

PENURUNAN TINGKAT KECELAKAAN LALU LINTAS MENUJU ZERO ACCIDENT MELALUI METODE AUDIT KESELAMATAN JALAN PADA RUAS JALAN KOLAKA – KOLAKA UTARA

(Reducing Traffic Accident Rates To Zero Accident Through The Road Safety Audit Method On The Kolaka – North Kolaka Read Section)

Arya Dirgantara¹, La Ode Dzakir², Al Tafakur La Ode¹, Sahrul Poalahi Salu², Septi Adnan¹, Faisal¹

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Sembilanbelas November Kolaka

²Program Studi Teknik Pertambangan, Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Sembilanbelas November Kolaka

E-mail: aryapolo@gmail.com

Diterima 27 September 2025, Disetujui 20 Oktober 2025

ABSTRAK

Salah satu ruas jalan Trans-Sulawesi yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas adalah Ruas jalan Kolaka-Kolaka Utara. Kawasan hutan lindung pada Tanjakan Tamborasi (KM 78 – KM 81) di Kecamatan Iwomenda Kabupaten Kolaka merupakan kawasan rawan kecelakaan tertinggi dengan total 87 kecelakaan sejak tahun 2022. Adapun faktor penyebabnya yaitu kondisi geometrik jalan yang buruk, kerusakan fasilitas jalan, kurangnya pencahayaan, dan kelalaian pengemudi. Tujuan penelitian ini adalah untuk memberikan kajian akademik bagi pemerintah setempat dalam melaksanakan penanganan kawasan rawan kecelakaan lalu lintas melalui audit keselamatan jalan guna menurunkan tingkat kecelakaan menuju Zero Accident. Metode yang digunakan yaitu metode audit keselamatan jalan meliputi survei lapangan, identifikasi titik rawan kecelakaan (black spot), analisis geometrik jalan, serta evaluasi fasilitas pendukung keselamatan seperti rambu, marka, dan penerangan jalan. Hasil audit menunjukkan bahwa beberapa segmen jalan memiliki kekurangan signifikan dalam aspek geometrik dan kelengkapan fasilitas keselamatan, yang secara langsung berkontribusi terhadap tingginya risiko kecelakaan. Persentase faktor penyebab kecelakaan yaitu faktor manusia (56,42%), faktor kendaraan (10%), faktor kondisi lingkungan fisik (21,42%), dan faktor kondisi jalan (12,14%). Rekomendasi perbaikan diberikan berdasarkan temuan audit untuk diterapkan oleh pihak terkait, seperti peningkatan kualitas infrastruktur, penambahan rambu peringatan, dan penertiban kendaraan. Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi dasar pengambilan kebijakan dalam perencanaan dan perbaikan sistem transportasi jalan guna menciptakan lingkungan lalu lintas kendaraan yang aman dan nyaman tanpa kecelakaan menuju Zero Accident di wilayah Kolaka – Kolaka Utara.

Kata Kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, Audit Keselamatan Jalan, Zero Accident

ABSTRACT

One of the Trans-Sulawesi road sections that frequently happen traffic accidents is the Kolaka – North Kolaka road section. The protected forest area on the Tamborasi Incline (KM 78 – KM 81) in Iwomenda District, Kolaka Regency is the highest accident-prone area with a total of 87 accidents since 2022. The causal factors are poor road conditions, damaged road equipment, lack of lighting, and driver negligence. The solution to address this problem is by conducting a comprehensive audit on the Kolaka – North Kolaka road section. The purpose of this study is to provide academic studies for the local government in implementing the management of traffic accident-prone areas through **road safety audits** to reduce the accident rate towards **Zero Accident**. The method used is the road safety audit method including field surveys, identification of accident-prone points (black spots), road geometric analysis, and evaluation of supporting safety facilities such as signs, markings, and street lighting. The audit results showed that several road segments have significant deficiencies in geometric aspects and the completeness of safety facilities, which directly contribute to the high risk of accidents. The percentage of factors causing accidents are human factors (56.42%), vehicle factors (10%), physical environmental conditions (21.42%), and road conditions (12.14%). Recommendations for improvement are provided based on the audit findings for implementation by relevant parties, such as improving infrastructure quality, adding warning signs, and regulating vehicles. It is hoped that the results of this study can inform policymaking in planning and improving the road transportation system to create a safe and comfortable traffic environment without accidents, aiming for a **Zero Accident** target in the Kolaka-North Kolaka area.

