



# Journal of Applied Engineering Sciences

Volume 4, Issue 1, January 2021

P-ISSN 2615-4617

E-ISSN 2615-7152

Open Access at : <https://ojs-ft.ekasakti.org/index.php/JAES/>

## ANALISA KORELASI KECELAKAAN DENGAN JENIS KENDARAAN BERMOTOR, STATUS JALAN DAN USIA PENGENDARA DI KOTA PADANG SUMATERA BARAT

## ACCIDENT CORRELATION ANALYSIS WITH TYPE OF MOTOR VEHICLE, ROAD STATUS AND AGE OF DRIVERS IN PADANG CITY, WEST SUMATRA

Rifki Abdilah Alfath <sup>1)</sup>, Hardi Wijaya <sup>2)</sup>, Maha Putri Handayani AS <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Dan Perencanaan, Universitas Ekasakti, Padang.

E-mail: [rifki\\_4bilahalfath@gmail.com](mailto:rifki_4bilahalfath@gmail.com)

### INFO ARTIKEL

#### Koresponden

Rifki Abdilah  
Alfath

[rifki\\_4bilahalfath@  
gmail.com](mailto:rifki_4bilahalfath@gmail.com)

#### Kata kunci

Faktor Kecelakaan,  
Nilai Korelasi, Jenis  
Kendaraan, Usia  
Pengendara, Status  
Jalan

#### Open Access at :

[https://ojs-  
ft.ekasakti.org/inde  
x.php/JAES/](https://ojs-ft.ekasakti.org/index.php/JAES/)

Hal: 060 - 075

### ABSTRAK

Penelitian ini, penulis menjabarkan/mendesripsikan data yang sudah diperoleh dari laka lantas atau bisa dibilang yang sudah terjadi dengan menggunakan metoda pengolahan data kuantitatif. Dimana semua data yang diperoleh dibuat berupa tabulasi dalam bentuk tabel dan grafik dengan mengelompokkan data kecelakaan berdasarkan tipe jalan dan jenis kendaraan, dan dari sana akan terlihat analisa 3 faktor kecelakaan mana yang lebih tinggi angka korelasinya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Jenis kendaraan yang sering terjadi kecelakaan adalah jenis kendaraan sepeda motor, yang mana terdapat persentase korban sebanyak 2.970 kejadian atau sebanyak 90% dengan nilai korelasi pada sepeda motor 1, mobil penumpang 0,99, mobil bus 0,99, mobil beban 0,97, kendaraan khusus 0,98. Karakteristik korban berdasarkan usia yang terlibat pada kecelakaan lalu lintas tertinggi di kota Padang Sumatera Barat tahun 2017-2020 didominasi berusia 26-30 tahun pada setiap tahunnya dengan nilai korelasi pada usia 5-15 tahun 1, usia 16-25 tahun 0,80, usia 26-30 tahun 0,26, usia 31-40 tahun 0,80, usia 41-50 tahun 0,96 dan usia 51-60 tahun 0,30. Status jalan yang menjadi tempat kecelakaan terbesar adalah terdapat di jalan kabupaten, yang mana terdapat persentase korban sebanyak 2.273 kejadian atau sebanyak 55% dengan nilai korelasi pada jalan nasional 1, jalan provinsi 0,99, jalan kabupaten 0,99 dan jalan desa 0,99. Pada ketiga analisa faktor kecelakaan, yaitu: jenis kendaraan, usia pengendara dan status jalan dapat disimpulkan bahwa angka korelasi lebih tinggi terdapat di status jalan sebesar 4.189 kecelakaan yang terjadi sejak tahun 2017 hingga 2020.

Copyright © 2021 JAES. All rights reserved.

---

**ARTICLE INFO**

**ABSTRACT**

**Corresponden**

**Rifki Abdilah Alfath**  
rifki\_4bilahalfath@gmail.com

**Keywords:**

Accident Factors,  
Correlation Value,  
Vehicle Type, Rider  
Age, Road Status

**Open Access at :**

<https://ojs-ft.ekasakti.org/index.php/JAES/>

**Page: 060 – 075**

In this study, the author describes/describes the data that has been obtained from an accident or what has happened by using quantitative data processing methods. Where all the data obtained is made in the form of tabulations in the form of tables and graphs by grouping accident data by road type and vehicle type, and from there it will be seen an analysis of 3 accident factors which has a higher correlation rate. The results showed that the type of vehicle that often occurs in accidents is the type of motorcycle vehicle, where there is a percentage of victims as many as 2,970 incidents or as much as 90% with a correlation value of motorcycle 1, passenger car 0.99, bus car 0.99, car load 0.97, special vehicles 0.98. Characteristics of victims based on the age involved in the highest traffic accidents in the city of Padang, West Sumatra in 2017-2020 dominated by the age of 26-30 years in each year with a correlation value at the age of 5-15 years 1, age 16-25 years 0.80, age 26-30 years 0.26, 31-40 years 0.80, 41-50 years 0.96 and 51-60 years 0.30. The status of the roads where the largest accidents occur is on district roads, where the percentage of victims is 2,273 incidents or as much as 55% with a correlation value on national roads 1, provincial roads 0.99, district roads 0.99 and village roads 0.99. In the three analysis of accident factors, namely: type of vehicle, age of driver and road status, it can be concluded that the higher correlation rate is found in road status of 4,189 accidents that occurred from 2017 to 2020.

