

SKRIPSI

ANALISIS SPASIAL TINGKAT KERAWANAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERDASARKAN FATALITAS KORBAN DI SEBAGIAN RUAS JALAN ARTERI KOTA PALEMBANG



OLEH

**NAMA : RIFANI ARLIANA UTAMI
NIM : 10011281722082**

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT (S1)
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
2021**

SKRIPSI

ANALISIS SPASIAL TINGKAT KERAWANAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERDASARKAN FATALITAS KORBAN DI SEBAGIAN RUAS JALAN ARTERI KOTA PALEMBANG

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar (S1) Sarjana
Kesehatan Masyarakat pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas
Sriwijaya



OLEH

NAMA : RIFANI ARLIANA UTAMI
NIM : 10011281722082

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT (S1)
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
2021**

KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT UNIVERSITAS SRIWIJAYA
Skripsi, November 2021
Rifani Arliana Utami; Dibimbing oleh Desheila Andarini, S.K.M., M.Sc.
ANALISIS SPASIAL TINGKAT KERAWANAN KECELAKAAN LALU
LINTAS BERDASARKAN FATALITAS KORBAN DI SEBAGIAN RUAS
JALAN ARTERI KOTA PALEMBANG

xi + 91 halaman, 20 tabel, 3 grafik, 4 gambar, 50 lampiran

ABSTRAK

Kejadian kecelakaan lalu lintas sering terjadi di kota-kota besar, salah satunya di Kota Palembang. Kecelakaan lalu lintas terjadi secara tidak terduga yang melibatkan kendaraan atau pengguna jalan, hal ini akan menyebabkan korban mengalami luka-luka dan kerugian harta benda. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas di sebagian ruas jalan Kota Palembang, mengetahui faktor penyebab kecelakaan dan tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas serta mengetahui fatalitas korban kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini menggunakan metode penelitian pengharkatan berjenjang tertimbang untuk menentukan tingkat kerawanan kecelakaan. Peneliti juga melakukan wawancara mendalam untuk mengetahui faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Kota Palembang. Hasil penelitian ini berupa peta tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas berdasarkan fatalitas korban kecelakaan di sebagian ruas jalan Kota Palembang. Faktor geometrik jalan merupakan faktor yang sangat mempengaruhi tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas. Jalan Ki Marogan termasuk dalam kategori jalan sangat rawan karena memiliki hasil pengharkatan yang tinggi. Jalan Ki Marogan merupakan daerah komersil yang memiliki pasar di sebagian ruas jalan dan tidak memiliki rambu serta marka jalan yang sesuai standar. Ruas jalan dengan tingkat kerawanan tinggi memiliki fatalitas korban kecelakaan lalu lintas yang tinggi dan sebaliknya.

Kata Kunci : Kecelakaan lalu lintas, Spasial, Rawan, Faktor, Korban

Kepustakaan : 27 (1973 – 2020)

HEALTH AND SAFETY ENVIRONMENT

PUBLIC HEALTH OF SRIWIJAYA UNIVERSITY

Skripsi, November 17th 2021

Rifani Arliana Utami; Guided by Desheila Andarini, S.K.M., M.Sc.

**SPATIAL ANALYSIS OF TRAFFIC ACCIDENT VULNERABILITY
LEVEL BASED ON VICTIMS FATALITY IN SOME OF ARTERIAL
ROADS IN PALEMBANG**

xi + 91 pages, 20 tabels, 3 grafic, 4 pictures, 50 attachments

ABSTRACT

Traffic accidents often occur in big cities, one of which is in the city of Palembang. Traffic accidents occur unexpectedly involving vehicles or road users, this will cause the victim to suffer injuries and property loss. The purpose of this study is to determine the level of traffic accident vulnerability in some roads in Palembang City, to determine the factors causing accidents and the level of traffic accident vulnerability and to determine the fatality of traffic accident victims. This study uses a weighted tiered rating research method to determine the level of accident susceptibility. Researchers also conducted in-depth interviews to determine the factors causing traffic accidents in the city of Palembang. The results of this study are in the form of a map of the level of traffic accident vulnerability based on the fatality of accident victims on some roads in Palembang City. The geometric factor of the road is a factor that greatly influences the level of traffic accident vulnerability. Jalan Ki Marogan is included in the category of very vulnerable roads because it has a high rating. Jalan Ki Marogran is a commercial area that has a market in some sections of the road and does not have standard signs and road markings. Road sections with a high level of vulnerability have a high traffic accident fatality and vice versa.