Key Words: Traffic Accident, Road Safety Audit, Zero Accident

PENDAHULUAN

Terletak di Sulawesi Tenggara, Kabupaten Kolaka memiliki potensi sumber daya alam yang besar. Hal ini ditandai dengan keberadaan perusahaan vital nasional yang telah beroperasi puluhan tahun. Bahkan saat ini Kabupaten Kolaka masuk dalam Proyek Strategis Nasional di bidang pengelolaan hasil tambang. Kolaka sebagai pusat ekonomi baru di Sulawesi Tenggara akan mendorong peningkatan penggunaan akses jalan yang berkontribusi pada peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas (Ode, dkk., 2022).

Salah satu ruas jalan Trans-Sulawesi yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas adalah Ruas jalan Kolaka-Kolaka Utara. Ruas **Jalan Kolaka – Kolaka Utara**, yang menghubungkan dua kabupaten utama di Provinsi Sulawesi Tenggara, memiliki peran strategis sebagai jalur penghubung antar pusat kegiatan ekonomi, sosial, dan logistik. Jalan ini juga menjadi akses utama menuju pelabuhan serta kawasan pertambangan dan pertanian di wilayah utara provinsi. Ruas jalan yang berjarak ± 141 km ini melewati 7 kecamatan yaitu Kolaka, Samaturu, Wolo, Iwomenda, Wawo, Rante Angin, dan Lasusua. Menurut data Polres Kolaka dan Kolaka Utara dalam 3 tahun terakhir sudah terjadi 150 insiden kecelakaan lalu lintas yang terjadi di sepanjang jalur Kolaka-Kolaka Utara, di mana rata-rata terjadi 22 kecelakaan lalu lintas per tahun. Kawasan hutan lindung pada Tanjakan Tamborasi (KM 78 – KM 81) di Kecamatan Iwomenda Kabupaten Kolaka merupakan kawasan rawan kecelakaan tertinggi dengan total 87 kecelakaan sejak tahun 2022.

Permasalahan kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang cukup kompleks karena melibatkan 3 variabel yang saling berkaitan yaitu manusia, sarana, dan prasarana (Ode, dkk., 2024). Kontribusi manusia sebagai penyebab terjadinya kecelakaan umumnya berkaitan dengan perilaku berkendara (Fridayanti & Prasetyanto, 2019). Selain itu, faktor pengemudi mengantuk dilaporkan memiliki hubungan yang sangat signifikan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas (Rustan, dkk., 2023). Sementara kontribusi sarana pada terjadinya kecelakaan biasanya berkaitan dengan penggunaan kendaraan yang tidak sesuai standar (Damayanti, dkk., 2023). Pada aspek prasarana, kualitas jalan dan fasilitas perlengkapan jalan adalah parameter utama yang menjadi penyebab meningkatnya tingkat kecelakaan pada daerah rawan kecelakaan (Ode, dkk., 2023). Kawasan-kawasan tertentu di jalan raya memang dapat menjadi daerah rawan kecelakaan lalu lintas karena berbagai faktor, seperti kondisi jalan yang buruk, kerusakan peralatan jalan, kurangnya pencahayaan, dan kelalaian pengemudi (Ode, dkk., 2022). Untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas di kawasan-kawasan rawan tersebut, pemerintah dan instansi terkait seharusnya melakukan audit keselamatan jalan (Ode, dkk., 2024). Audit keselamatan jalan merupakan suatu tahap evaluasi yang sistematis dalam menilai dan mengidentifikasi mengidentifikasi faktor-faktor resiko

keselamatan jalan dan memberikan rekomendasi dalam penanganan masalah yang ditemukan (Fisu, 2019).

Penelitian pada tahun 2023 yang berjudul *Audit Keselamatan Jalan untuk Penanganan Kawasan Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Poros Kolaka-Tanggetada* menyimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi karena kerusakan jalan, penyempitan badan jalan, dan tikungan tajam (Puspaningtyas, 2023). Penelitian pada tahun 2023 yang berjudul *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Kecamatan Pomalaa Kabupaten Kolaka* menunjukkan bahwa kondisi permukaan trotoar, model geometris, analisis sinyal lalu lintas, dan perangkat keselamatan jalan yang sesuai standar dapat berkontribusi dalam penurunan tingkat kecelakaan lalu lintas (Ode, dkk., 2023).