Copyright © 2021 JAES. All rights reserved.

---

**PENDAHULUAN**

Jalan raya merupakan salah satu sarana transportasi darat, di samping sarana transportasi lainnya. Sarana ini adalah salah satu bagian yang terpenting dalam menumbuhkan, mendukung dan memperlancar laju pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Prasarana jalan merupakan urat nadi kelancaran lalu-lintas di darat. Lancarnya arus lalu-lintas akan sangat mendukung perkembangan ekonomi suatu daerah, termasuk kota Padang. Apabila prasarana jalan diibaratkan sebagai urat nadi, maka armada angkutan adalah ibarat darah yang mengalir melalui urat nadi tersebut. Jumlah kendaraan bermotor di kota Padang setiap tahunnya terus meningkat, seiring dengan perkembangan kegiatan ekonomi dan pesatnya pertumbuhan penduduk.

Dan dalam waktu yang relatif singkat jumlah kendaraan bermotor bertambah berlipat ganda sementara ruang gerak bagi kendaraan ini pembangunannya agak lamban. Dengan kata lain, perkembangan prasarana angkutan darat ini selalu tertinggal oleh perkembangan jumlah armada angkutan. Demikian juga dengan pengaturan arus lalu-lintasnya dan kurang disiplinnya mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya. Akhirnya timbul persoalan lalu-lintas yang berhubungan dengan keselamatan nyawa yaitu kecelakaan lalu-lintas. Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang perlu mendapatkan perhatian khusus, karena

kecelakaan selalu berdampak pada kerusakan, kerugian material dan dapat merenggut nyawa korban.

Timbulnya kecelakaan lalu-lintas di jalan raya yang semakin tinggi sebagian besar juga diakibatkan atau diawali dengan oleh perilaku pengendara yang melanggar aturan perundang-undangan lalu-lintas yang ada, seperti mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi atau tidak dengan hati-hati, mengendarai kendaraan bermotor tidak memiliki surat izin mengemudi, melanggar rambu-rambu lalu-lintas dan marka jalan dan berbagai bentuk pelanggaran lainnya. Sehingga perlu adanya kajian mengenai analisa antara status jalan dan jenis kendaraan yang menyebabkan kecelakaan lalu-lintas.

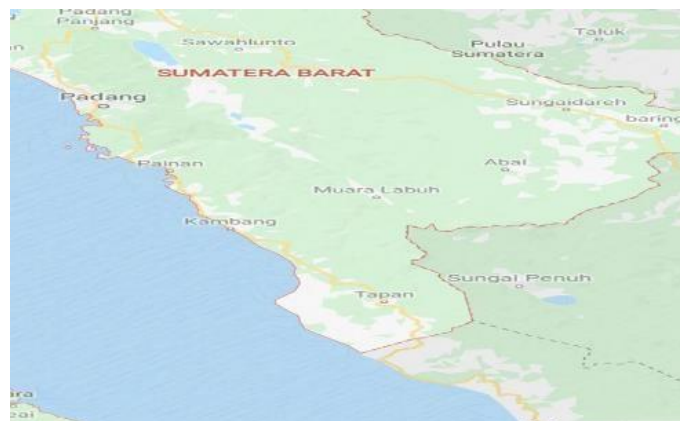
Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk menganalisa ada tidaknya hubungan tipe jalan dan jenis kendaraan bermotor terhadap jumlah kecelakaan lalu-lintas, maka penulis memilih judul skripsi ini : "ANALISA KORELASI KECELAKAAN DENGAN JENIS KENDARAAN BERMOTOR, STATUS JALAN DAN USIA PENGENDARA DI KOTA PADANG SUMATERA BARAT". Dan berpedoman pada ilmu-ilmu yang didapat atau dipelajari di bangku kuliah dan beberapa literatur yang sifatnya mendukung pada pokok masalah dalam penulisan ini.

