c6c1110cnc41a4e51cc2acd5e6f69124842.html>.
- [13] S. Gazali, Hakzah dan I. Fadly. "Perilaku Pengendara Terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Barru," vol. 2 no. 1, hlm. 9, Mei 2022. ISSN: 2775-5266. <https://jurnal.umpar.ac.id/index.php/karajata/article/view/1593>.
- [14] V. D. A. Anggorowati. "Analisis Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Wates - Purworejo Kabupaten Kulon Progo," vol. 5 no. 1, hlm. 123, April 2020. ISSN 2477-7870. <https://doi.org/10.33579/krotk.v5i1.583>.