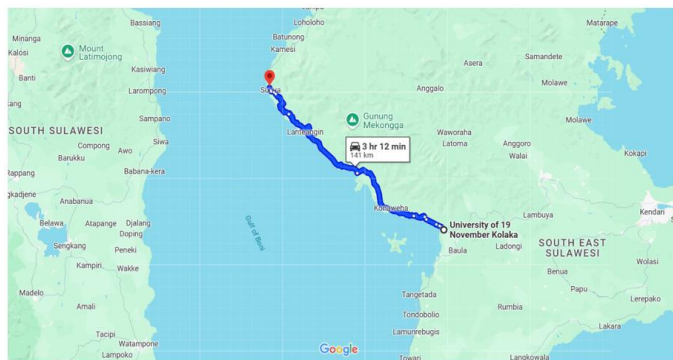
Namun dalam praktiknya, masih banyak kawasan-kawasan rawan kecelakaan lalu lintas yang belum diaudit keselamatan jalannya secara menyeluruh, termasuk ruas jalan Kolaka-Kolaka Utara. Hal ini bisa disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kurangnya anggaran, kurangnya sumber daya manusia yang terlatih, dan kurangnya kesadaran tentang pentingnya audit keselamatan jalan (Ermawati, dkk., 2019). Akibatnya, banyak kawasan-kawasan di ruas jalan poros Kolaka-Kolaka Utara yang masih belum teridentifikasi sebagai daerah rawan kecelakaan lalu lintas dan risiko kecelakaan di daerah tersebut tetap tinggi. Oleh karena itu, audit secara komprehensif di ruas jalan Kolaka-Kolaka Utara harus dilakukan. Hasil audit keselamatan jalan yang dilakukan dapat menjadi framework sebagai dasar pembuatan kebijakan, intervensi teknis, dan alokasi anggaran pembangunan yang tepat sasaran menuju Zero Accident. Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini yaitu: 1) Bagaimana metode audit keselamatan jalan dapat menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas menuju Zero Accident pada ruas jalan Kolaka-Kolaka Utara; 2) Bagaimana tindak lanjut pemerintah Kabupaten Kolaka dan Kolaka Utara terkait kajian akademik hasil audit keselamatan jalan dalam penurunan tingkat kecelakaan lalu lintas.

METODE

Penelitian ini akan menggunakan metode Audit Keselamatan Jalan 2024. Peneliti melakukan survei langsung di lapangan untuk menganalisis apakah standar keselamatan jalan telah di terapkan pada ruas jalan Kolaka-Kolaka Utara sehingga dapat menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas menuju Zero Accident. Jenis penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kuantitatif.

Penelitian ini akan dilakukan di ruas jalan Kolaka-Kolaka Utara yang memiliki jarak ± 141 KM sesuai **Gambar 1**. Sepanjang ruas jalan tersebut, penelitian ini akan memberikan hasil audit secara komprehensif. Sasaran rekomendasi hasil audit keselamatan jalan adalah kawasan Hutan Tamborasi (KM 78 – KM 81) di Kecamatan Iwomenda sebagai sampel utama.

Keseluruhan rangkaian kegiatan penelitian direncanakan rampung dalam 6 bulan yaitu bulan Juli- Desember 2025.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Penelitian ini membutuhkan data sekunder dan data primer yang digunakan untuk audit keselamatan jalan dalam penurunan tingkat kecelakaan lalu lintas menuju Zero Accident. Data sekunder yang diperlukan adalah data rencana pembangunan jalan, lalu lintas, dan laporan kecelakaan. Untuk memperoleh data tersebut, peneliti akan melakukan koordinasi dengan Dinas PUPR dan Polres setempat demi kelancaran penelitian. Sedangkan data primer yang diperlukan adalah data yang bersumber dari survei lapangan infrastruktur jalan seperti kondisi jalan, geometrik jalan, rambu-rambu lalu lintas, pencahayaan, dan pengguna jalan.