## **METODE PENELITIAN**

### **Tempat dan Waktu Penelitian**

#### **Waktu penelitian di mulai pada**

bulan Oktober 2021. Dimana lokasi penelitian dilakukan di Kota Padang yaitu semua ruas jalan yang ada, baik itu di jalan Nasional, jalan Provinsi, jalan Kabupaten/Kota, jalan utama di kota Padang dan jalan yang ada di kota Padang, Sumatera Barat. Layout lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar 1 berikut ini :



### **Jenis Penelitian**

Jenis penelitian ini, penulis menjabarkan/mendeskripsikan data yang sudah diperoleh dari laka lantasi atau bisa dibilang yang sudah terjadi dengan menggunakan metoda pengolahan data kuantitatif. Dimana semua data yang diperoleh dibuat berupa tabulasi dalam bentuk tabel dan grafik dengan

mengelompokkan data kecelakaan berdasarkan tipe jalan dan jenis kendaraan, dan dari sana akan terlihat perbandingan jumlah kecelakaan setiap tahunnya.

### **Variabel Penelitian**

Adapun data yang diperoleh untuk penulisan ini merupakan data yang sekunder dari Dinas Lalu Lintas Polres Kota Padang. Ruang lingkup data secara keseluruhan adalah untuk kendaraan bermotor di bagi atas beberapa kategori, yaitu : mobil penumpang, mobil bus, mobil gerobak, dan sepeda motor. Sedangkan untuk jalan yang ditinjau yaitu jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/ kota. Data yang digunakan adalah data tentang jumlah kecelakaan lalu lintas yang disebabkan kendaraan bermotor dan panjang jalan mulai tahun 2017 sampai dengan tahun 2020.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Dalam sebuah penelitian diperlukan data berupa data primer dan data sekunder. Data ini digunakan sebagai bahan yang akan diolah menjadi suatu keputusan untuk mencapai tujuan penelitian. Jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah:

- **Data Primer**

Merupakan data yang diperoleh langsung dilapangan secara pengamatan data kecelakaan yang sudah penulis dapatkan dari Laka Lintas Polres Kota Padang.

- Data yang diperoleh langsung dilapangan secara pengamatan.
- Jumlah kendaraan yang telah ada sesuai kondisi pada saat dilakukannya penelitian.
- Data lapangan yang sudah di dapatkan dari Dislantas Polres kota Padang

- **Data Sekunder**

Merupakan data yang diperoleh dari instansi-instansi yang terkait dalam penelitian ini. Adapun data sekunder yang dibutuhkan dan sumbernya data jumlah kecelakaan di Kota Padang, Sumatera Barat yang diperoleh dari Dislantas Polres Kota Padang.

Adapun data sekunder yang digunakan sebagai pendukung dalam penelitian ini yaitu:

1. Jurnal dan buku sebagai referensi
2. Data kecelakaan lalu lintas di ruas jalan kota Padang 2017-2020 dari Polres kota Padang.

Adapun data yang dibutuhkan pada data sekunder:

- a. Data kecelakaan.
- b. Data status jalan.
- c. Data jenis kendaraan.
- d. Data volume lalu-lintas.
- e. Penyebab kecelakaan.

### **Teknik Analisa Data**

Dari hasil data berupa tabel dan grafik tersebut, maka akan dianalisis secara kuantitatif dengan menggunakan program excel untuk mendapatkan presentase masing-masing kriteria kemudian dilanjutkan dengan analisa secara kualitatif deskriptif, dimana hasil perhitungan persentase melalui program excel yang disajikan dalam bentuk grafik dan diagram dideskripsikan setiap kejadian dengan menguraikan penyebab-penyebab kejadian tersebut dapat terjadi, sehingga dapat diperoleh suatu kesimpulan mengenai tipe jalan dan jenis kendaraan terhadap kecelakaan yang terjadi di Kota Padang, Sumatera Barat.

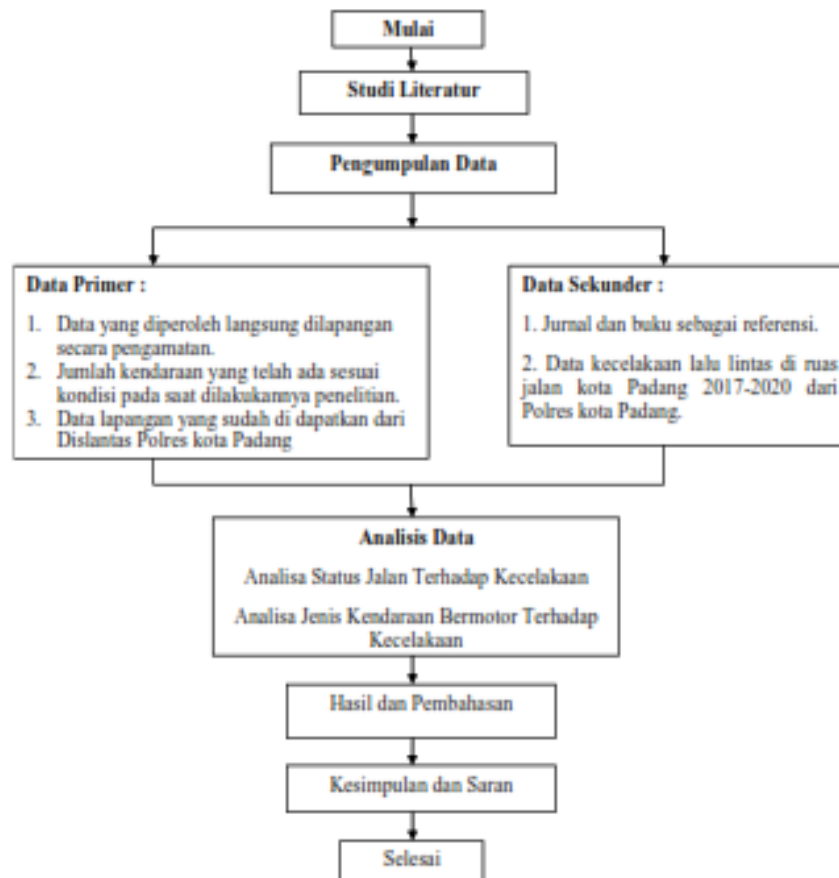
Tahapan dalam menganalisa data ada beberapa tahap yaitu :