Keywords : Traffic Accident, Spatial, Vulnerable, Factor, Victims

Literature : 27 (1973 – 2020)

LEMBAR PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Rifani Arliana Utami

NIM : 10011281722082

Fakultas : Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya

Judul : Analisis Spasial Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas
Berdasarkan Fatalitas Korban Di Sebagian Ruas Jalan Arteri Kota
Palembang

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini dibuat dengan sejujurnya dengan kaidah etika akademik Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya serta menjamin bebas plagiarisme. Bila kemudian hari diketahui saya melanggar etika akademik maka saya bersedia dinyatakan tidak lulus/sanksi.

Indralaya, November 2021
Yang membuat pernyataan,



Rifani Arliana Utami
NIM. 10011281722082

LEMBAR PESETUJUAN

Skripsi dengan judul "Analisis Spasial Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Fatalitas Korban Di Sebagian Ruas Jalan Arteri Kota Palembang" telah disetujui untuk diseminarkan di hadapan Panitia Sidang Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya pada tanggal November 2021 dan dinyatakan sah untuk melakukan ujian skripsi.

Indralaya, November 2021

Ketua Penguji :


1. Anita Camelia, S.K.M., M.K.K.K
NIP. 198001182006042001

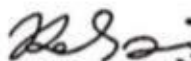
()

Anggota Penguji :

1. Amrina Rosyada, S.K.M., M.PH
NIP. 199304072019032020
2. Mona Lestari, S.K.M., M.K.K.K
NIP. 199006042019032019
3. Desheila Andarini, S.K.M., M.Sc
NIP. 198912202019032016

()

()

()

Mengetahui

Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat


Dr. Misnaniarti, S.K.M., M.K.M
NIP. 197606092002122001

Koordinator Program Studi
Kesehatan Masyarakat


Dr. Novrikasari, S.K.M., M.Kes
NIP. 197811212001122002

HALAMAN PENGESAHAN

Analisis Spasial Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Fatalitas Korban Di Sebagian Ruas Jalan Arteri Kota Palembang

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh Gelar Sarjana
Kesehatan Masyarakat Ilmu Kesehatan Masyarakat

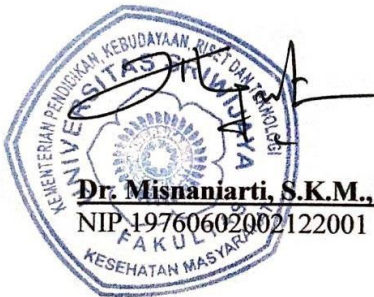
OLEH

RIFANI ARLIANA UTAMI

10011281722082

Mengetahui
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat

Indralaya, November 2021
Pembimbing



Dr. Misnaniarti, S.K.M., M.K.M
NIP.19760602002122001



Desheila Andarini, S.K.M., M.Sc
NIP.198912202019032016

Data Pribadi

Nama : Rifani Arliana Utami
NIM : 10011281722082
Tempat, Tanggal Lahir : Banyumas, 15 Desember 1998
Alamat : Asrama SECABA Puntang Lahat, Sumatera Selatan
No HP : 081379230520
Email : rifani.arlianautami15@gmail.com
Nama Orang Tua
Ayah : Slamet Joko Mulyono
Ibu : Suharni

Riwayat Pendidikan

2003-2005 : TK Bhayangkari Boyolali
2005-2011 : SD Negeri 12 Lahat
2011-2014 : SMP Negeri 23 Ogan Komering Ulu
2014-2017 : SMA Negeri 1 Ogan Komering Ulu
2017-2021 : Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat
Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja
Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Sriwijaya

Riwayat Organisasi

2014-2016 : Anggota Paskibra Sekolah SMA Negeri 1 Ogan Komering Ulu
2016-2017 : Anggota Pelajar Islam Indonesia
2017-2018 : Anggota Perekonomian LDF BKM ADZ-DZIKRA
2017-2019 : Staff Ahli BEM KM FKM UNSRI
2017-2019 : Anggota Perekonomian BO ESC FKM
2019-2020 : Finance OHSA FKM UNSRI

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Segala puji dan syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya beserta Shalawat serta salam kepada junjungan Nabi Muhammad SAW sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “ANALISIS SPASIAL TINGKAT KERAWANAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERDASARKAN FATALITAS KORBAN DI SEBAGIAN RUAS JALAN ARTERI KOTA PALEMBANG” dengan baik dalam rangka memenuhi syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) pada Progam Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya.

