



Audit Keselamatan Jalan Pada Daerah Rawan kecelakaan di Ruas Jalan Kolaka – Kolaka Timur

Road Safety Audit in accident-prone areas on the Kolaka - East Kolaka Road

Al Tafakur La Ode^{1*}, Arya Dirgantara¹, Haerul Purnama¹, Septi Adnan¹, Kamarullah¹

¹ Prodi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknologi, USN Kolaka, Sulawesi Tenggara 93511
e-mail*: Altafakurlaode88@gmail.com

ABSTRAK

Kolaka Utara merupakan salah satu daerah yang berkembang di Sultra terutama dalam hal pembangunan infrastruktur dengan pembangunan yang berkembang di banyak daerah. Di Jalan Poros Kolaka - Kolaka Timur, ada beberapa titik yang dinilai Satlantas Polsek Kolaka rawan kecelakaan, bahkan menjadi titik hitam akibat banyaknya kecelakaan. Road Safety Audit (RSA) merupakan salah satu cara yang tepat untuk melakukan inspeksi pada tahap operasional di jalan. Penelitian lapangan ini dilakukan secara langsung dengan metode checklist dari Departemen Pekerjaan Umum mengenai audit keselamatan jalan untuk mengetahui kondisi permukaan jalan dan fasilitas jalan (rambu dan marka jalan), serta untuk mengetahui penyebab lalu lintas. . Kecelakaan mobil. Jalan Kolaka - Kolaka East Pass, Distrik Kolaka. , Kabupaten Kolaka. Hasil Penelitian Pada jalan poros Kolaka - Kolaka Timur, Kecamatan Kolaka, Kabupaten Kolaka, terjadi kerusakan lebih dari satu kali, badan jalan menyempit di beberapa titik, bahu jalan mengalami depresi, dan pada ruas tertentu juga terdapat rambu-rambu yang menunjukkan tanda-tanda kerusakan. kerusakan. Mereka tidak diizinkan berada di sana. Terdapat penyebab kecelakaan yang sering terjadi pada ruas jalan Poros Kolaka – Kolaka Timur, tingkat tertinggi adalah faktor manusia dengan angka sebesar 59,82%, disebabkan oleh kelalaian pengguna atau pengemudi, selain itu juga terdapat kendaraan. Faktor kondisi lingkungan dan material sebesar 9,06%. Penyebab kecelakaan sepanjang tahun 2020-2022 poros Kolaka-Kolaka Timur berjumlah 331 kecelakaan, dengan jumlah korban sebanyak 579 orang (meninggal 90 orang, luka berat 31 orang, luka ringan 458 orang), dan kerugian materil sebesar menjadi 1.000 rupee. . 1.319.220.000.

Kata Kunci: Audit, Jalan, Keselamatan

How to Cite:

Ode, A.T.L., Dirgantara, A., Purnama, H., Adnan, S., Kamarullah, K. 2024. Audit Keselamatan Jalan Pada Daerah Rawan kecelakaan di Ruas Jalan Kolaka – Kolaka Timur. *Mining Science and Technology Journal*, 3(1): 57-63.

Ode, A.T.L., Dirgantara, A., Purnama, H., Adnan, S., Kamarullah, K. 2024. Road Safety Audit in accident-prone areas on the Kolaka - East Kolaka Road. *Mining Science and Technology Journal*, 3(1): 57-63.

Published By:

Program Studi Teknik Pertambangan
Fakultas Teknik, Universitas Sulawesi Tenggara

Address:

Jl. Kapt. Piere Tendean, No. 109, Baruga, Kota
Kendari, Provinsi Sulawesi Tenggara

Article History:

