

# **PENINGKATAN KESELAMATAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN JALAN POROS BULUKUMBA-BANTAENG (STUDY KASUS KM 145)**

**Rahmat Kurniawan Tombokan<sup>1</sup>, M. Nurhadi<sup>2</sup>, Evi Fadhillah<sup>3</sup>**

Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat,  
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD  
email : [rtonmbokan@gmail.com](mailto:rtonmbokan@gmail.com)

## **ABSTRAK**

Penelitian ini berjudul —Peningkatan Keselamatan Daerah Rawan Kecelakaan Jalan Poros Bulukumba-Bantaeng (Study Kasus KM 145)|| Mengacu pada data yang telah diambil oleh tim PKL Kabupaten Bulukumba, di wilayah Bulukumba sendiri terdapat 4 lokasi rawan kecelakaan, salah satunya jalan poros bulukumba- bantaeng KM 145 yang merupakan angka kecelakaan tertinggi dari 4 lokasi rawan kecelakaan lalu lintas kabupaten Bulukumba. Jl. Poros bulukumba- bantaeng merupakan salah satu jalan Kolektor di Kabupaten Bulukumba dengan kecepatan rata – rata yaitu 48,8 km/jam dengan lebar efektif jalannya itu 5 meter tipe lajur 2/2D dan panjang jalanyaitu 333 meter. Pada ruas jalan ini, yang menjadi titik rawan kecelakaan adalah pada tikungan menuju perbatasan Kabupaten Bulukumba dan Kabupaten Bantaeng. Studi ini akan membahas kondisi eksisting pada jalan poros Bulukumba-Bantaeng KM 145 dan mengidentifikasi faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada jalan poros Bulukumba-Bantaeng agar dapat diberikan rekomendasi terbaik untuk kecelakaan pada lokasi rawan kecelakaan. Hasil penelitian membuktikan bahwa dengan kondisi eksisting saat ini dari segi lintasan dan lingkungan, manusia, kendaraan, serta pengaturan lalu lintas masih belum memenuhi standar yang berlaku.

**Kata kunci** : Kondisi Eksisting, Faktor Penyebab, Kronologi Kecelakaan

## ***ABSTRACT***

*This research is entitled "Improving the Safety of Accident-Prone Areas of the Bulukumba-Bantaeng Axis Road (Case Study KM 145)"Referring to the data that has been taken by the PKL team of Bulukumba Regency, in the Bulukumba area itself there are 4 accident-prone locations, one of which is the Bulukumba-bantaeng KM 145 axis road which is the highest accident rate of the 4 traffic accident-prone locations in Bulukumba Regency. Jl. The Bulukumba-bantaeng axis is one of the collector roads in Bulukumba Regency with an average speed of 48.8 km/hour with an effective net width of 5 meters, 2/2D lane type and a road length of 333 meters. On this road segment, the accident-prone point is at the bend towards the border of Bulukumba Regency and Bantaeng Regency. This study will discuss the existing conditions on the Bulukumba-Bantaeng KM 145 axis road and identify the factors that cause accidents on the Bulukumba- Bantaeng axis road so that the best recommendations can be given for accidents in accident-prone locations. The results of the study prove that with the current existing conditions in terms of trajectories and the environment, humans, vehicles, and traffic management still do not meet the applicable standards.*

**Keywords** : Existing Conditions, Causi  
ng Factors, Accident Chronology

## **PENDAHULUAN**

### **Latar Belakang**

Kabupaten Bulukumba adalah salah satu kabupaten yang terletak di Indonesia bagian Pulau Sulawesi. Kabupaten Bulukumba ini terletak di Provinsi Sulawesi Selatan dengan luas wilayahnya sebesar 1.154,67 KM<sup>2</sup>. Letak dari Kabupaten Bulukumba itu sendiri menjadikannya sebagai uratn adi untuk perkembangan wilayahnya karenasangat berpengaruh terhadap pertumbuhan perekonomian dan pembangunan di wilayah Kabupaten Bulukumba. Transportasi yang menjadi derived demand bagi manusia tentu sangat dapat mempengaruhi segala aktivitas manusia. Pertumbuhan dan perkembangan yang pesat dari suatu wilayah akan berbanding lurus dengan kegiatan masyarakatnya dengan berbagai pihak di tempat yang berbeda-beda. Hal ini secara tidak langsung dapat meningkatkan kebutuhan masyarakat akan transportasi untuk menunjang kegiatan sehari-hari. Di sisi lain, permasalahan lalu lintas pun akan muncul seiring dengan kebutuhan manusia akan transportasi seperti kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009, pengertian laka lant as atau kecelakaan lalu lintas adalah 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.

