

BAB 1: PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan merupakan persyaratan fundamental yang sangat penting bagi setiap individu di seluruh dunia, dan kebutuhan ini secara signifikan meluas ke dalam bidang transportasi. Sektor transportasi tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas tetapi juga memiliki dampak yang luas terhadap aspek sosial dan ekonomi. Keberhasilan dalam memastikan keselamatan transportasi dapat meningkatkan kepercayaan publik, mengurangi biaya yang berkaitan dengan kecelakaan, dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.⁽¹⁾ Tingginya perhatian dalam keselamatan lalu lintas jalan raya merupakan respon terhadap standar keselamatan yang semakin berkurang di jalan raya, terbukti dengan meningkatnya jumlah kecelakaan serta perkembangan cepat kepemilikan kendaraan bermotor di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir, yang juga disertai pertumbuhan jumlah penduduk dan keragaman jenis kendaraan, telah menyebabkan memburuknya situasi keselamatan jalan.⁽²⁾

Untuk memahami lebih lanjut tentang fenomena ini, penting untuk merujuk pada ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan jalan raya. Menurut undang-undang tersebut, kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu insiden yang terjadi secara tak terduga dan tidak disengaja di jalan raya, melibatkan kendaraan, entah dengan atau tanpa kehadiran pengguna jalan lain, dan berakibat pada cedera fisik manusia dan/atau kerusakan properti.⁽³⁾ Dampaknya sangat merugikan bagi semua pihak yang terlibat, baik secara langsung maupun tidak langsung.⁽⁴⁾ Secara langsung,

kecelakaan bisa menyebabkan luka fisik parah, bahkan bisa berakibat fatal. Selain itu, kecelakaan juga bisa menimbulkan trauma psikologis bagi korban dan keluarganya. Secara tidak langsung, kecelakaan lalu lintas bisa menyebabkan kemacetan panjang, menghambat lalu lintas dan produktivitas masyarakat.⁽⁵⁾ Dampak ekonomi juga cukup besar, mulai dari biaya medis, kerugian akibat kerusakan kendaraan, hingga penurunan produktivitas akibat cedera atau kematian. Kecelakaan tidak hanya mempengaruhi korban, tetapi juga keluarganya. Misalnya, jika seseorang mengalami kecelakaan dan harus dirawat di rumah sakit, keluarganya harus bekerja keras untuk membayar biaya pengobatan.^(5,6) Oleh karena itu, pentingnya kesehatan masyarakat pada kecelakaan lalu lintas karena sebagian besar dapat dicegah dengan langkah-langkah keamanan lalu lintas yang menguntungkan dan efektif biaya. Konsekuensinya tidak hanya terkait kesehatan tetapi juga ekonomi dan sosial.⁽⁷⁾

Dalam konteks ini, konsep Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) menjadi relevan. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah bidang yang berfokus pada pencegahan kecelakaan dan penyakit kerja melalui identifikasi, evaluasi, dan kontrol risiko di tempat kerja.⁽⁸⁾ Prinsip-prinsip K3 dapat diterapkan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dengan mengidentifikasi dan mengelola risiko yang ada di jalan raya, sehingga berkontribusi pada pengurangan kecelakaan dan dampak negatifnya terhadap masyarakat. Bidang K3 tidak hanya fokus pada lingkungan kerja internal perusahaan, tetapi juga mencakup aspek eksternal yang mempengaruhi keselamatan pekerja, seperti perjalanan dari dan menuju tempat kerja atau pekerjaan mengantarkan orang maupun barang. Oleh karena itu, keselamatan lalu lintas termasuk ke dalam bidang Keselamatan dan Kesehatan

Kerja (K3) karena berkaitan langsung dengan kesejahteraan dan perlindungan pekerja serta masyarakat umum dari risiko kecelakaan dan cedera yang dapat terjadi di jalan raya.^(9,10) Keselamatan lalu lintas tidak hanya mencakup tindakan pencegahan kecelakaan di jalan raya, tetapi lebih dari itu seperti penerapan prosedur standar operasi (SOP), pelatihan dan pendidikan pengemudi, pemeriksaan dan pemeliharaan kendaraan dan kebijakan penggunaan kendaraan yang termasuk ke dalam tahapan penetapan kebijakan dan tahapan perencanaan pada sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3).^(11,12) Kecelakaan lalu lintas seringkali melibatkan pekerja, baik sebagai pengemudi, penumpang, atau pejalan kaki, dan dapat menyebabkan cedera serius, kematian, atau kerugian ekonomi yang signifikan.^(8,13) Negara Indonesia mengatur kejadian kecelakaan lalu lintas dapat dikategorikan sebagai kecelakaan kerja dengan diaturnya dalam Permenaker Nomor 5 Tahun 2021 yang menyebutkan kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan dari rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya dan penyakit yang disebabkan oleh lingkungan kerja.⁽¹⁴⁾ Menurut data dari Kementerian Ketenagakerjaan, jumlah kecelakaan kerja yang terjadi selama perjalanan (di lalu lintas) mengalami peningkatan. Pada tahun 2021, kasus kecelakaan kerja di perjalanan meningkat sebanyak 9.706 kasus, atau setara dengan peningkatan sebesar 16.5% dibanding tahun sebelumnya.⁽¹⁵⁾ Oleh karena itu, ada kebutuhan mendesak untuk menerapkan prinsip dan praktik K3 dalam pengendalian dan manajemen keselamatan lalu lintas.^(13,16)