1. Analisa status jalan terhadap kecelakaan.
2. Analisa jenis kendaraan bermotor terhadap kecelakaan.
3. Pembahasan

Dalam menganalisa data tersebut dilakukan dengan cara sebagai berikut

- a. Menganalisa klasifikasi jalan yang didalamnya termasuk klasifikasi jalan menurut fungsinya dan klasifikasi jalan menurut status.
- b. Menganalisa klarifikasi kecelakaan lalu lintas yang terbagi beberapa bagian yaitu : penggolongan kecelakaan lalu lintas, jenis kecelakaan lalu lintas, dampak kecelakaan lalu lintas.
- c. Menganalisa kendaraan bermotor berdasarkan jenis
- d. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yang didalamnya termasuk faktor manusia, faktor kendaraan, faktor lingkungan fisik
- e. Selanjutnya dilakukan pembahasan terhadap analisa tersebut

## Bagan Alir Penelitian



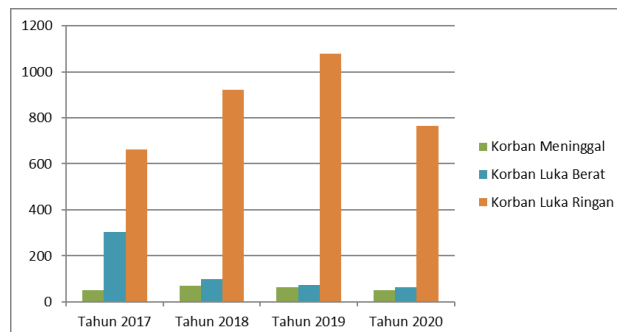
## HASIL DAN PEMBAHASAN

Identifikasi Jenis Kendaraan dan Jumlah Kecelakaan untuk membahas dan memecahkan permasalahan tentang kecelakaan lalu- lintas seperti di uraikan pada bagian sebelumnya, penulis mengumpulkan data yang berhubungan dengan permasalahan tersebut. Data yang dikumpulkan dari Ditlantas Polres Kota Padang adalah data kecelakaan lalu-lintas yang terjadi di kota Padang, serta faktor-faktor yang mempengaruhinya, diantaranya jumlah kendaraan bermotor dan status jalan di kota Padang dari tahun 2017-2020. Adapun data tersebut dapat dilihat pada tabel 1.1 – tabel 5.1 dan gambar 1.1 – gambar 5.1 sebagai berikut:

Tabel 1 Data Kecelakaan Lalu-lintas dan Korban Kejadian Di Kota Padang (Tahun 2017-2020)

Kecelakaan	Tahun				Jumlah
	2017	2018	2019	2020	
<b>Korban Meninggal</b>	51	71	65	51	238
<b>Korban Luka Berat</b>	303	100	72	65	540
<b>Korban Luka Ringan</b>	662	921	1079	766	3.428
<b>Kejadian Total</b>	1.016	1.092	1.216	882	<b>4.206</b>

Dari tabel 1.1 diatas bahwa jumlah total korban kecelakaan cukup banyak yaitu sebesar 4.206 kecelakaan yang terjadi sejak tahun 2017 hingga 2020. Dengan kecelakaan luka ringan mendominasi dengan jumlah 3.428 orang. Dari 3 (tiga) kriteria kecelakaan dengan kejadian korban terhadap manusia, korban luka ringan masih menunjukkan angka yang cukup tinggi. Namun untuk persentase dapat dilihat pada gambar 4.1 sampai gambar 4.4 berikut ini:



Sumber: Pengolahan Data (2022)