Penelitian ini akan melakukan audit keselamatan jalan secara komprehensif sehingga terdapat beberapa metode audit yang dapat dilakukan yaitu:

- Simulasi audit adalah proses lalu lintas menggunakan software seperti VISIM atau SIDRA untuk mensimulasikan alur kendaraan dan potensi konflik di lokasi audit;
- Desk audit adalah metode yang menganalisis data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait seperti kepolisian, Dinas Perhubungan, dan Bina Marga yang mencakup data-data kecelakaan lalu lintas (lokasi, waktu, jenis kecelakaan, korban, dll.);
- Walkthrough audit adalah observasi langsung ke lokasi jalan untuk mengidentifikasi potensi bahaya secara visual;
- Audit pengguna jalan adalah pengumpulan data dilakukan melalui survei pengguna jalan menggunakan kuesioner atau wawancara langsung;
- Pemeringkatan dan rekomendasi menggunakan metode penilaian risiko (risk scoring) untuk mengurutkan lokasi berdasarkan tingkat bahaya dan potensi kecelakaan.

Secara lebih detail metode yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada **Gambar 2** berikut (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Direktorat Jenderal Bina Marga, 2024):



Gambar 2. Metode Audit Keselamatan Jalan

Analisa data yang tepat dan komprehensif sangat penting dalam penurunan tingkat kecelakaan lalu lintas menuju Zero Accident. Data analisis yang dapat dilakukan dalam penelitian ini adalah:

- Analisis laporan kecelakaan: pada analisis ini, peneliti akan menganalisis data laporan kecelakaan untuk mengidentifikasi pola dan tren yang berkaitan dengan jenis kecelakaan, lokasi kecelakaan, waktu kecelakaan, dan jenis kendaraan yang terlibat.
- Analisis lalu lintas: pada analisis ini, peneliti menganalisis data lalu lintas untuk mengidentifikasi pola dan tren pengguna jalan seperti volume lalu lintas, kecepatan rata-rata, dan jenis kendaraan yang sering digunakan.
- Analisis Geometrik jalan: pada analisis ini, peneliti menganalisis infrastruktur jalan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan jalan.
- Analisis pengguna jalan: pada analisis ini, peneliti menganalisis data perilaku pengguna jalan seperti penggunaan sabuk pengaman, helm, penggunaan handphone saat berkendara, dan perilaku lain yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.
- Analisis Ceklist AKJ 2024: pada analisis ini, peneliti merujuk pada alat bantu penilaian standar yang digunakan dalam proses audit keselamatan jalan (AKJ) di Indonesia, khususnya untuk menilai berbagai aspek jalan dan lalu lintas yang berkaitan dengan keselamatan (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Direktorat Jenderal Bina Marga, 2024).

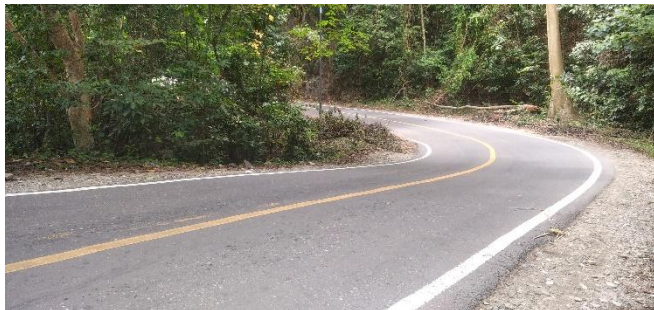
Audit keselamatan jalan pada dasarnya akan menganalisis data dari semua faktor di atas untuk menentukan tingkat keselamatan jalan secara menyeluruh yaitu menuju Zero Accident berupa lalu lintas kendaraan yang aman dan nyaman tanpa kecelakaan. Secara lebih detail teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada **Gambar 3** berikut:



Gambar 3. Teknik Analisis Data Yang Digunakan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil survey yang dilakukan di lapangan menggunakan daftar periksa Audit Keselamatan Jalan (AKJ) departemen pekerjaan umum tahun 2024, maka diperoleh data-data permukaan jalan dan fasilitas jalan pada ruas jalan Kabupaten Kolaka-Kabupaten Kolaka Utara sebagai berikut.



