

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu peristiwa tidak terencana yang terjadi di jalan raya akibat benturan antara dua kendaraan maupun antara kendaraan dengan pejalan kaki, yang menimbulkan korban jiwa maupun kerusakan materiil (Sari & Lestari, 2024). Laju pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak diimbangi dengan peningkatan kedisiplinan pengguna jalan dalam mematuhi aturan lalu lintas menyebabkan timbulnya berbagai permasalahan pada sistem transportasi (Oktopianto et al., 2021). Oleh karena itu, aspek keselamatan lalu lintas perlu mendapatkan perhatian yang lebih serius mengingat tingginya volume kendaraan yang beroperasi dan masih rendahnya kesadaran berlalu lintas di kalangan masyarakat (Kurnia, 2024). Secara umum, kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh empat kelompok faktor utama, yaitu faktor manusia, faktor lingkungan, faktor kendaraan, dan faktor jalan. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2023) menyatakan bahwa sekitar 28 persen kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia, 20 persen oleh faktor lingkungan, 18 persen oleh kondisi kendaraan, serta 15 persen oleh faktor geometrik dan kondisi jalan.

Faktor manusia merupakan kontributor terbesar dalam kejadian kecelakaan lalu lintas, terutama akibat rendahnya kesadaran dan kedisiplinan pengguna jalan. Salah satu perilaku yang kerap ditemui adalah penggunaan ponsel saat mengemudi, yang mengurangi tingkat konsentrasi pengemudi dan seringkali disertai dengan kecepatan kendaraan yang tinggi (Feni & Mubalus, 2023). Pada tahun 2024, tingkat kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami peningkatan yang cukup signifikan dengan jumlah 79.220 kasus hingga tanggal 5 Agustus, di mana bulan April tercatat sebagai periode dengan kejadian kecelakaan tertinggi, yakni sebanyak 11.924 kasus, sedangkan penurunan jumlah kecelakaan terjadi pada bulan Juni dan Juli. Kecelakaan lalu lintas tersebut didominasi oleh keterlibatan sepeda motor, yang mencapai 76,42% dari total 722.470 unit kendaraan

yang terlibat sepanjang tahun. Dari total 117.962 korban kecelakaan, 7,21% di antaranya meninggal dunia, 8,26% mengalami luka berat, dan 84,51% lainnya menderita luka ringan (Media Hub Humas Polri, 2024).

Kabupaten Lumajang tercatat sebagai salah satu wilayah dengan angka kecelakaan lalu lintas cukup tinggi di Jawa Timur, dengan tren kejadian ratusan kasus per tahun dan dominasi korban pada pengguna sepeda motor. Penelitian (Muzahidin, 2024) menunjukkan bahwa pada tahun 2018 terjadi 506 kecelakaan dan meningkat menjadi 601 kasus pada tahun 2019 di wilayah hukum Polres Lumajang. Hal ini mengindikasikan bahwa permasalahan keselamatan lalu lintas di Kabupaten Lumajang masih menjadi isu yang perlu mendapatkan perhatian serius, terutama pada koridor-koridor dengan volume lalu lintas tinggi (Nugroho, 2023).

Hasil penelitian di wilayah hukum Polres Lumajang menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas didominasi oleh faktor manusia, terutama sikap berkendara yang tidak tertib, kecepatan berlebih, dan rendahnya kepatuhan terhadap rambu lalu lintas. Di sisi lain, ketersediaan perlengkapan jalan seperti rambu peringatan, marka, lampu penerangan, dan fasilitas keselamatan lainnya di beberapa ruas jalan Kabupaten Lumajang masih di bawah 50% dari standar, sehingga berkontribusi terhadap tingginya risiko kecelakaan pada segmen-segmen tertentu (Widharma, 2017). Kombinasi antara perilaku pengguna jalan yang berisiko dan infrastruktur yang belum memadai tersebut menjadi salah satu penyebab utama terbentuknya daerah rawan kecelakaan.

Penelitian terkait kecelakaan lalu lintas di Lumajang tidak hanya menyoroti aspek penegakan hukum, tetapi juga menekankan perlunya pendekatan preventif melalui identifikasi dan analisis mendalam terhadap daerah rawan kecelakaan (Nugroho, 2023). Analisis tersebut mencakup pengkajian pola kejadian kecelakaan, faktor penyebab, karakteristik geometrik jalan, serta kondisi lingkungan jalan untuk merumuskan rekomendasi penanganan yang tepat sasaran. Dengan demikian, kajian mengenai daerah rawan kecelakaan di Kabupaten Lumajang menjadi penting sebagai dasar perencanaan rekayasa lalu lintas, prioritas perbaikan

infrastruktur, serta penguatan program keselamatan jalan di tingkat daerah.

Berdasarkan hasil-hasil penelitian sebelumnya yang lebih banyak berfokus pada pemetaan dan deskripsi umum kecelakaan, masih diperlukan kajian lanjutan yang menganalisis secara lebih spesifik karakteristik daerah rawan kecelakaan di Kabupaten Lumajang, baik dari sisi lokasi, tipe kecelakaan, maupun faktor penyebab dominan pada tiap segmen jalan. Analisis tersebut diharapkan dapat memberikan kontribusi praktis bagi pemerintah daerah dan instansi terkait dalam merumuskan strategi penanganan yang lebih terarah, seperti penambahan perlengkapan jalan, perbaikan geometri, pengaturan kecepatan, serta program edukasi berlalu lintas yang berbasis pada data daerah rawan kecelakaan.