Penulis mendapatkan banyak masukan, dukungan, motivasi dan bimbingan dari berbagai pihak dalam penyusunan skripsi ini agar berjalan dengan baik. Penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada :

1. Allah SWT yang telah memberi kelancaran dalam segala tahap proses penyelesaian skripsi.
2. Kedua orang tua penulis, Bapak Slamet Joko Mulyono dan Ibu Suharni serta saudara penulis, Safrina Kartika Madya dan Wira Jaya Muda, yang telah menyemangati dan memberi dukungan selalu tanpa henti sepanjang proses menempuh ilmu dan pengerjaan skripsi.
3. Dr. Misnaniarti, S.K.M., M.KM selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya.
4. Dheseila Andarini, S.K.M., M..Sc selaku Dosen pembimbing skripsi yang sangat baik telah banyak membantu, memimbing, mengarahkan memberikan masukan serta saran kepada saya dalam kesempurnaan penelitian.
5. Anita Camelia, S.K.M., M.K.K.K selaku dosen penguji pertama yang telah memberikan saran dan masukan dalam kesempurnaan penelitian ini.
6. Amrina Rosyada, S.K.M., M.PH selaku dosen penguji kedua yang telah memberikan saran dan masukan dalam kesempurnaan penelitian ini.

7. Mona Lestari, S.K.M., M.K.K.K selaku dosen penguji ketiga yang telah memberikan saran dan masukan dalam kesempurnaan penelitian ini.
8. Anggota Polrestabes dan Dinas Perhubungan yang bersedia membantu dan bersedia meluangkan waktunya untuk memberikan informasi yang diperlukan peneliti.
9. Seluruh Dosen dan Staff Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya.
10. Teman-teman seperjuangan angkatan 17 dan teman organisasi Fakultas Kesehatan Masyarakat.
11. Sahabatku Dea Anjani, Wafiq, Elvira, Suzy, Julita, Ghina, Nindi, Shiendy, Serta keluarga tak sedarah ku Yuk Didit dan Yuk Uyun yang selalu menyemangati, memotivasi, mendukung, membantu dan selalu ada dalam proses pengerjaan selama pelaksanaan penelitian dan pengerjaan skripsi.
12. Teruntuk Yudhi Pranata yang telah menjadi pemicu dan semangat memotivasi dan selalu mendukung selama proses pengerjaan skripsi hingga selesai.
13. Terima kasih untuk diriku sendiri yang telah kuat untuk bertahan dan bersemangat hingga detik ini dan sampai dititik ini.

Peneliti menyadari masih banyak masukan dan saran yang diperlukan untuk penyempurnaan skripsi ini. Sekiranya skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan dapat berguna sebagai refrensi penelitian-penelitian lainnya.

Indralaya, 2021



Peneliti

**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademik Universitas Sriwijaya, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Rifani Arliana Utami
NIM : 10011281722082
Program Studi : Ilmu Kesehatan Masyarakat
Fakultas : Kesehatan Masyarakat
Jenis Karya Ilmiah : Skripsi

Dengan ini menyatakan menyetujui untuk memberikan kepada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya **Hak Bebas Royalti Noneklusif (Non-exklusif Royalty Free Righ)** atas karya ilmiah saya berjudul :

**ANALISIS SPASIAL TINGKAT KERAWANAN KECELAKAAN LALU
LINTAS BERDASARKAN FATALITAS KORBAN DI SEBAGIAN RUAS
JALAN ARTERI KOTA PALEMBANG**

Beserta perangkat yang ada. Dengan Hak Bebas Royalti Noneklusif ini Universitas Sriwijaya berhak menyimpan, mengalih media/memformatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan saya sebagai penulis , pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buar dengan sebenarnya.

Dibuat : di Indralaya

Pada Tanggal : November 2021

Yang menyatakan



Rifani Arliana Utami

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGANTAR.....	i
LEMBAR PERNYATAAN	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GRAFIK	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.3.1 Tujuan Umum	5
1.3.2 Tujuan Khusus	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.4.1 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat	6
1.4.2 Bagi Pemerintah	6
1.4.3 Bagi Masyarakat	6
1.4.4 Bagi Mahasiswa	6
1.5 Ruang Lingkup Penelitian	7
1.5.1 Lingkup Lokasi	7
1.5.2 Lingkup Materi	7
1.5.3 Lingkup Waktu	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas.....	8
2.2 Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas	9