Gambar 4. Kondisi Jalan Kolaka – Kolaka Utara



Gambar 5. Kondisi Jalan Kolaka – Kolaka Utara

Berdasarkan **Gambar 4 dan 5** di atas, kondisi tikungan menunjukkan bahwa belum terpasang rambu-rambu pengarah dan rambu tikungan. Hal yang perlu dilakukan untuk mengatasi kondisi ini adalah pemasangan rambu tikungan dan letakkan rambu dengan jarak sesuai

standar (biasanya 50 – 150 meter sebelum tikungan, tergantung kecepatan jalan). Tambahkan marka jalan pendukung yaitu pemasangan marka tepi jalan dan marka tengah yang reflektif untuk memandu kendaraan saat malam hari atau kondisi hujan. Selain itu, pemasangan cermin tikungan (*convex mirror*) dan cermin cembung di sudut-sudut tertentu untuk membantu pengemudi melihat kendaraan dari arah yang tidak terlihat langsung. Pemasangan rambu peringatan persimpangan atau W2 untuk menunjukkan keberadaab persimpangan dan kemungkinan berbelok bagi pengguna jalan. Pemasangan rambu peringatan bahaya tebing curam dengan simbol tebing atau peringatan “Awat Jurang” yang terlihat jelas dari jauh. Sebagai tambahan, pagar pengaman atau *guardrail* wajib dipasang untuk mencegah kendaraan terperosok, terutama di tikungan atau jalur menurun. Pembuatan dinding penahan (jika ada risiko longsor) perlu dilakukan untuk menjaga keselamatan serta mencegah erosi tebing. **Gambar 4 dan 5** termasuk kategori “berat”.

Di bawah ini adalah **Gambar 6** yang menunjukkan kondisi ruas jalan Kolaka – Kolaka Utara pada kawasan Hutan Tamborasi, Kolaka.



Gambar 6. Kondisi Ruas Jalan Hutan Tamborasi

Pada **Gambar 6** di atas, permukaan ruas jalan Hutan Tamborasi mengalami kerusakan yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal yang perlu dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah dengan melakukan perbaikan permukaan jalan pada ruas jalan tersebut. Penandaan area rusak dengan Cat Semprot atau *cone* jalan juga perlu dilakukan agar kerusakan terlihat jelas, terutama pada malam hari atau saat hujan. Selain itu, pemasangan rambu “Hati-hati Jalan Rusak” perlu dipasang beberapa meter seblum titik kerusakan agar pengendara dapat memperlambat laju kendaraannya. **Gambar 6** ini termasuk dalam kategori “berat”.

Di bawah ini adalah **Tabel 1** yang menunjukkan hasil pengumpulan data primer (data geometrik) pada Ruas Jalan Trans Sulawesi Rute Kolaka – Kolaka Utara.

Tabel 1. Hasil Pengumpulan Data Primer Ruas Jalan Kolaka – Kolaka Utara

No	Ruas Jalan Nasional Kolaka – Kolaka Utara	Lebar Jalan (m)	Lebar Jalur Kiri (m)	Lebar Jalur Kanan (m)
1.	Tanjakan (Kawasan Hutan) Desa Tamborasi	5 m	2,5 m	2,5 m
2.	Jalan Trans-Sulawesi Desa Tamborasi	6 m	3 m	3 m
3.	Penurunan (Tikungan S) Desa Walasiho	5 m	2,5 m	2,5 m
4.	Jalan Trans-Sulawesi perbatasan antara Kabupaten Kolaka – Kolaka Utara	6 m	3 m	3 m

Tabel 1 di atas menunjukkan hasil survei lapangan mengenai lebar jalan pada ruas Jalan Nasional Kolaka – Kolaka Utara yaitu pada tanjakan (kawasan hutan) Desa Tamborasi, ruas jalan Desa Tamborasi, penurunan (tikungan S) Desa Walasiho, dan jalan Trans Sulawesi perbatasan antara Kabupaten Kolaka – Kolaka Utara.

Adapun hasil data penyebab kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Kabupaten Kolaka – Kolaka Utara pada Tahun 2022 – 2024 dapat dilihat pada **Tabel 2** di bawah ini.