**Gambar 1 Data Korban Kecelakaan Di Kota Padang Dari Tahun 2017 Sampai Dengan Tahun 2020**

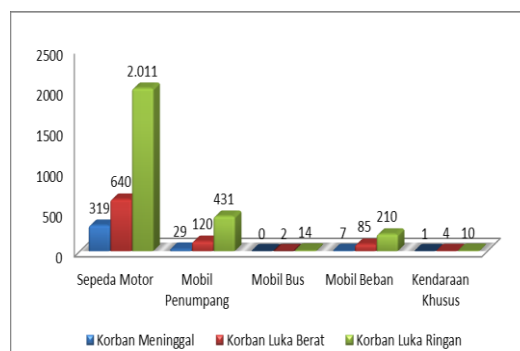
Dari gambar 1.1 terlihat bahwa terdapat peningkatan kejadian kecelakaan dari tahun 2017 sebesar 24%, 2018 sebesar 26%, 2019 sebesar 29% dan terjadi penurunan di tahun 2020 sebesar 21%, disimpulkan bahwa terjadi penurunan sebesar 3%. Dan terlihat pula bahwa korban dengan luka ringan sebesar 81% masih menduduki posisi tertinggi dilanjutkan dengan korban luka berat sebesar 13% dan korban meninggal 6%. Jadi dari total kejadian korban kecelakaan menyebabkan korban meninggal dunia dengan potensi 13% juga dapat meninggal dunia di karenakan masih ada proses panjang untuk pemulihan menjadi sehat kembali.

Hubungan Kecelakaan Lalu-lintas Dengan Jenis Kendaraan Bermotor Dalam hal ini kecelakaan dibagi dalam jenis, yaitu: korban meninggal, korban luka berat dan korban luka ringan. Sedangkan kendaraan bermotor terdiri dari: mobil penumpang, mobil bus, mobil beban dan kendaraan khusus. Dari pengumpulan data kecelakaan lalu-lintas dan kendaraan bermotor di kota Padang dapat disusun tabelnya sebagai berikut:

Tabel 2.1 Data Jumlah Kecelakaan Lalu-lintas Menurut Kendaraan Bermotor (Tahun 2017-2020)

Kendaraan Bermotor	Jumlah Total Kecelakaan			Total
	Korban Meninggal	Korban Luka Berat	Korban Luka Ringan	
Sepeda Motor	319	640	2.011	2.970
Mobil	29	120	431	580
Mobil Bus	0	2	14	16
Mobil Beban	7	85	210	302
Kendaraan Khusus	1	4	10	15
<b>Total</b>	<b>356</b>	<b>851</b>	<b>2.676</b>	<b>3.883</b>

**Grafik Diagram Batang**

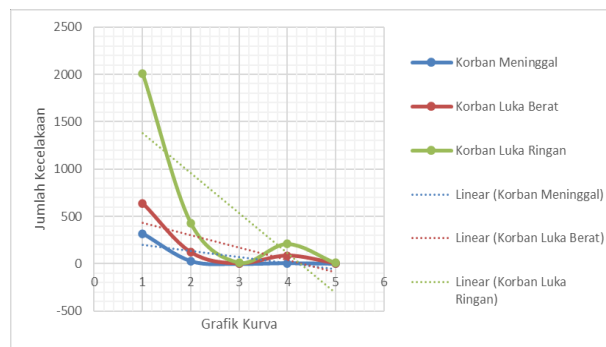




Sumber: Pengolahan Data (2022)

Gambar 2.1 Jumlah korban kecelakaan pada setiap kejadian berdasarkan jenis kendaraan bermotor tahun 2017 sampai 2020

### Grafik Kurva



Dari tabel 2.1 diatas terlihat bahwa penumpang dengan sepeda motor memiliki angka kecelakaan terbesar yaitu 2.970 kejadian. Tingginya kecelakaan pada jenis kecelakaan ini dikarenakan pengemudi yang kebanyakan adalah anak yang tidak memiliki surat izin mengemudi atau dengan kata lain masih dalam usia pelajar yang masih memiliki emosional yang belum stabil. Ditambah dengan perlengkapan keamanan yang tidak digunakan seperti helm, sarung tangan dan jaket serta tidak mengindahkan tanda lampu peringatan yang sudah diatur dalam UU No. 2 tahun 2009.