2.3	Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan	10
2.3.1	Faktor Pemakai Jalan (Manusia).....	11
2.3.2	Faktor Kendaraan	14
2.3.3	Faktor Jalan	16
2.3.4	Faktor Lingkungan	18
2.4	Indikator Keselamatan Lalu Lintas	19
2.5	Daerah Rawan Kecelakaan.....	20
2.6	Analisis Spasial	20
2.7	Sistem Informasi Geografis (SIG).....	21
2.8	ArcGIS	22
2.9	Penelitian Terdahulu	23
2.11	Kerangka Pikir.....	29
2.12	Definisi Istilah	30
BAB III METODE PENELITIAN		34
3.1	Desain Penelitian	34
3.2	Populasi dan Sampel Penelitian	34
3.2.1	Unit Analisis dan Subjek Penelitian.....	34
3.3.1	Jenis Data	37
3.3.2	Cara dan Alat Pengumpulan	38
3.3	Pengolahan Data.....	38
3.4	Analisis dan Penyajian Data.....	42
3.1	Analisis Data	42
3.5	Penyajian Data.....	44
BAB IV HASIL PENELITIAN.....		45
4.1	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	45
4.2	Karakteristik Informan	46
4.3	Identifikasi Jalan Arteri di Kota Palembang	47
4.3.1	Jalan Alamsyah Ratu Prawiranegara	47

4.3.2	Jalan Demang Lebar Daun.....	48
4.3.3	Jalan Gubernur H. Bastari.....	49
4.3.4	Jalan Jendral Sudirman	49
4.3.5	Jalan Ki Marogan.....	50
4.3.6	Jalan Kol. H. Burlian	50
4.3.7	Jalan Soekarna Hatta.....	51
4.3.8	Jalan Brigjen Yusuf Singadekane	51
4.3.9	Jalan Noerdin Pandji.....	52
4.3.10	Jalan Jend. Ahmad Yani	53
4.4	Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Palembang Tahun 2020 ...	53
4.5	Identifikasi Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Palembang Tahun 2020	55
4.6	Identifikasi Faktor Penyebab dan Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Palembang	57
4.7	Analisis Spasial Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Palembang	60
BAB V PEMBAHASAN		64
5.1	Keterbatasan Penelitian	64
5.2	Identifikasi Jalan dengan Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas di Sebagian Ruas Jalan Arteri Kota Palembang	64
5.3	Identifikasi Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Palembang	68
5.4	Identifikasi Faktor Penyebab dan Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Palembang	71
5.5	Analisis Spasial Tingkat Kerawanan Lalu Lintas di Kota Palembang...	73
BAB VI PENUTUP		77
6.1	Kesimpulan.....	77
6.2	Saran.....	78
6.2.1.	Bagi Dinas Perhubungan. ^v .i.....	78

6.2.2.	Bagi Masyarakat	79
6.2.3.	Bagi Peneliti Selanjutnya	79
DAFTAR PUSTAKA		80
LAMPIRAN.....		83

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas...	12
Tabel 2.2 Faktor-Faktor Fisiologis Dan Psikologis...	13
Tabel 2.3 Usia Pengemudi Yang Terlibat Kecelakaan Lalu Lintas...	14
Tabel 2.4 Ketentuan Lokasi Rawan Kecelakaan...	28
Tabel 2.5 Penelitian Terdahulu...	32
Tabel 3.1 Parameter Penggunaan Lahan	44
Tabel 3.2 Parameter Radius Belokan Jalan	45
Tabel 3.3 Parameter Jarak Pandang Bebas	45
Tabel 3.4 Parameter Fasilitas Penyeberangan	45
Tabel 3.5 Parameter Marka Jalan	45
Tabel 3.6 Parameter Pola Arus Lalu Lintas	46
Tabel 3.7 Parameter Kecepatan Rata-Rata Kendaraan	46
Tabel 3.8 Parameter Rambu Lalu Lintas	47
Tabel 3.9 Parameter Kapasitas Jalan	47
Tabel 3.10 Parameter Topografi Wilayah	48
Tabel 3.11 Faktor Pembobot Tiap Parameter	48
Tabel 3.12 Klasifikasi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas	49
Tabel 4.1 Karakteristik Informan Kunci	54
Tabel 4.2 Karakteristik Informan	55

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1 Kecelakaan Lalu Lintas Kota Palembang Tahun 2020.....	64
Grafik 4.2 Korban Kecelakaan Lalu Lintas Kota Palembang Tahun 2020.....	66
Grafik 4.3 Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Sebagian Ruas Jalan Arteri Kota Palembang Tahun 2020.....	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Teori.....	37
Gambar 2.2 Kerangka Konsep... ..	37
Gambar 4.1 Peta Tingkat Kerawanan Lalu Lintas di Kota Palembang.....	71
Gambar 4.2 Peta Tingkat Kerawanan Lalu Lintas Berdasarkan Fatalitas Korban di Kota Palembang	74