Submit 24 April 2024
Received in from 24 April 2024
Accepted 30 April 2024



ABSTRACT

North Kolaka is one of the developing areas in Southeast Sulawesi, especially in terms of infrastructure development with development developing in many areas. On Jalan Poros Kolaka - East Kolaka, there are several points that are considered by the Kolaka Police Traffic Unit to be prone to accidents, and have even become black spots due to the large number of accidents. Road Safety Audit (RSA) is one of the right ways to carry out inspections at the operational stage on the road. This field research was carried out directly using the checklist method from the Public Works Department regarding road safety audits to determine the condition of the road surface and road facilities (road signs and markings), as well as to determine the causes of traffic. . Car accident. Jalan Kolaka - Kolaka East Pass, Kolaka District. , Kolaka Regency. Research Results On the Kolaka - East Kolaka axis road, Kolaka District, Kolaka Regency, damage occurred more than once, the road body narrowed at several points, the road shoulder was depressed, and on certain sections there were also signs indicating signs of damage . damage. They weren't allowed to be there. There are causes of accidents that often occur on the Poros Kolaka - East Kolaka road, the highest level is human factors with a figure of 59.82%, caused by user or driver negligence, apart from that there are also vehicles. Environmental and material condition factors are 9.06%. The causes of accidents throughout 2020-2022 on the East Kolaka-Kolaka axis were 331 accidents, with the number of victims being 579 people (90 people died, 31 people seriously injured, 458 people lightly injured), and material losses amounting to 1,000 rupees. . 1,319,220,000.

Keywords: Audit, Road, Safety

PENDAHULUAN

Kabupaten Kolaka merupakan salah satu daerah di Sulawesi Tenggara Kolaka yang mengalami perkembangan khususnya dalam hal perluasan infrastruktur jalan. Jalan yang sedang dikerjakan atau diperbaiki dan sudah ada memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna jalan. Pembangunan infrastruktur jalan pada ruas jalan Kabupaten Kolaka mempunyai kepentingan strategis yang besar dalam mendukung pembangunan dan pertumbuhan perekonomian nasional. Namun dibalik manfaat yang besar tersebut, terdapat beberapa permasalahan yang muncul terkait dengan pengelolaan infrastruktur jalan, seperti: B. Kecelakaan lalu lintas dan rambu lalu lintas yang tidak lengkap. Pengalaman negara-negara maju dalam mengatasi kelemahan keselamatan jalan raya seringkali tidak dimanfaatkan di Indonesia, karena hampir 92% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi permukaan jalan dan fasilitas jalan (rambu dan marka lalu lintas) pada jalan poros Kolaka – Kolaka Timur serta penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pada jalan poros Kolaka – Kolaka Timur.

METODOLOGI PENELITIAN

Audit atau pengujian dalam arti luas berarti evaluasi terhadap suatu organisasi, sistem, proses atau produk. Pemeriksaan dilakukan oleh pihak yang kompeten, obyektif dan tidak memihak yang disebut auditor. Tujuannya adalah untuk memverifikasi bahwa pokok audit telah diselesaikan atau dilaksanakan sesuai dengan standar, peraturan, dan praktik yang disetujui dan diterima. Keamanan adalah suatu keadaan aman di mana seseorang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politik, emosional, profesional, psikologis atau pendidikan dan terlindungi dari ancaman faktor-faktor tersebut.

Tabel 1. Perilaku pengemudi berdasarkan Faktor Psikologis dan Faktor Fisiologis

Faktor Psikologis	Faktor Fisiologis
Sistem syaraf Motivasi	Penglihatan Intelegensia
Stabilitas Perasaan Emosi	Pendengaran Pelajaran / Pengalaman
Modifikasi (lelah, obat) Kebiasaan	Indera Lain (sentuh, bau) Kedewasaan