Angka mortalitas (tingkat kematian) tertinggi ketiga di Indonesia disebabkan karena banyaknya kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Menurut Jusri (2017), posisi Indonesia sebagai negara dengan rasio tertinggi kematian akibat kecelakaan lalu lintas

sesuai fakta di lapangan. Upaya-upaya pengurangan kecelakaan dapat dilakukan apabiladiketahui karakteristik dan penyebabnya. Pada Jalan poros bantaeng bulukumba KM 145 berdasarkan hasil perangkingan DRK atau diskusi refleksi kasus dengan metode UCL (Upper Control Limit) merupakan jalur rawan kecelakaan. Pada tahun 2019 tercatat 25 kejadian kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 6 orang meninggal dunia, 15 orang mengalami luka berat dan 4 orang mengalami luka ringan dan Pada tahun 2012 tipe pergerakan kendaraan yang paling banyak menyebabkan kecelakaan yaitu tabrakan depan-depan (24%) dan depan-samping (22%). Selain itu, faktorkeselamatan jalan perlu diperhatikan agar dapat menekan angka kematian akibat kecelakaan. Ada empat faktor keselamatan jalan. Keempat faktor tersebut adalah manusia, sarana,prasarana, dan alam.

Faktor pertama yang menentukan keselamatan lalu lintas adalah manusia, ketidakdisiplinan dari faktor manusia dalam mengendarai kendaraan atau menggunakan jalan adalah suatu faktor penentu terjadinya kecelakaan. Apabila seseorang paham akan aturan berkendara maka pengendara akan selamat. Banyak sekali kasus kecelakaan yang terjadi dikarenakan kecerobohan manusia seperti bermain handphone saat berkendara, dalam keadaan mabuk dan lain sebagainya. Oleh karena itu saat berkendara harus dipastikan seseorang harus dalam keadaan sadardan paham akan aturan lalu lintas. Faktor kedua sarana, sarana yang dimaksud ialah kendaraan yang dikendarai. Pentingnya selalu memperhatikan kondisi kendaraan yang akan dipakai untuk keselamatan para pengendara. Banyak yang terjadi

kecelakaan diakibatkan oleh kendaraan itu sendiri seperti ban bocor, dan rem blong. Faktor ketiga adalah prasarana, kondisi jalan yang di lalui oleh pengendara apakah bagus atau tidak merupakan faktor penentu keselamatan. Kecelakaan lalu lintas dapat di cegah dengan penanganan fasilitas perlengkapan jalan yang meliputi pemasangan rambu, pemasangan marka, lampu penerangan jalan, patok kilometer, patok pengarah penanaman pohon pelindung serta lainnya yang menunjang keselamatan lalulintas.

Faktor keempat alam, faktor cuaca seperti cuaca hujan deras yang menyebabkan jalanan menjadi licin sehingga kendaraan gampang tergelincir, cuaca asap, dan kabut yang dapat mengganggu jarak penglihatan pengendara.