### Korelasi jenis kendaraan dari tahun ke tahun

Sepeda Motor= 1

Mobil Penumpang= 0,99

Mobil Bus= 0,99

Mobil Beban= 0,97

Kendaraan Khusus= 0,98

### 3. Hubungan Kecelakaan Lalu-lintas

**Dengan Usia Pengendara**

Dalam hal ini usia pengendara dibagi dalam beberapa umur yaitu: 5-15 tahun, 16-25 tahun, 26-30 tahun, 31-40 tahun, 41-

50 tahun, 51-60 tahun. Dari pengumpulan data kecelakaan lalu-lintas dan jumlah pelaku laka lantans berdasarkan usia di kota Padang dapat disusun tabelnya sebagai berikut:

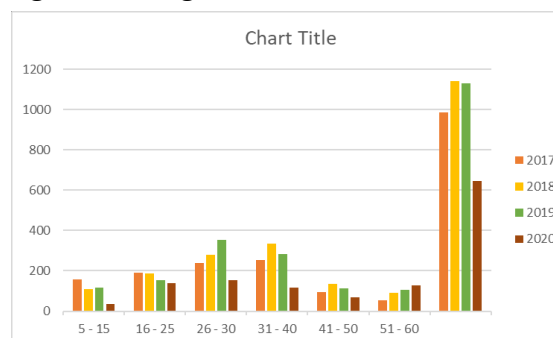
Tabel 3.1 Data Jumlah Pelaku Laka Lantans Berdasarkan Usia Di Kota Padang (Tahun 2017-2020)

Nilai Korelasi

Tahun	Jumlah Pelaku Laka Lantans Berdasarkan Usia						Jumlah
	5-15	16-25	26-30	31-40	41-50	51-60	
	15	25	30	40	50	60	
2017	156	190	239	252	95	55	987
2018	110	187	281	336	136	91	1.141
2019	118	155	355	283	113	105	1.129
2020	350	140	155	117	70	127	644

Sumber : Dislantas Polres Kota Padang (2021)

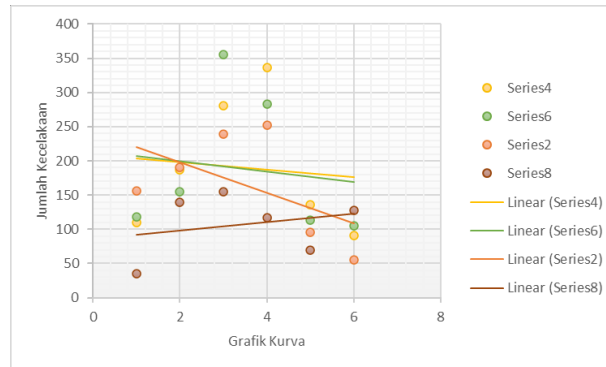
**Grafik Diagram Batang**



Sumber: Pengolahan Data (2022)

Gambar 3.1 Jumlah korban kecelakaan pada setiap kejadian berdasarkan usia pengemudi tahun 2017 sampai 2020

### Grafik Kurva



Karakteristik korban berdasarkan usia yang terlibat pada kecelakaan lalu lintas tertinggi di kota Padang Sumatera Barat tahun 2017-2020 didominasi berusia 26-30 tahun pada setiap tahunnya. Kecelakaan lalu lintas tertinggi melibatkan korban berusia 26-30 tahun terjadi sebanyak 355 korban

Korelasi usia pengemudi dari tahun ke tahun

- Usia 5-15 tahun = 1
- Usia 16-25 tahun = 0,80
- Usia 26-30 tahun = 0,26
- Usia 31-40 tahun = 0,80
- Usia 41-50 tahun = 0,96
- Usia 51-60 tahun = 0,30

### Hubungan Kecelakaan Lalu-lintas Dengan Status Jalan

Dalam hal ini kecelakaan dibagi dalam 4 jenis, yaitu: korban meninggal, korban luka berat dan korban luka ringan. Sedangkan status jalan terdiri dari: Jalan nasional, Jalan provinsi, Jalan kabupaten/kota dan Jalan desa. Dari pengumpulan data kecelakaan lalu-lintas dan status jalan di kota Padang dapat disusun pada tabel berikut ini:

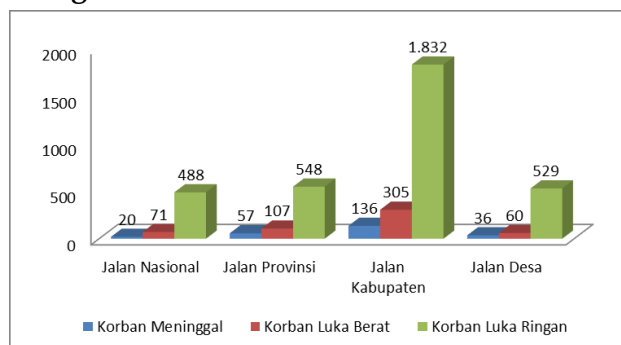
Tabel 4.1 Data Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Status Jalan (Tahun 2017-2020)