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keberadaan infrastruktur prasarana transportasi yang handal akan dapat mendukung perkembangan dan pertumbuhan pada suatu wilayah. Di dalam (UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan, 2004), disebutkan bahwa jalan mempunyai peranan penting dalam mewujudkan perkembangan kehidupan bangsa. Namun dibalik itu, muncul beberapa permasalahan yang berkaitan dengan pengelolaan infrastruktur jalan, salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Kecelakaan lalu lintas biasanya melibatkan kendaraan, pengguna jalan, terjadi secara tiba-tiba, menimbulkan korban dan kerugian. Hal ini mengakibatkan perlunya pencegahan yang efektif untuk mengurangi hal tersebut (Guna *et al.*, 2019)

Pengguna jalan raya yang kebanyakan melakukan mobilitas untuk melakukan suatu pekerjaan juga mempunyai peluang terjadi kecelakaan. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) bukan hanya untuk pekerjaan di bidang pertambangan, perminyakan, konstruksi, manufaktur, dan rumah sakit. Namun, K3 juga dibutuhkan pada perusahaan yang bergerak di bidang jasa. Pekerjaan yang tingkat mobilitasnya tinggi sangat mempunyai risiko tinggi untuk mengalami kecelakaan kerja di jalan raya saat berkendara. Oleh karena itu kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu risiko Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) untuk karyawan/pekerja.

Kecelakaan lalu lintas perlu perhatian yang lebih karena termasuk kedalam masalah kesehatan masyarakat. Hal ini dikarenakan kecelakaan lalu lintas rentan terhadap terjadinya kerugian, dan korban jiwa. Oleh karena itu, untuk mengimplementasikan kegiatan preventif dalam kesehatan masyarakat perlunya edukasi mengenai hal tersebut kepada masyarakat guna meningkatkan rasa peduli dan khawatir akan peningkatan kecelakaan (marsaid, 2013).

Global Status *Report on Road Safety* menyebutkan bahwa >1,25 juta korban meninggal 50 juta korban luka berat dibelahan duni pertahunnya akibat dari kecelakaan lalu lintas. Dimana, 90% terdapat pada negara yang berkembang termasuk Indonesia (Syahriza, 2019).

Menurut data *World Health Organization* (WHO) yang menunjukkan kecelakaan akibat mengabaikan aturan lalu lintas telah menelan korban jiwa sekitar 2,4 juta jiwa manusia setiap tahunnya. Jumlah angka kematian yang diakibatkan kecelakaan tersebut menduduki peringkat ketiga sebagai penyebab kematian manusia di dunia (Putri, Yossie D R, 2019).

Indonesia termasuk salah satu negara penyumbang kecelakaan lalu lintas tertinggi di dunia. Setidaknya, di Indonesia setiap tahunnya tercatat sekitar 26.000-29.000 jiwa meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Menurut data Kepolisian di Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu : 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan. Demikian disampaikan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pudji Hartanto (Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, 2017)

Provinsi Sumatera Selatan pada tahun 2019 dan tahun 2020 mengalami penurunan angka kecelakaan. Dari data situasi Kamseltibcarlantas Dit Lantas Polda Sumsel, jumlah korban meninggal dunia pada tahun 2019 sebanyak 637 orang dan tahun 2020 sebanyak 351 orang. Ini menunjukkan turun sebanyak 286 atau sebesar 44,89%. Untuk jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 sebanyak 1529 kejadian, tahun 2020 sebanyak 1151 kejadian. Turun sebanyak 378 kejadian atau sebesar 25%. Selain jumlah korban jiwa, Polda Sumsel juga mencatat kerugian material yang ditimbulkan akibat kecelakaan. Pada tahun 2019 senilai Rp 5.304.445.000 dan pada tahun 2020 senilai Rp 3.071.850.020, turun sebanyak 42% (Desmamora, 2020)

Palembang adalah ibu kota Sumatera Selatan dengan tingkat pertumbuhan dan perkembangan penduduk yang tinggi. Kota Palembang dengan luas wilayah sebesar 400,61 km² yang secara administrasi terbagi atas 16 kecamatan dan 107 kelurahan. Batas wilayah Kota Palembang yaitu di sebelah utara, timur dan barat dengan Kabupaten Banyu Asin, sedangkan sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Muara Enim. (Portal Resmi Pemerintah Kota Palembang). Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2013, didapatkan bahwa keseluruhan penduduk sekitar 1.535.900 jiwa, dimana penduduk laki-laki yaitu 50,07% dan perempuan sebanyak 49,93%. Hal ini membuktikan bahwa Kota Palembang merupakan kota yang padat penduduk sehingga banyak kegiatan dan tentunya menyebabkan kondisi lalu lintas padat. Banyaknya pusat perbelanjaan, industry hingga perkantoran di Kota Palembang menyebabkan suasana lalu lintas menjadi padat waktu terpilih, yakni jam berangkat kerja skitar waktu 05.00 - 08.00 WIB dan jam pulang kerja sekitar waktu 16.00 - 21.00 WIB.