Sumber : Robertus dan Sadar, 2007

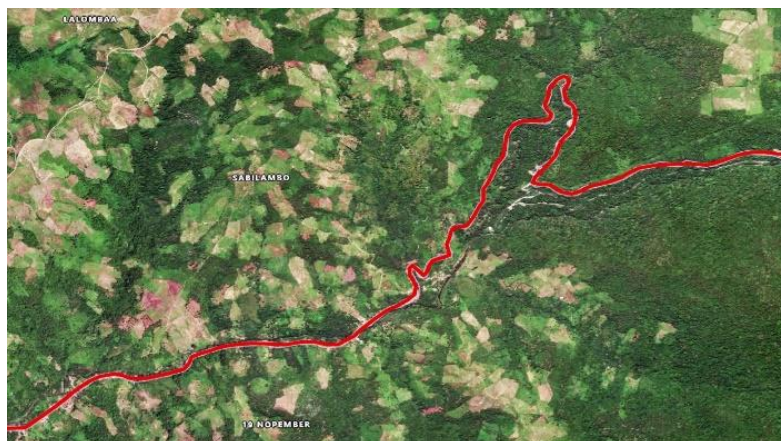
Berdasarkan hasil survei yang saya lakukan di lapangan dengan menggunakan checklist Audit Keselamatan Jalan (AKJ) Dinas Pekerjaan Umum, muncul data permukaan jalan dan fasilitas poros Kolaka - Kolaka Timur, Kecamatan Kolaka, Wilayah Kolaka. Berdasarkan pengumpulan data/informasi dan dokumentasi terkait area inspeksi, maka disusun dan dilengkapi checklist Audit Keselamatan Jalan (AKJ). Lengkapi checklist berupa checklist “ya” dan “tidak” dengan informasi yang dapat diisi untuk memperjelas keadaan yang ada. Daftar periksa ini dapat digunakan untuk menyusun rekomendasi pencegahan dan pengurangan kecelakaan dengan mempertimbangkan kondisi fasilitas dan permukaan jalan. Analisis untuk membuat rekomendasi berfokus pada penyelesaian checklist dengan “tidak”. Rekomendasi tersebut dapat dilihat pada survei lapangan dengan menggunakan Daftar Periksa Audit Keselamatan Jalan (AKJ).

- a. Kondisi Marka Jalan
- b. Kondisi Permukaan jalan

Terungkap permukaan jalan poros Kolaka - Kolaka Timur, Kecamatan Kolaka, Kabupaten Kolaka, Provinsi Sulawesi Tenggara tidak memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki karena banyak mengalami kerusakan, maka kondisi permukaan jalan mungkin menjadi pemicunya. untuk kerusakan. Kecelakaan. Oleh karena itu permukaan jalan perlu diperbaiki.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian audit keselamatan jalan di lakukan di Ruas Jalan poros Kolaka – Kolaka Timur Kecamatan Kolaka Kabupaten Kolaka Provinsi Sulawesi Tenggara.



Gambar 1. Lokasi Penelitian



Penyebab kecelakaan pada jalan poros Kolaka – Kolaka Timur Km 16+00 – Km 20+00 Kecamatan Kolaka Kabupaten Kolaka Provinsi Sulawesi Tenggara.

a. Kondisi Permukaan Jalan

Berdasarkan hasil pantauan langsung di lokasi penelitian, kondisi permukaan jalan poros Kolaka - Kolaka Timur Km 16+00 - Km 20+00 Kecamatan Kolaka Kabupaten Kolaka Provinsi Sulawesi Tenggara lebih banyak mengalami kerusakan dan terdapat penyempitan badan jalan.

Berdasarkan hasil survei diperoleh data kecelakaan dari Satlantas Polres Kolaka yang menunjukkan jumlah kecelakaan dan indikator penyebab kecelakaan yang sering terjadi pada poros Kolaka - Kolaka Timur dari Km 16+00 - Km 20+00 Dari 2020 hingga 2022 Kondisi pengemudi dan jalan raya menjadi faktor dominan.