Mengingat daerah di Kabupaten Lumajang yang cukup luas dan tidak semua daerah merupakan daerah rawan kecelakaan maka diperlukannya penelitian mengenai "ANALISIS PENENTUAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN MENGGUNAKAN METODE EAN DAN UCL PADA WILAYAH KABUPATEN LUMAJANG".

## **I.2 Tujuan**

Adapun tujuan pada rumusan masalah adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui daerah di Kabupaten Lumajang yang memiliki frekuensi kecelakaan tertinggi.
2. Mengetahui daerah di Kabupaten Lumajang yang menjadi daerah rawan kecelakaan.

## **I.3 Manfaat**

Dalam pelaksanaan magang dan penyusunan laporan kelompok terdapat beberapa manfaat yang diperoleh, yaitu:

1. Bagi kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ)

Hasil dari penyusunan laporan magang individu ini diharapkan dapat menjadi salah satu acuan dalam upaya meningkatkan kualitas sistem pembelajaran, khususnya pada program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan, serta mempererat kerja sama dengan mitra eksternal, terutama Pemerintah Kabupaten Lumajang.

## 2. Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Lumajang

Laporan magang individu ini diharapkan dapat memberikan dukungan berupa data sekunder kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Lumajang sebagai bahan pertimbangan dalam menangani permasalahan daerah rawan kecelakaan. Data tersebut dapat dijadikan dasar dalam proses pengambilan keputusan serta perumusan kebijakan yang lebih tepat sasaran dan efisien.

## 3. Bagi Taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Penyusunan laporan magang individu ini memberikan pengalaman dan pembelajaran berharga dalam memahami kondisi lapangan serta dunia kerja secara langsung, sebagai wujud penerapan ilmu yang telah diperoleh selama menempuh pendidikan di kampus.

### **I.4 Ruang Lingkup**

Adapun ruang lingkup pelaksanaan magang ini sebagai berikut:

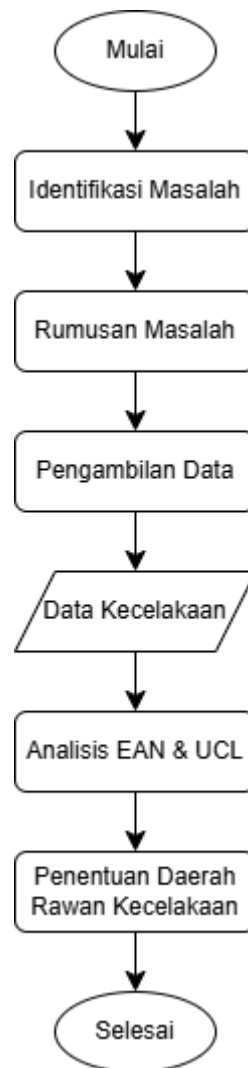
1. Penyusunan laporan magang individu ini dilakukan saat pelaksanaan magang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lumajang selama 6 bulan.
2. Penelitian ini dilakukan pada ruas jalan yang ada pada masing-masing kecamatan di Kabupaten Lumajang.
3. Analisis penentuan daerah rawan kecelakaan di Kabupaten Lumajang menggunakan metode EAN dan UCL
4. Data penelitian didapatkan dari Satlantas Polres Lumajang.

### **I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang**

Pelaksanaan kegiatan Magang oleh taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Semester VII Tahun akademik 2025/2026 dilaksanakan secara aktif dari tanggal 1 September 2025 sampai dengan 28 Februari 2026 yang bertempat di Dinas Perhubungan Kabupaten Lumajang.

## I.6 Metode Kegiatan

### I.6.1 Bagan Alir



**Gambar I.1** Bagan Alir Kegiatan

### I.6.2 Pengumpulan dan Analisis Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari Satlantas Polres Kabupaten Lumajang yaitu data kecelakaan 3 tahun terakhir dari tahun 2023 – 2025.

I.6.3 Jadwal Kegiatan Magang

**Tabel I.1** Jadwal Kegiatan Magang

NO	NAMA KEGIATAN	SEPTEMBER				OKTOBER				NOVEMBER				DESEMBER				JANUARI				FEBRUARI			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pengenalan Lingkungan kerja dan Orientasi di Dinas Perhubungan Kabupaten Lumajang	■																							
2	Identifikasi Permasalahan lapangan dan Penentuan Topik Magang	■	■	■	■																				
3	Pengumpulan Data untuk Penyusunan Laporan Kegiatan Kelompok		■	■	■																				
4	Penyusunan Laporan Kegiatan Magang Kelompok			■	■	■	■	■	■																
5	Presentasi awal (Seminar Magang I)									■															
6	Pengumpulan Data untuk Penyusunan Laporan Kegiatan Individu		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■								
7	Penyusunan Laporan Kegiatan Magang Individu						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
8	Presentasi kedua (Seminar Magang II)																						■		

9	Penyusunan Proposal Tugas Akhir																					
10	Seminar Proposal Tugas Akhir																					
11	Pengumpulan Data Tambahan serta Penyusunan Laporan Tugas Akhir																					
12	Logbook Kegiatan Harian																					