Berdasarkan Polresta unit Laka Lintas Palembang dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir. Tingkat kecelakaan lalu lintas di kota Palembang mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, yang menyebabkan kerugian bagi para korban seperti harta benda, luka ringan, luka berat bahkan kematian. Situasi tersebut membuktikan beberapa faktor yang memberi pengaruh kecelakaan yakni menurunnya konsentrasi pengemudi, cuaca buruk, infrastruktur jalan yang ada belum layak untuk memenuhi jalan berkeselamatan, sehingga sering menyebabkan kerap kali terjadi kecelakaan.

Berdasarkan data statistik kecelakaan Kota Palembang Tahun 2018 terjadi kecelakaan sebanyak 367 kejadian kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal yaitu 106 jiwa, luka berat 95 jiwa, dan luka ringan sebesar 377 jiwa. Kemudian terus meningkat ditahun 2019 menjadi 653 kejadian dengan korban meninggal 77 jiwa, korban luka berat 125 jiwa, dan korban luka ringan 745 jiwa. Sedangkan, tahun 2020 mengalami penurunan hingga 478 kali kejadian dengan korban meninggal sebanyak 47 jiwa, korban luka berat 69 jiwa, dan luka ringan 647 jiwa (Satlantas Polresta Palembang).

Untuk melihat hubungan antara suatu fenomena suatu wilayah dengan fenomena wilayah lain diperlukan distribusi data kecelakaan dengan faktor kondisi lingkungan secara spasial yakni dengancara pemetaan sehingga memerlukan data statistic kecelakaan lalu lintas. Terdapat dua cara untuk penyajian data kecelakaan, yakni secara kualitatif (tanpa menyajikan total data) dan kuantitatif (menyajikan jumlah datanya. Hal tersebut dilakukan agar yang membaca peta lebih mudah memahami apa yang diperlihatkan.

Menurut penelitian (Suwandura, 2010) pada tahun 2008 dan 2009 lebih banyak korban kejadian kecelakaan lalu lintas menderita luka berat (46,5%) dan tahun 2009 (35,2%). Kemudian penelitian Bylaro pada tahun 2020 mendapatkan: 1) Identifikasi faktor kecelakaan lalu lintas di jalan Kolonel H. Burlian adalah faktor manusia (human factor) dan faktor lingkungan (seperti geometri jalan dan marka jalan). Adapun korban mayoritas adalah pengguna sepeda motor. 2) Analisis tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas di jalan Kolonel H. Burlian ialah geometri jalan (ada lubang serta bergelombang), rambu lalu lintas (rambu tanda berhati-hati yang sudah tidak menyala), marka jalan (garis pembatas yang ada di jalan buram) dan lampu jalan (kondisi lampu jalan yang sudah tidak menyala). 3) Peringkat risiko tingkat rawan kecelakaan lalu lintas di jalan Kolonel H. Burlian adalah pada area Fly Over Asrama Haji yang merupakan titik dengan kategori rawan kecelakaan tertinggi, di Stasiun LRT RSUD Siti Fatimah, Pundi Kayu dan Gramedia World dengan kategori sedang, pada area JM Sukarame dengan kategori rendah. Berdasarkan penelitian sebelumnya diketahui bahwa belum ada sebaran daerah rawan kecelakaan dalam bentuk pemetaan sehingga diperlukan penelitian mengenai Analisis Spasial Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas di Sebagian Ruas Jalan Arteri Kota Palembang.

Kota Palembang memiliki berbagai macam karakteristik jalan seperti kondisi jalan dipenuhi oleh tikungan tajam, jalan menurun ataupun menanjak dan sebagainya, sehingga sering memicu terjadi kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu perlu dilakukan analisis tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas berdasarkan fatalitas korban seiring peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas.