Mengacu pada data yang telah diambil oleh tim PKL Kabupaten Bulukumba, di wilayah Bulukumba sendiri terdapat 4 lokasi rawan kecelakaan, salah satunya jalan poros bulukumba- bantaeng KM 145 yang merupakan angka kecelakaan tertinggi dari 4 lokasi rawan kecelakaan lalu lintas di kabupaten Bulukumba. Jl. Poros bulukumba- bantaeng merupakan salah satu jalan Kolektor di Kabupaten Bulukumba dengan kecepatan rata – rata yaitu 48,8 km/jam dengan lebar efektif jalannya itu 5 meter tipe lajur 2/2D dan panjang jalannya yaitu 333 meter. Pada ruas jalan ini, yang menjadi titik rawan kecelakaan adalah pada tikungan menuju perbatasan Kabupaten Bulukumba dan Kabupaten Bantaeng. Tikungan tersebut memiliki potensi kecelakaan yang tinggi sehingga membuat para pengguna jalan harus ekstra hati-hati terlebih lagi daerah ini berdekatan dengan pasar maka banyak berlangsung aktivitas masyarakat

sehingga menyebabkan daerah tersebut menjadi daerah rawan kecelakaan.

## **Identifikasi Masalah**

Angka kecelakaan lalu lintas yang tinggi di Kabupaten Bulukumba menimbulkan beberapa masalah yang dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Jalan poros Bulukumba-Bantaeng km 145 merupakan lokasi tertinggi dari 4 lokasi rawan kecelakaan berdasarkan tingginya angka kecelakaan di kabupaten bulukumba.
2. Terdapat karakteristik kecelakaan dan tipe kecelakaan yang beragam, seperti: tabrakan depan-depan, tabrakan depan-samping, tabrakan depan- belakang, dan tabrakan samping-samping
3. Fasilitas perlengkapan jalan kurang memadai seperti : marka jalan tidak terawat (memudar) dan rambu yang minim dan lain sebagainya sehingga dapat berpotensi menimbulkan kecelakaan dengan memiliki tingkat fatalitas korban yang tinggi.

## **Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud penulis dari penelitian ini adalah untuk melakukan analisis mengenai peningkatan keselamatan di daerah rawan kecelakaan yang ada pada Kabupaten Bulukumba tepatnya di ruas jalan poros Bulukumba-Bantaeng. Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu,

1. Mengetahui kondisi eksisting Jalan poros Bulukumba-Bantaeng KM 145
2. Mengidentifikasi faktor- faktor penyebab kecelakaan jalan poros bulukumba – bantaeng KM 145
3. Mengidentifikasi dan menginventarisir prasarana jalan pada lokasi rawan

kecelakaan

4. Memberikan rekomendasi terbaik untuk kecelakaan pada lokasi rawan kecelakaan.

### **Ruang Lingkup**

Untuk mencegah terjadinya pembahasan masalah yang sedikit menyimpang dari tujuan penelitian, penulis bermaksud untuk membatasi

permasalahan agar dapat mempersempit ruang lingkup pembahasan pada analisis ini dan strategi pemecahan masalah dapat tercapai sesuai tujuan. Adapun pembatasan ruang lingkup masalah yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian ini diambil karena merupakan lokasi dengan tingkat kecelakaan tertinggi menurut data PKL Kabupaten Bulukumba pada tahun 2021
2. Penelitian ini dibatasi hanya pada faktor penyebab kecelakaan di jalan poros Bulukumba- Bantaeng (study kasus KM 145) yang disebabkan oleh manusia, sarana, prasarana, dan alamat atau lingkungan
3. Rekomendasi dan usulan penyelesaian hanya untuk jalan poros Bulukumba Bantaeng pada (study kasus KM 145)

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Keselamatan lalu lintas merupakan tujuan dari manajemen lalu lintas, yaitu keamanan, kenyamanan, keekonomisan dalam transportasi orang atau barang. Keselamatan lalu lintas sangat terkait pada proses pengembangan suatu perencana dan perancangan jalan raya (Fachrurozy 1996).

Menurut Annisa Hidayati, dan Lucia Yovita Hendrati, 2016, yaitu Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah kesehatan yang tergolong dalam penyakit tidak menular. Dampak negatif dari kecelakaan lalu lintas seperti kerugian materi, kesakitan, dan kematian dapat mempengaruhi derajat kesehatan masyarakat. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya penanggulangan untuk meminimalisir kecelakaan lalu lintas seperti yang tercantum dalam peraturan Kepmenkes No. 1116 Tahun 2003 tentang Pedoman Penyelenggaraan Sistem Surveilans Epidemiologi Kesehatan.