Tabel 2. Daftar kecelakaan dan tingkat keparahan korban serta kerugian material pada jalan Poros Kolaka – Kolaka Timur tahun 2020-2022

No	Bulan	Jumlah Laka	2020	2021	2022	MD	LB	LR	Kerugian Materil (Rp)
1	Januari	34	8	15	11	10	7	44	182.320.000
2	Februari	27	6	4	17	6	4	26	90.800.000
3	Maret	25	8	9	8	8	3	37	87.300.000
4	April	31	7	12	12	14	0	40	97.400.000
5	Mei	33	5	12	16	10	4	39	98.650.000
6	Juni	19	1	10	8	5	5	22	20.550.000
7	Juli	22	6	6	10	9	2	25	133.400.000
8	Agustus	26	4	8	14	6	1	51	167.650.000
9	September	33	7	10	16	5	2	56	209.850.000
10	Oktober	24	6	10	8	3	1	37	59.350.000
11	November	31	7	9	15	5	1	49	123.500.000
12	Desember	26	8	7	11	9	1	32	48.450.000
Jumlah		331	73	112	146	90	31	458	1.319.220.000

Sumber : Kasat Laka Lantas Polres Kolaka, 2023

Dari Tabel 4.4 terlihat pada kurun waktu 2020-2022 terjadi 331 kecelakaan di poros Kolaka – Kolaka Timur dengan jumlah korban sebanyak 579 orang (90 orang meninggal dunia, 31 orang luka berat, 478 orang luka ringan.) dan kerugian materil sebesar Rp 1.319.220.000

Frekuensi kecelakaan lalu lintas, terutama yang menimbulkan akibat serius seperti cedera serius dan kematian, berbeda-beda di setiap wilayah.

b. Fasilitas Jalan

Berdasarkan hasil pengamatan langsung di lokasi penelitian, diketahui kondisi permukaan poros Kolaka - Kolaka Timur pada ruas tertentu sudah tidak terdapat papan petunjuk dan fasilitas jalan lainnya seperti penerangan, penanda sudut, jendela sudut, dan lain-lain. Cat's Eyes, mengenai fungsi jalan untuk mengidentifikasi infrastruktur jalan. tidak menjelaskan jalan itu sendiri, yang berarti jalan tersebut tidak mampu menjelaskan informasi keselamatan kepada pengguna dengan benar dan akurat. Oleh karena itu, disarankan untuk mengatasinya sebagai berikut:

1. Rambu Lalu Lintas

Berdasarkan data diatas, maka perlu dilakukan pemasangan rambu lalu lintas di beberapa tempat, seperti: Rambu yang menunjukkan banyak tikungan dan rambu yang menunjukkan adanya kemiringan menaik dan menurun, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang rambu lalu lintas.



2. Lampu Penerangan Jalan

Penerangan sangat penting pada jalan raya karena dapat memberikan jarak pandang yang baik kepada pengguna jalan dan dapat dipasang pada jarak 40-50 m antar lampu jalan sesuai SNI 7391 untuk penerangan jalan raya.

3. Marka Jalan

Pemasangan marka jalan harus sesuai dengan peraturan yang berlaku, khususnya peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang marka jalan.

Sejarah perkembangan jalan raya bermula dari sejarah masyarakat itu sendiri yang selalu merasakan keinginan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan berinteraksi satu sama lain. Jadi dapat dikatakan bahwa perkembangan jalan raya berbarengan dengan perkembangan peradaban manusia. Perkembangan teknik atau metode pembangunan jalan terjadi seiring dengan pesatnya perkembangan teknologi umat manusia. Jalan pada mulanya merupakan jalur atau jalur lalu lintas orang yang mencari kebutuhan hidup. Misalnya makanan, pakaian, satwa liar dan sumber air. Ketika masyarakat mulai hidup berkelompok, jalur yang sebelumnya berubah menjadi jalan/jaringan bergelombang. Jika hewan digunakan sebagai alat transportasi, jalan harus dibuat lebih baik atau rata. Sejarah paving pertama kali ditemukan di Mesopotamia, bersamaan dengan ditemukannya roda sekitar tahun 3500 SM. Pada masa keemasan Romawi, pembangunan jalan berkembang pesat. Pada masa ini mulai dibangun jalan yang terdiri dari beberapa lapis perkerasan. Namun perkembangan pembangunan jalan terhenti ketika kekuasaan Romawi runtuh pada awal abad ke-18. Saat ini, beberapa negara seperti Perancis dan Skotlandia diketahui telah menemukan sistem konstruksi jalan yang lebih maju. Sebagian besar masih banyak digunakan hingga saat ini di negara-negara berkembang seperti Indonesia dan negara lainnya. lainnya di Indonesia. (Pustaka-Sipil.blogospot.com/2012/02/Sejarah Pembangunan Jalan Raya). Ada beberapa tokoh yang berperan penting dalam perkembangan pembangunan jalan.