Kondisi geometrik jalan dan tipe kecelakaan secara signifikan memengaruhi fatalitas kecelakaan. Proporsi kecelakaan lalu lintas fatal 2 kali lebih besar pada jalan menanjak, menurun dan jalan menikung dibandingkan jalan lurus. Proporsi kecelakaan lalu lintas fatal 4 kali lebih besar di kecelakaan tunggal daripada kecelakaan yang melibatkan dua atau lebih kendaraan (Isfandyari, 2018).

1.2 Rumusan Masalah

Kecelakaan lalu lintas di kota besar seperti Palembang terjadi secara tidak terduga yang melibatkan kendaraan atau pengguna jalan, hal ini akan menyebabkan korban mengalami luka-luka dan kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas menjadi tantangan besar dan sering terabaikan. Sistem lalu lintas jalan raya sangat kompleks dan berbahaya. Perlu adanya pengetahuan tentang lokasi rawan kecelakaan dan faktor-faktor penyebabnya ada berbagai macam. Selain itu, untuk mengetahui hubungan antara suatu fenomena wilayah tertentu dengan fenomena wilayah lainnya diperlukan distribusi data kecelakaan dengan faktor kondisi lingkungan secara spasial yaitu dengan cara pemetaan. Penyajian data dalam bentuk peta membuat pengguna peta dengan mudah dan cepat memahami dan memperoleh gambaran yang jelas dari apa yang disajikan. Berdasarkan uraian tersebut maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah Bagaimana Analisis Spasial Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Fatalitas Korban di Sebagian Ruas Jalan Arteri Kota Palembang.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Mengetahui tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas di Kota Palembang dengan menggunakan analisis spasial.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui jumlah korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan tingkat keparahan kecelakaan di Kota Palembang
2. Mengetahui faktor penyebab kecelakaan dan tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas melalui analisis peta di daerah Kota Palembang.

3. Mengetahui sebaran tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas berdasarkan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas di sebagian ruas jalan arteri Kota Palembang.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat

Meningkatkan kepustakaan Fakultas Kesehatan Masyarakat tentang jalanan yang rawan terjadi kecelakaan lalu lintas dipalembang. Dapat menambah wawasan, pengetahuan, perbandingan dan juga sebagai referensi untuk peneliti selanjutnya. Hasil penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai informasi tambahan bagi seluruh civitas akademik Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya, terutama mengenai peta jalan rawan kecelakaan lalu lintas.

1.4.2 Bagi Pemerintah

Hasil penelitian ini dapat digunakan untuk melihat faktor-faktor apa saja yang berhubungan dengan penyebab kecelakaan lalu lintas, serta melihat tinggi angka kejadian kecelakaan dan jalan mana yang rawan terjadi kecelakaan. Dapat dimanfaatkan sebagai acuan untuk menyusun langkah intervensi yang efektif dan efisien dalam menanggulangnya.

1.4.3 Bagi Masyarakat

Sebagai informasi, edukasi, dan wawasan pengetahuan tentang sebaran letak rawan kecelakaan lalu lintas dan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas.

1.4.4 Bagi Mahasiswa

Sebagai wadah dan sarana dalam mengaplikasikan teori yang diperoleh selama masa perkuliahan serta menambah wawasan dan pengetahuan bagi peneliti terkait sebaran letak rawan kecelakaan lalu lintas dan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1.5.1 Lingkup Lokasi

Lokasi penelitian ini dilakukan di wilayah kota Palembang, mencakup sebagian jalan arteri Kota Palembang yang akan diteliti tingkat kerawannya.

1.5.2 Lingkup Materi

Lingkup materi dalam penelitian ini adalah menganalisis spasial dengan melihat peta hasil tingkat kerawanan serta faktor kecelakaan lalu lintas di Kota Palembang.