Menurut Evelyn Bolla, Yunita A. Messah, dan Michal M. Bunga Koreh, 2013, yaitu Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia (mengalami luka ringan, luka berat, dan meninggal) dan kerugian harta benda. (UU No. 14 TAHUN 1992). PP RI No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas mendefinisikan kriteria korban kecelakaan lalu lintas sebagai berikut:

1. Meninggal adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kejadian tersebut.
2. Luka berat adalah korban yang kerena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadinya kecelakaan. Arti cacat tetap: bila sesuatu anggota badan hilang atau tidak digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh/ pulih untuk selamalamanya.

3. Luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam poin 1 dan 2 diatas.

Menurut Fera Carina, 2017, yaitu Definisi yang pasti mengenai kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian kecelakaan yang tidak terduga, tidak direncanakan, dan diharapkan yang terjadi di jalan raya atau sebagai akibat dari kesalahan suatu aktifitas manusia di jalan raya, yang mana mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan. Sedangkan korban kecelakaan lalu lintas adalah manusia yang menjadi korban akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas, berdasarkan tingkat keparahannya korban kecelakaan dibedakan menjadi 3 macam yaitu:

1. Korban meninggal dunia atau mati (fatally killed)
2. Korban luka berat (serious injury)
3. Korban luka ringan (slight injury) tahunnya (sumber: [www.bappenas.go.id](http://www.bappenas.go.id)). Dari analisis ini diketahui bahwa pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor lebih pesat dari penambahan panjang jalan yang ada. Maraknya berbagai kejadian kecelakaan belakangan ini yang melibatkan moda transportasi darat telah sampai pada titik yang mengkhawatirkan. Fakta membuktikan kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian terbesar di Indonesia. Dalam kurun waktu 3 tahun terakhir (2010- 2012) telah terjadi 109.038 kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 27.441 orang meninggal dunia (sumber: [www.bin.go.id](http://www.bin.go.id)). Berdasarkan Analisa kecelakaan, keselamatan jalan dan pendidikan (Balai Diklat ALLAJR 1998) mengklasifikasikan faktor penyebab

Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi tiga faktor utama yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan. Ada juga faktor lain seperti faktor lingkungan dan faktor cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan.

Menurut Dendy Wicaksono, Rizky Akbar Fathurochman, Bambang Riyanto, dan YI Wicaksono, 2014, Dalam suatu negara yang sedang berkembang seperti Indonesia, sektor transportasi sangat mempengaruhi laju pembangunan. Transportasi dengan berbagai macam jenis dan jumlahnya mendukung aspek ekonomi, sosial, dan politik. Dalam kurun waktu 10 tahun (2001-2011), diketahui bahwa pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor di Indonesia sebesar • 15,25% setiap tahunnya (sumber: [www.bps.go.id](http://www.bps.go.id)) sedangkan perkembangan panjang jalan nasional hanya sebesar • 6,85% setiap

kecelakaan, yakni :

1. Manusia  
Kriteria pengemudi penyebab kecelakaan karena kelelahan, kejenuhan, usia, pengaruh alkohol, narkoba dan sejenisnya.
2. Kendaraan  
Penyebab kecelakaan karena kondisi teknis tidak laik jalan atau penggunaannya tidak sesuai dengan ketentuan seperti remblong, ban pecah, mesin tiba-tiba mati dan lain – lain.
3. Jalan  
Faktor penyebab kecelakaan apabila terjadi kerusakan permukaan jalan, seperti berlubang, atau geometrik yang kurang sempurna seperti tiderajat

kemiringan terlalu kecil atau besar pada suatu belokan, pandangan pengemudi tidak bebas.

4. Lingkungan

Faktor penyebab kecelakaan adalah kabut, asap tebal atau hujansehingga daya penglihatan pengemudi sangat berkurang untuk bisa mengemudikan dengan aman. sangat penting berkaitan dengan distribusi penduduk, barang/hewan guna mendukung kelancaran kegiatan pemerintahan dan pembangunan.