### Nilai Korespondensi

Status Jalan	Jumlah Kecelakaan			Jumlah
	Korban Meninggal	Korban Luka Berat	Korban Luka Ringan	
Jalan Nasional	20	71	488	579
Jalan Provinsi	57	107	548	712
Jalan Kabupaten	136	305	1.832	2.273
Jalan Desa	36	60	529	625
<b>Jumlah</b>	<b>249</b>	<b>540</b>	<b>3.397</b>	<b>4.189</b>

Dari tabel 4.1 diatas bahwa jumlah total korban kecelakaan menurut status jalan cukup banyak yaitu sebesar 4.189 kecelakaan yang terjadi sejak tahun 2017 hingga 2020. Jenis jalan yang menjadi tempat kecelakaan terbesar adalah jenis jalan kabupaten, yang mana terdapat persentase korban sebanyak 2.273 kejadian atau sebanyak 55%, jalan provinsi 23%, jalan nasional 8%, jalan desa 14%. hal ini disebabkan karena pada jalan kabupaten masih banyak yang rusak dan kuota volume lalu lintas semakin meningkat sehingga kapasitas jalan semakin tidak memadai.

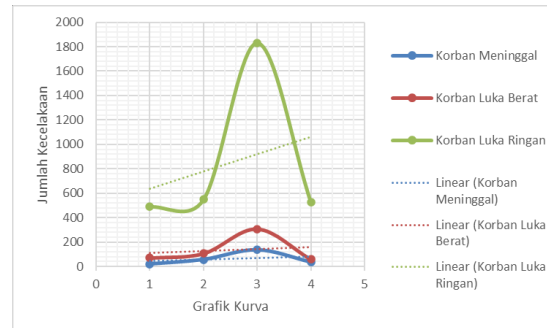
**Grafik Diagram Batang**



Sumber: Pengolahan Data (2022)

Gambar 4.1 Jumlah korban kecelakaan pada setiap kejadian berdasarkan status jalan tahun 2017 sampai 2020

### Grafik Kurva



Dari gambar 4.1 diatas, diperoleh data bahwa jalan kabupaten memberikan kontribusi korban paling besar yaitu sebanyak 55% dengan uraian korban meninggal 6% dan korban luka berat 13% serta luka ringan sebanyak 81%. Hal ini disebabkan karena pada jalan kabupaten masih banyak yang rusak dan kuota volume lalu lintas semakin meningkat sehingga kapasitas jalan semakin tidak memadai, ditambah dengan tingginya jumlah kendaraan sepeda motor yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas tanpa menggunakan alat perlindungan diri, serta sopir mobil yang mengendarai mobil dalam keadaan mengantuk dan ugal-ugalan, serta adanya faktor human error. Hal inilah yang menyebabkan tingginya angka kecelakaan dengan luka ringan dan luka berat dari total kecelakaan yang terjadi.

### Korelasi status jalan dari tahun ke tahun

Jalan Nasional= 1

Jalan Provinsi= 0,99

Jalan Kabupaten= 0,99

Jalan Desa= 0,99

### Analisa 3 Faktor Kecelakaan

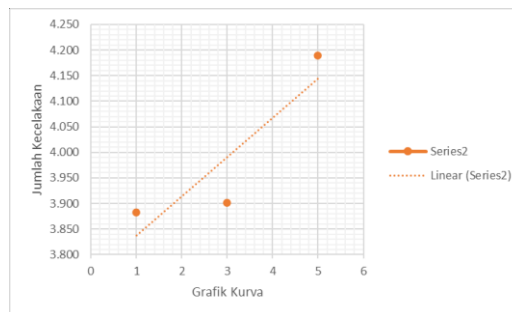
Dalam hal ini hubungan ketiga faktor kecelakaan, yaitu: jenis kendaraan, usia pengendara dan status jalan. Dari analisa yang sudah dibuat antara jenis kendaraan, usia pengendara dan status jalan dapat disusun tabelnya sebagai berikut:

Tabel 5.1 Data Jumlah Analisa 3 Faktor Kecelakaan pada Jenis Kendaraan, Usia Pengendara dan Status Jalan (Tahun 2017-2020)

Tahun	Faktor Kecelakaan			Jumlah
	Jenis Kendaraan	Usia Pengendara	Status Jalan	
2017-2020	3.883	3.901	4.189	11.973

Dari tabel 5.1 diatas bahwa jumlah total korban kecelakaan menurut status jalan cukup banyak yaitu sebesar 4.189 kecelakaan yang terjadi sejak tahun 2017 hingga 2020. Hal ini disebabkan karena pada status jalan rentan terhadap kecelakaan dan kuota volume lalu lintas semakin meningkat sehingga kapasitas jalan semakin tidak memadai.