4. *Delineator, Safety Mirror dan Road Stud*

Kebutuhan untuk memasang delineator dapat membahayakan keselamatan dan mempengaruhi kenyamanan pengguna jalan. Dengan memberikan rekomendasi cara melakukan audit keselamatan jalan raya, Anda dapat mencegah atau mengurangi kecelakaan pada suatu ruas jalan.

Kondisi Fasilitas Jalan Poros Kolaka – Kolaka Timur Km 16+00 – Km 20+00 Kecamatan Kolaka Kabupaten Provinsi Sulawesi Tenggara.

Berdasarkan pendataan/informasi dan hal-hal yang berkaitan dengan pemeriksaan kawasan, disusun dan dilengkapi Daftar Periksa Audit Keselamatan Jalan (AKJ). Lengkapi checklist berupa checklist “ya” dan “tidak” dengan informasi yang dapat diisi untuk memperjelas keadaan yang ada. Checklist tersebut dikembangkan dalam bentuk rekomendasi untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan dengan memperhatikan kondisi fasilitas dan permukaan jalan. Analisis untuk membuat rekomendasi berfokus pada penyelesaian checklist dengan “tidak”.

Menunjukkan itu di jalan poros Kolaka – Kolaka Timur. Ada beberapa kawasan yang belum terdapat rambu-rambu yang harus dipasang di sana, padahal informasi tersebut sangat penting, terutama pada kawasan tertentu yang terdapat bahaya seperti kemungkinan adanya tikungan tajam, penyempitan jalan, dan lain-lain. Minimnya rambu-rambu dan fasilitas jalan lainnya bagi pengguna jalan menunjukkan bahwa infrastruktur jalan belum mandiri.



menjelaskan jalan, artinya jalan tersebut tidak mampu menjelaskan dengan baik keselamatan penggunaannya, dan menunjukkan bahwa jalan tersebut tidak memaafkan jalan, artinya jalan tersebut tidak memperhatikan informasi kehidupan penggunaannya, ketika pengguna melakukan suatu tindakan. Melakukan kejahatan, melakukan kesalahan di pinggir trotoar lalu menggeliat di tikungan. Setidaknya memberikan informasi peringatan kepada pengemudi dalam waktu singkat agar situasi berbahaya dapat diantisipasi jauh sebelum penyeberangan. Itu sebabnya rambu-rambu harus dipasang.

Analisis kecelakaan, kecelakaan (menurut lokasi, lokasi, situasi, pengguna jalan, dll) merupakan prasyarat penting dalam menangani dan mencegah kecelakaan. Pemetaan ini juga sangat penting sebagai masukan untuk perbaikan lokasi-lokasi yang sering terjadi kecelakaan. Berbagai laporan berulang kali menyebutkan bahwa lebih dari 70% kecelakaan di jalan raya disebabkan oleh faktor manusia. Penekanan yang terus menerus pada faktor manusia nampaknya telah melupakan aspek jalan dan lingkungan sebagai faktor penyebab penting lainnya. Sementara itu, fakta dari berbagai kajian ilmiah menunjukkan bahwa meski faktor manusia mendominasi, namun kontribusi faktor lain, terutama jalan dan lingkungan, tidak bisa dihilangkan begitu saja.