Setelah data didapatkan, data-data tersebut diolah dan dianalisa guna untuk mengetahui kondisi kinerja wilayah study dari segi keselamatan khususnya kondisi ruas jalan yang dikaji.

4. Keluaran (OutPut)

Tahapan ini merupakan tahapan akhir dari proses penelitian yaitu berupa hasil atau output dari data yang sudah diolah dan dianalisa.

## **METODE PENELITIAN**

Alur pikir berfungsi untuk mempermudah seta memahamitahapan- tahapan dalam penelitian. Desain penelitian ini menjelaskan tentang tahapan- tahapan penelitian mulai dari penginputan data hingga sampai didapatkannya output atau hasil dari penelitian ini.

1. Identifikasi masalah

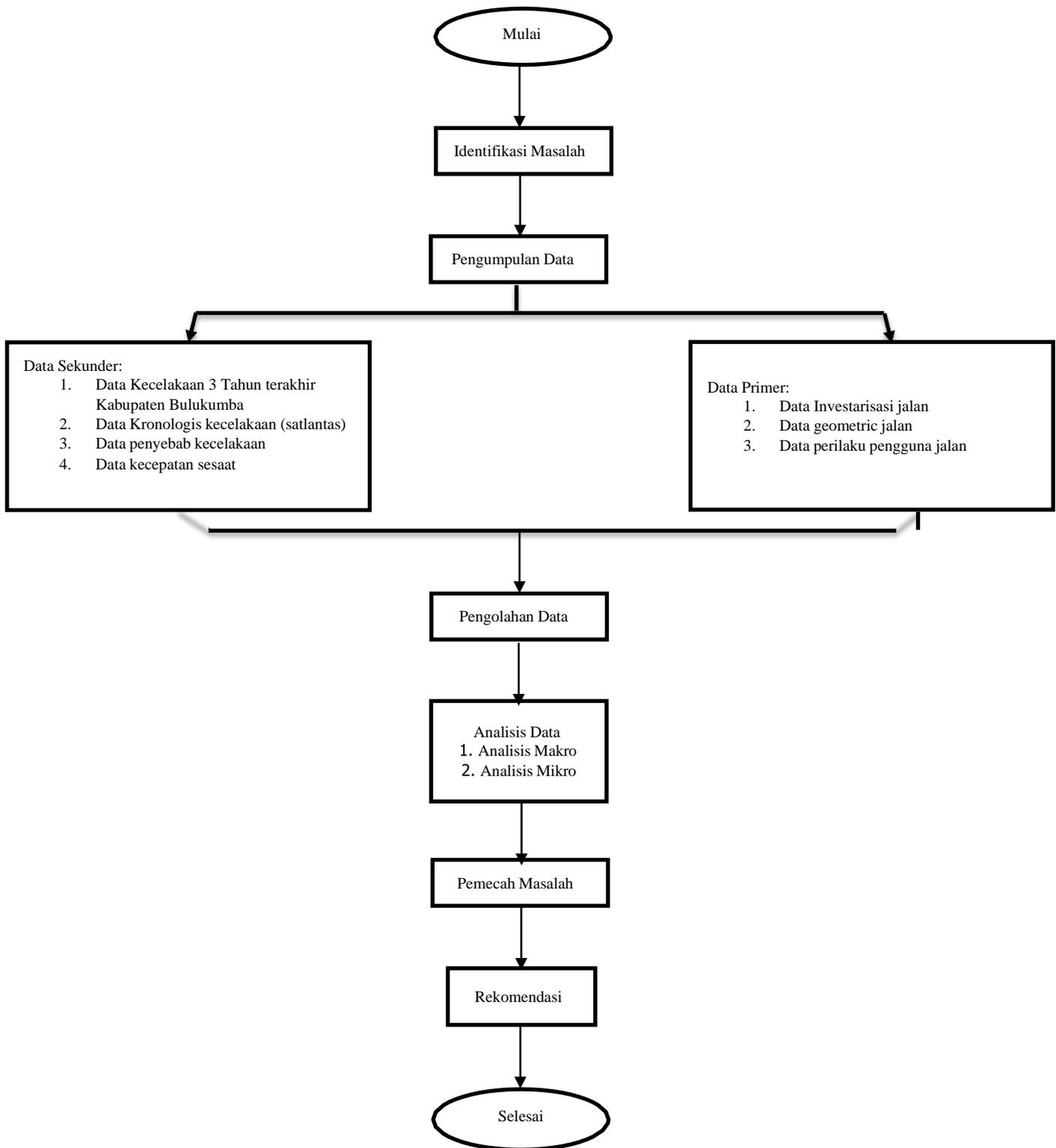
Pada tahapan ini akan dilakukannya observasi secara langsung dilapangan guna untuk mengetahui tentang permasalahan pada lokasi rawan kecelakaan yang dikaji.