1.5.3 Lingkup Waktu

Penelitian ini dilakukan pada bulan Juni-Juli 2021.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditomo, 2002. Faktor Lingkungan Sangat Berpengaruh Terhadap Terjadi Kecelakaan Lalu Lintas. Jurusan Teknik Sipil. Universitas Warmadewa, Denpasar.
- Admajaya, Purwa, 2019. Road Safety Audit Dalam Aspek Manajemen Dan Keselamatan Lalu Lintas Pada Jalan Raya Lintas Sumatera Selatan Di Rute Palembang- Indralaya Km 27-32. Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat. Universitas Sriwijaya, Palembang.
- Agus, S. (2016) ‘Variabel Untuk Prediksi Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Karakteristik Demografi Wilayah dan Infrastruktur Jalan di Indonesia’, *Jurnal Transportasi*, 16(3), pp. 203–212.
- Benny Gede, I., Arta, D. and Saraswati, E. (2017) ‘Kajian Spasial Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas di Sebagian Ruas Jalan Kota Denpasar’, *Jurnal Bumi Indonesia*, 6 Nmor 2, pp. 1–8.
- Enggarsasi, U. and Sa’diyah, N. K. (2017) ‘Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas’, 22(3), pp. 228–237.
- Gumawang, J. and Saraswati, E. (2017) ‘Kajian Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas Sebagian Ruas Jalan di Kota Tangerang Secara Spasial’, *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), pp. 76–84.
- Guna, D. *et al.* (2019) *PELAKSANAAN DISKREASI DALAM PENANGGULANGAN KECELAKAAN DI JALAN RAYA.*
- Isfandyari, A. and Lazuardi, L. (2018) ‘Fatalitas dan Analisis Spasial Kecelakaan Lalu Lintas di Gunung Kidul’, *BKM Journal of Community Medicine and Public Health*, 34(2), pp. 50–54. Available at: <https://journal.ugm.ac.id/bkm/article/view/26311>.

- Khalisa, A. and Saraswati, E. (2018) 'Pemanfaatan Citra Quickbird dan Sistem Informasi Geografis Untuk Kajian Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Yogyakarta', pp. 1–7.
- Kusumadewi, H. . (2012) 'The Correlation Between The Social Support of Peer Group and Self Controls Toward The Obedience of The Role In The Teenage Girls of The Assalam Modern Islamic Boarding School Sukoharjo', *Jurnal Ilmiah Psikologi*, pp. 1–10.
- Mardiana, Tetty Sulastry. (2020). Analisis Kebutuhan Rambu dan Marka Jalan untuk Meningkatkan Keselamatan di Provinsi Bangka Belitung (Studi Kasus Ruas Jalan Provinsi di Kabupaten Bangka). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, Volume 22, Nomor 2 : Jakarta
- Metekohy, J. G. (2017) *Analisis Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus: Kota Ambon)*.
- Mulyani, E. S. and Simatupang, M. A. N. (2012) 'Pemodelan Spasial Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Depok', *Komputer Dan Sistem Intelijen (KOMMIT 2012)*, 7, pp. 576–581.
- Nandatama, A. and Rahardjo, N. (2019) 'Analisis Perubahan Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas Secara Spasio-Temporal di Kota Surakarta', 148, pp. 1–8.
- Nugroho, B. (2020) 'Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepede Motor', *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, 26(15), pp. 1927–1934. Available at: [http://books.google.com/books?id=NZP6AQAAQBAJ&pg=PA899&dq=in author:Kevin+P+Murphy+ti+intitle:Machine+LearningA+Probabilistic+Perspective&hl=&cd=1&source=gbs_api%0Apapers3://publication/uuid/165A6781-E913-4BA6-9150-718BF26557B](http://books.google.com/books?id=NZP6AQAAQBAJ&pg=PA899&dq=in+author:Kevin+P+Murphy+ti+intitle:Machine+LearningA+Probabilistic+Perspective&hl=&cd=1&source=gbs_api%0Apapers3://publication/uuid/165A6781-E913-4BA6-9150-718BF26557B).
- Rafita, Y. (2016) *Identifikasi Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Bogor dan Penskoran Tingkat Kerawanan Ruas Jalan*, *Euphytica*.

Available at: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jplph.2009.07.006> <http://dx.doi.org/10.1016/j.neps.2015.06.001> <https://www.abebooks.com/Trease-Evans-Pharmacognosy-13th-Edition-William/14174467122/bd>.

Saputra, A. D. (2017) 'Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016', 43(2), pp. 6–7. doi: 10.1016/j.injury.2011.11.002.

Setyowati, D. L., Firdaus, A. R. and Rohmah, N. (2018) 'Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Kota Samarinda', *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 7(3), pp. 329–338. doi: 10.20473/ijosh.v7i3.2018.329.

Suwandra, R. (2010) 'ANALISIS KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA PALEMBANG TAHUN 2008-2009', *Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat*, 1(01), pp. 3–11.

Syahriza, M. (2019) 'Kecelakaan Lalulintas : Perlukah Mendapatkan Perhatian Khusus?', *AVERROUS: Jurnal Kedokteran dan Kesehatan Malikussaleh*, 5(2), p. 89. doi: 10.29103/averrous.v5i2.2083.

UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan (2004) 'UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan', *Peraturan Tentang jalan*, p. 3.

Zanuardi, A. and Suprayitno, H. (2018) 'Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database', *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 2(1), pp. 45–55. doi: 10.12962/j26151847.v2i1.3767.