Dari persentase indikator penyebab kecelakaan dapat disimpulkan bahwa yang terjadi menunjukkan bahwa masyarakat dengan tingkat kecelakaan tertinggi adalah masyarakat dengan nilai 70%, hal ini disebabkan karena pengemudi selalu lalai dalam berkendara. Untuk menekan angka kecelakaan, Jalan Raya Umum harus secara berkala memperhatikan kondisi fisik dan kondisi fasilitas jalan sebelum angka kecelakaan lalu lintas meningkat.

Tabel 3. berdasarkan hasil penelitian serta data sekunder yang diperoleh.

Faktor Penyebab Kecelakaan	Jumlah	Persentase
Faktor Manusia	198	59,82%
Faktor Kendaraan	103	31,12%
Faktor Kondisi Lingkungan Fisik	30	9,06%
Jumlah	331	100%

Sumber : Kasat Laka Lantas Polres Kolaka 2023

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, pada Jalan Poros Kolaka - Kolaka Timur Km 16+00 - Km 20+00, Kecamatan Kolaka, Kabupaten Kolaka, Provinsi Sulawesi Tenggara, terdapat beberapa permukaan jalan yang rusak dan kondisi fasilitas jalan yang kurang memadai, sehingga dapat berdampak pada tingkat keselamatan pengguna Jalan. Jalan di beberapa tempat sempit, tidak ada rambu lalu lintas dan perlu adanya penerangan jalan. Apalagi di tempat-tempat tertentu yang bisa terjadi kecelakaan, seperti tikungan tajam. Sistem jalan yang tidak lengkap dapat menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan dan menimbulkan kecelakaan.

Berdasarkan hasil penelitian di Jalan Poros Kolaka - Kolaka Timur Km 16+00 - Km 20+00 Kecamatan Kolaka Kabupaten Kolaka Provinsi Sulawesi Tenggara terdapat tiga faktor yang menjadi penyebab angka kecelakaan yaitu faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor fisik. . Faktor lingkungan. Dari banyaknya kasus kecelakaan tersebut, dapat disimpulkan bahwa yang terjadi menunjukkan bahwa faktor manusia yang mempunyai angka kecelakaan tertinggi disebabkan karena pengemudi yang selalu lalai dalam berkendara.



DAFTAR PUSTAKA

Austroroads, 2002, Road Safety Audit, 2nd edition, Austroroads Publication.

Dafid Wal Ikroom, 2014, *Skripsi Mengurangi Resiko Kecelakaan Lalu-Lintas Melalui Audit Keselamatan Jalan*.

Ditjen Bina Marga, 2007.b, *Modul Pelatihan Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) dalam Penyelenggaraan Jalan Berkeselamatan*, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.

<https://id.wikipedia.org/wiki/Audit>, 2021.

<https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>, 2021.

<https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan>, 2021.

Jurnal Teoretis dan Terapan Bidang Rekayasa Sipil, Agus Taufik Mulyono, Berlian Kushari, Hendra Edi Gunawan.

Mulyono, A.T., Kushari, B., Faisol, Kurniawati dan Gunawan, H.E., 2008, *Modul Pelatihan Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) dalam Penyelenggaraan Jalan Berkeselamatan*, FSTPT.

MODUL Penyelenggaraan Jalan Berkeselamatan, 2011, Prof. Dr. Agus Taufik Mulyono, Berlian Kushari, Dr.Eng (cand).

Pedoman Konstruksi dan Bangunan, Audit Keselamatan Jalan, 2004, Departemen pekerjaan Umum.

Tri Tjahjono, martha Leni Siregar, Yola Pratiwi, 2010, *Audit keselamatan jalan layang akses UI ditinjau dari sisi perancangan geometrik jalan*.

Ismayana. (n.d.). *Audit Keselamatan Jalan (Road Safety Audit) Ruas Jalan Poros Kolaka – Mangolo Kecamatan Latambaga Kabupaten Kolaka Pada KM 1 – KM 4*.

Mulyono., A. T. (2009). *Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus Jalan Nasional KM 78-KM 79 Jalur Pantura Jawa, Kabupaten Batang)*. Teknik Sipil