2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui survei dilapangan yaitu berupa survei inventarisasi jalan, volume lalu lintas terklasifikasi survei karakteristik dan prilaku pengguna jalan, dan survey kecepatan sesaat. Sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi – instansi terkait maupun laporan yang telah dibuat sebelumnya berupa data kronologi kecelakaan.

3. Pengelohan data

selanjutnya yaitu pengolahan data.



## ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Angka 24 Kecelakaan Lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 229 Ayat (1) Kecelakaan digolongkan atas : Kecelakaan Lalu Lintas Ringan, Kecelakaan Lalu Lintas Sedang dan Kecelakaan Lalu Lintas Berat.

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana kecenderungan terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan poros Bulukumba-Bantaeng (Study Kasus KM 145). Analisis makro digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik kecelakaan yang bersifat umum seperti analisis terhadap waktu kejadian, analisis terhadap korban kecelakaan dan analisis terhadap jenis kecelakaan yang dilakukan dengan tahapan sebagai berikut

### 5.1.1 Analisis Terhadap Waktu Kejadian Kecelakaan

Data yang telah terkumpul selanjutnya dianalisis untuk mendapatkan informasi kecenderungan terjadinya kecelakaan lalu lintas dalam segi waktu kejadian

1. Berdasarkan Tahun Kejadian

No	Tahun	Jumlah Laka	Tingkat Keparahan Korban		
			MD	L B	LR
1	2018	468	67	2	636
2	2019	575	79	0	738
3	2020	256	49	0	362
TOTAL		1299	195	2	1736

Data ini diperoleh dari Satlantas Kepolisian Resort

Sumber : Satlantas Polres Kabupaten Bulukumba

Kabupaten Bulukumba yang merupakan data kecelakaan yang terjadi selama 3 tahun terakhir dari tahun 2018 sampai dengan tahun 2020 di KM 145 Jalan Poros Bulukumba- Bantaeng.

Berdasarkan hasil analisis data kecelakaan pada KM 145 Jalan Poros Bulukumba-Bantaeng dapat diketahui bahwa kejadian kecelakaan mengalami peningkatan dan penurunan pada tiap tahunnya, serta tingkat keparahan korban yang dialami tiap tahunnya dari tahun 2018 sampai tahun 2020. Dari data tersebut dapat diketahui jumlah kejadian kecelakaan tertinggi pada tahun 2019 yaitu sebanyak 575 kejadian dengan 79 korban meninggal dunia, dan 738 korban luka ringan. Hal ini menandakan bahwa kecelakaan yang terjadi di KM 145 Jalan Poros Bulukumba- Bantaeng tidaklah kecelakaan yang ringan, melihat dari jumlah korban yang meninggal dunia selalu ada pada tiap tahunnya selama tiga tahun terakhir serta kurangnya perlengkapan fasilitas jalan pada Jalan Poros Bulukumba-Bantaeng tahun 2019 yang dapat memicu

TAHUN	JENIS KELAMIN		TOTAL
	L	P	
2018	17	29	46
2019	21	36	57
2020	11	14	25

terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan tingkat fatalitas korban yang tinggi.