Tabel 2. Persentase Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Kolaka – Kolaka Utara

No	Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan	Total Kejadian	Presentase
1	Faktor Manusia, yaitu		
	Pengemudi mabuk	20	56,42 %
	Pengemudi kurang terampil	17	
	Pengemudi Lelah	10	
	Pengemudi tidak mempunyai jarak pandang yang cukup	12	
	Pengemudi lengah	15	
	Pejalan kaki	5	10 %
2	Faktor Kendaraan	14	
3	Faktor Kondisi Lingkungan Fisik	30	21,42 %
4	Faktor Kondisi Jalan	17	12,14 %
	Jumlah	140	100 %

Sumber: Polres Kolaka Tahun 2025

Berdasarkan **Tabel 2** di atas, persentase faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Kolaka – Kolaka Utara yang tertinggi ada pada faktor manusia yaitu 56,42 %. Hal ini terjadi karena pengguna jalan atau pengendara yang tidak mematuhi aturan lalu lintas, seperti berkendara dalam keadaan mabuk, berkendara melebihi batas kecepatan, tidak menggunakan helm atau sabuk pengaman, serta kurangnya kesadaran terhadap keselamatan berkendara. Persentase kedua yaitu faktor kondisi lingkungan fisik (geometrik jalan) sebesar 21,42 %. Kondisi geometrik jalan menunjukkan beberapa segmen memiliki tikungan tajam dan turunan yang curam tanpa perlengkapan keselamatan seperti *guardrail*. Selain itu, minimnya penerangan jalan, rambu lalu lintas yang tidak memadai, serta kurangnya marka jalan yang jelas berkontribusi terhadap tingkat kecelakaan lalu lintas. Selanjutnya, faktor kondisi jalan yaitu 12,14 %, di mana beberapa bagian jalan mengalami kerusakan seperti berlubang atau permukaan yang licin saat hujan yang dapat meningkatkan resiko kecelakaan. Terakhir, faktor kendaraan yaitu 10 %. Kondisi kendaraan yang tidak layak seperti rem yang tidak berfungsi dengan baik, kerusakan pada sistem kemudi, ban yang aus dan botak, serta sistem penerangan dan sinyal (lampu sein) kendaraan yang tidak berfungsi dengan baik dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan. Kendaraan yang tidak laik jalan dan memiliki muatan berlebihan (*overloading*) pada jalan menanjak dan menurun juga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat keselamatan lalu lintas pada ruas jalan Kolaka – Kolaka Utara melalui penerapan metode **audit keselamatan jalan (road safety audit)** sebagai upaya menuju **Zero Accident**. Berdasarkan hasil analisis data kecelakaan, observasi lapangan, dan evaluasi terhadap elemen teknis jalan, maka dapat disimpulkan bahwa tingkat kecelakaan masih tinggi pada ruas jalan Kolaka – Kolaka Utara. Data kecelakaan menunjukkan bahwa ruas jalan Kolaka – Kolaka Utara memiliki tingkat kecelakaan yang cukup tinggi, dengan frekuensi kejadian yang cenderung meningkat dalam tiga tahun terakhir. Sebagian besar kecelakaan terjadi pada segmen jalan dengan karakteristik geometrik yang tidak standar, seperti tikungan tajam, turunan panjang, dan pertemuan antar ruas jalan (persimpangan tidak terkendali).

Hasil audit keselamatan mengidentifikasi beberapa titik rawan kecelakaan (blackspot) yang tersebar di beberapa segmen kritis. Faktor utama yang ditemukan meliputi minimnya rambu dan marka jalan, kerusakan permukaan jalan (lubang, tambalan tidak rata), tidak adanya fasilitas keselamatan seperti *guardrail* atau median di tepi jalan dengan risiko tinggi, penerangan jalan yang tidak tersedia atau tidak berfungsi.

Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Bersifat Multidimensional. Dari hasil analisis, kecelakaan pada ruas jalan Kolaka – Kolaka Utara disebabkan oleh kombinasi dari beberapa faktor yaitu faktor manusia

sebesar 56,42 %, meliputi kecepatan tinggi, kurangnya disiplin berlalu lintas, dan kelelahan pengemudi. Kemudian terdapat faktor kendaraan sebesar 10 %, meliputi rem tidak berfungsi, ban aus, dan kendaraan tidak laik jalan. Faktor kondisi lingkungan fisik sebesar 21,42%, meliputi tikungan tajam dan turunan yang curam. Faktor kondisi jalan sebesar 12,14 %, meliputi kerusakan Jalan dan kurangnya sarana dan prasarana keselamatan jalan.