**Grafik Kurva**



Sumber: Pengolahan Data (2022)

Gambar 5.1 Jumlah korban kecelakaan pada setiap kejadian berdasarkan ketiga faktor dari tahun 2017 sampai 2020

Dari gambar 4.5 diatas, dapat disimpulkan bahwa angka korelasi lebih tinggi terdapat di status jalan sebesar 4.189 kecelakaan yang terjadi sejak tahun 2017 hingga 2020. Hal ini disebabkan karena pada status jalan rentan terhadap kecelakaan dan kuota volume lalu lintas semakin meningkat sehingga kapasitas jalan semakin tidak memadai, dan inilah juga yang menyebabkan tingginya angka kecelakaan dengan luka ringan dan luka berat dari total kecelakaan yang terjadi.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Setelah dilakukan analisa maka dapat diambil beberapa kesimpulan antara lain :

1. Jenis kendaraan yang sering terjadi kecelakaan adalah jenis kendaraan sepeda motor, yang mana terdapat persentase korban sebanyak 2.970 kejadian atau sebanyak 90% dengan nilai korelasi pada sepeda motor 1, mobil penumpang 0,99, mobil bus 0,99, mobil beban 0,97, kendaraan khusus 0,98.
2. Karakteristik korban berdasarkan usia yang terlibat pada kecelakaan lalu lintas tertinggi di kota Padang Sumatera Barat tahun 2017-2020 didominasi berusia 26-30 tahun pada setiap tahunnya dengan nilai korelasi pada usia 5-15 tahun 1, usia 16-25 tahun 0,80, usia 26-30 tahun 0,26, usia 31-40 tahun 0,80, usia 41-50 tahun 0,96 dan usia 51-60 tahun 0,30.
3. Status jalan yang menjadi tempat kecelakaan terbesar adalah terdapat di jalan kabupaten, yang mana terdapat persentase korban sebanyak 2.273 kejadian atau sebanyak 55% dengan nilai korelasi pada jalan nasional 1, jalan provinsi 0,99, jalan kabupaten 0,99 dan jalan desa 0,99.
4. Pada ketiga analisa faktor kecelakaan, yaitu: jenis kendaraan, usia pengemudi dan status jalan dapat disimpulkan bahwa angka korelasi lebih tinggi terdapat di status jalan sebesar 4.189 kecelakaan yang terjadi sejak tahun 2017 hingga 2020.

### Saran

Dari hasil pengamatan dan penelitian yang penulis lakukan, ada beberapa saran yang penulis kemukakan yaitu :

1. Tiga aspek menjadi perhatian khusus pemerintah.
2. Adanya kebijakan law enforcement yang lebih baik sehingga anak usia pelajar tidak lagi menggunakan kendaraan sebelum waktunya.
3. Otoritas penerbit SIM (Surat Izin Mengemudi) lebih memperketat/memperbaiki penerbitan SIM untuk usia 26-30 tahun.
4. Diharapkan jalan kabupaten menjadi perhatian khusus baik secara geometrik jalannya ataupun kelayakan jalan serta kelengkapan fasilitasnya.

### DAFTAR PUSTAKA

Ditjen Perhubungan Darat. 2006. Laporan Akhir Pedoman Teknis Kampanye Program Keselamatan. Jakarta : Author. Diakses melalui [www.hubdat.we.id](http://www.hubdat.we.id) tanggal 20 mei 2021

Ditjen Perhubungan Darat 2010. Ditjen Perhubungan Darat 2010. Diakses melalui [www.hubdat.web.id](http://www.hubdat.web.id) tanggal 22 mei 2021

DepHub RI, 2011. Kecelakaan Lalu Lintas Tempati Urutan Tiga Penyebab Kematian. Jakarta : Pusat Komunikasi Publik. Diakses melalui <http://www.dephub.go.id> tanggal 22 mei 2021

- Heinrich, H.W.1980. *Industrian Accident Prevention*. New York : Mcgraw- Hill Book Company
- Hoob, F. D., 1995. *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas*. Edisi kedua, Gadjah Mada University press. Yogyakarta.
- Kartika, M., 2009 . *Analisa Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Depok Tahun 2008*. Skripsi.Fakultas kesehatan masyarakat. Universitas Indonesia, Jakarta
- Kemhub RI, 2011. *Perhubungan Darat Dalam Angka 2010*. <http://www.hubdat.web.id> diakses tanggal 22 mei 2021
- O'neil B., 2002. *Highway Safety and William Haddon, Jr.*<http://www.contingencies.org/janf eb02/crashes.pdf>. Diakses tanggal 22 mei 2021
- Republik indonesia, 1992. *Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*
- Republik Indonesia, 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas*.
- Republik Indonesia, 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Transportasi Jalan Raya*
- Republik Indonesia, 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor*
- Republik Indonesia, 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi*.
- Republik Indonesia, 1998. *Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1998 tentang Penangguhan Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Keselamatan*.
- Republik Indonesia, 2009. *Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Suma'mur P.K., 2009. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperes)*. CV. Sagung Seto, Jakarta.
- Warpani, S. P.,2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB, Bandung