#### 5.1.1 Analisis Terhadap Korban Kecelakaan

##### 1. Berdasarkan Jenis Kelamin Korban Kecelakaan

Data pelaku berdasarkan jenis kelamin di Kab. Bulukumba dapat dilihat di tabel 5.4. Data ini untuk mengetahui jumlah pelaku yang dominan berdasarkan jenis kelaminnya.

#### 5.1.1 Penentuan Lokasi Rawan Kecelakaan

Menurut pedoman penanganan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas (2004) lokasi rawan kecelakaan lalu lintas adalah lokasi tempat sering terjadi kecelakaan lalu lintas dengan tolak ukur tertentu, yaitu ada titik awal dan titik akhir yang meliputi ruas (penggal jalur rawan

kecelakaan lalu lintas) atau simpul (persimpangan) yang masing-masing mempunyai jarak panjang tertentu. Ruas jalan didalam kota ditentukan maksimum 1 (satu) km dan di luar kota ditentukan maksimum 3 (tiga) km. Simpul (persimpangan) dengan radius 100 meter. Tolak ukur kerawanan kecelakaan lalu lintas pada ruas dan simpul ditentukan.

Menurut Gito Sugiyanto, Bagyo Mulyono dan Mina Yumei Santi, 2014, yaitu Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah di bidang transportasi yang perlu mendapatkan penanganan serius selain masalah kemacetan. Hal ini harus dilakukan mengingat jumlah kecelakaan transportasi jalan di Indonesia saat ini sudah mencapai kondisi yang memprihatinkan. Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Republik Indonesia, kecelakaan transportasi jalan tahun pada tahun 2012 tercatat sebanyak 109.038

kasus dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 25.131 orang (Puslitbang Kemenhub, 2013). Salah satu faktor yang menjadi penyebab semakin tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas yaitu pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor yang meningkat tajam pada satu dasawarsa terakhir, terutama kepemilikan jenis kendaraan sepeda motor. Faktor lain yang menjadi penyebab tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas adalah masih rendahnya tingkat kedisiplinan dari pengguna jalan dalam berlalu lintas (Sugiyanto, 2008).

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dari analisis data dan penjelasan diatas, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Diambil dari analisa karakteristik kecelakaan dari Satlantas Kabupaten Bulukumba tahun 2019 jumlah kecelakaan terjadi sebanyak 575 kejadian kecelakaan dengan 79 korban meninggal dunia, dan 738 korban luka ringan. Rentang waktu banyak terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah pada pukul

18.00 – 24.00 WITA. Kejadian kecelakaan banyak terjadi pada perempuan yang dimana pergerakan dan penggunaan kendaraan didominasi oleh perempuan sehingga menimbulkan peluang terjadinya kecelakaan. kecelakaan tertinggi menurut jenis kendaraan yang terlibat yaitu sepeda motor, dan tipe kecelakaan paling sering terjadi yaitu kecelakaan tunggal. Faktor penyebab kecelakaan tertinggi yaitu pada faktor manusia dan prasarana.

2. Usulan desain penempatan perlengkapan jalan, tanda-tanda lalu lintas, rambu batas kecepatan, dan pembatas lajur di sepanjang ruas Jalan Poros Bulukumba-Bantaeng KM 145.
3. Rekomendasi penanganan dalam upaya pencegahan kecelakaan Jalan Poros Bulukumba-Bantaeng KM 145 berupa perbaikan Geometrik Jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- . 2009. Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Departemen Perhubungan. Jakarta.
- . 2013. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jakarta
- . 2014. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

- Departemen Perhubungan. Jakarta.
- . 2014. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan. Departemen Perhubungan. Jakarta.
- . 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 tentang Pedoman Penetapan Batas Kecepatan. Departemen Perhubungan. Jakarta.
- . 2012. Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- Muryanto J, 2012, Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan, Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia, Jakarta.
- Mulyono, 2013, kriteria jalan berkeselamatan  
itb.ac.id.(2021,5 November). Cara Pencegahan Kecelakaan dengan Penerapan Konsep -Jalan Berkeselamatan|. Diakses pada 24 Juli 2022. Dari <https://www.itb.ac.id/berita/detail/58256/>