Rekomendasi perbaikan diberikan berdasarkan temuan audit untuk diterapkan oleh pemerintah dan pihak terkait yaitu peningkatan kualitas infrastruktur, penambahan rambu peringatan, penertiban kendaraan tidak laik jalan, sosialisasi dan penerapan peraturan keselamatan jalan kepada masyarakat.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima Kasih kepada Kementerian Pendidikan Tinggi, Riset, dan Teknologi. Direktorat Riset Teknologi dan Pengabdian Kepada Masyarakat (DRTPM) yang telah memberikan kesempatan dan mendanai penelitian ini sehingga dapat di selesaikan sesuai dengan target penelitian.

REFERENSI

- Damayanti, A.D., dkk.** (2023). Analisis Implementasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja Pada Proyek Konstruksi. *Mining Science and Technology Journal*, 2 (109), 133 – 139.
- Ermawati A.D., Sugiyanto, G., & Indriyati, E.W.** (2019). Penentuan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas dengan Pendekatan Fasilitas Perlengkapan Jalan di Kabupaten Purbalingga. *Dinamika Rekayasa*, 15 (1), 65 – 74.
- Fisu, A.A.** (2019). Tinjauan Kecelakaan Lalu Lintas Antar Wilayah Pada Jalan Trans Provinsi Sulawesi Selatan. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 4(1), 53 – 65.
- Fridayanti, V.D. & Prasetyanto, D.** (2019). Model Hubungan antara Angka Korban Kecelakaan Lalu Lintas dan Faktor Penyebab Kecelakaan pada Jalan Tol Purbaleunyi. *RekaRacana: Jurnal Teknik Sipil*, 5 (2), 124 – 132.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Direktorat Jenderal Bina Marga.** (2024). Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan: Audit Keselamatan Jalan No. 03/ P / BM / 2024. Jakarta.
- Ode, A.T.L., dkk.** (2022). Penurunan Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Melalui Analisa Black Spot Di Ruas Jalan Kolaka – Watubangga. *Jurnal Dintek*, 15 (2), 65 – 73.
- Ode A.T.L., dkk.** (2022). Studi Hubungan Tingkat Kerusakan Jalan Dengan Kecepatan Kendaraan pada Jalan Abadi Kecamatan Latambaga Kolaka. *Mining Science and Technology Journal*, 1 (2), 124–38.
- Ode, A.T.L., dkk.** (2023). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Kecamatan Pomalaa Kabupaten Kolaka. *Borneo Engineering Journal: Jurnal Teknik Sipil*, 7 (3), 311–319.
- Ode, A.T.L., Rustan, F.R., Masgode, M.B., & Dzakhir, L.O.** (2023). Analisis Prilaku Penyebrang Pejalan Kaki di Zebra Cross Kecamatan Kolaka Kabupaten Kolaka. *Sultra Civil Engineering Journal (SCI EJ)*, 4 (2), 101 – 112.
- Ode, A.T.L., Dirgantaraa, A., & Purnama, H.** (2024). Audit Keselamatan Jalan Pada Daerah Rawan kecelakaan di Ruas Jalan Kolaka – Kolaka Timur. *Mining Science and Technology Journal*, 3 (109), 57–63.
- Ode A.T.L., Puspaningtyas, R., Dirgantara, A., Masgode, M.B., & Aras, A.** (2024). Analisis Kelayakan Pelabuhan Bombana sebagai Upaya Meningkatkan Kunjungan Wisata Bahari di Sulawesi Tenggara. *Jurnal Media Konstruksi*, 9 (4), 357 – 364.
- Puspaningtyas, R., Ode, A.T.L., & Ilham, I.** (2023). Audit Keselamatan Jalan untuk Penanganan Kawasan Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Poros Kolaka-Tanggetada. *Sultra Civil Engineering Journal (SciEJ)*, 4 (2), 91 – 100.
- Rustan F.R., Dirgantara. A., Puspaningtyas, R., & Fauzi, M.J.** (2023). Analisa Kinerja Jalan dan Penerapan Zona Selamat Sekolah Pada Ruas Jalan Sendiri Desa Palewai. *Borneo Engineering: Jurnal Teknik Sipil*, 7 (3), 320 – 335.