Lebih jauh lagi, cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas (*Road Traffic Accident*) menjadi masalah kesehatan masyarakat utama di negara

berkembang, di mana lebih dari 85% kematian dan 90% tahun kehidupan disesuaikan dengan disabilitas hilang akibat cedera lalu lintas.⁽¹⁷⁾ Menurut data *World Health Organization (WHO)*, pada tahun 2021 terjadi sekitar 1,19 juta kecelakaan fatal di jalan raya dengan tingkat kematian mencapai 15 per 100.000 populasi di dunia dengan sebagian besar kematian lalu lintas jalan raya, dengan total 92%, terkonsentrasi di negara-negara berpenghasilan menengah ke atas, menengah ke bawah, dan berpenghasilan rendah. Negara-negara berpenghasilan menengah ke bawah dan menengah ke atas secara kolektif menyumbang 79% kematian lalu lintas jalan, sementara negara-negara berpenghasilan rendah menyumbang 13%, dan negara-negara berpenghasilan tinggi menyumbang sisanya 8% sehingga cedera lalu lintas jalan tetap menjadi penyebab utama kematian bagi anak-anak dan remaja berusia 5-29 tahun dan merupakan penyebab kematian ke-12 ketika semua usia dipertimbangkan.⁽¹⁸⁾ Hal ini menegaskan pentingnya intervensi yang efektif dan berkelanjutan untuk mengurangi dampak negatif kecelakaan lalu lintas, baik dari perspektif kesehatan maupun sosial-ekonomi.

Indonesia, yang merupakan negara dengan populasi terbesar keempat di dunia, menciptakan kondisi yang mengarah pada mobilitas tinggi di antara penduduknya untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Mobilitas yang intensif ini berdampak pada kebutuhan akan peningkatan sarana transportasi.⁽¹⁹⁾ Pada tahun 2022, penambahan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia menunjukkan bahwa sepeda motor mencatat jumlah terbanyak dengan total 5.341.191 unit, menjadikannya jenis kendaraan yang paling banyak digunakan. Sementara itu, mobil penumpang berada di posisi kedua dengan total 788.980 unit, diikuti oleh

mobil bus dengan total 190.318 unit. Mobil barang memiliki jumlah terendah di antara semua kategori yang terdaftar, dengan hanya 2.501 unit.⁽²⁰⁾

Namun, jumlah kendaraan yang tinggi ini juga berdampak pada tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Data kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan bahwa sepeda motor mendominasi angka kecelakaan lalu lintas. Menurut Jurnal Pusat Informasi Kriminal Nasional, pada tahun 2022 terdapat 367.007 kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Dari jumlah tersebut, sepeda motor, baik dua roda maupun tiga roda, mencakup sebanyak 271.858 unit atau 74,07 persen dari total kecelakaan bahkan menurut Data Perhubungan Darat Dalam Angka, Selama lima tahun terakhir dari tahun 2018 hingga tahun 2022, tren ini semakin mengkhawatirkan dengan peningkatan jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dari 140.685 unit pada tahun 2018 menjadi 177.555 unit pada tahun 2022.^(20,21)

Tiga aspek yang dapat dipertimbangkan dalam melihat tingginya jumlah kecelakaan di jalan raya adalah faktor lingkungan jalan, jenis kendaraan, dan perilaku manusia.⁽²²⁾ Faktor lingkungan jalan mencakup kondisi alam saat berkendara (kabut, banjir, hujan dan lain-lain) dan kondisi jalan yang kurang baik, seperti jalan yang rusak, bergelombang, tikungan yang tajam, rambu lalu lintas, dan marka jalan. Faktor kendaraan mencakup masalah seperti rem yang tidak berfungsi dengan baik, ban yang pecah di jalan, dan lampu yang tidak berfungsi. Faktor lingkungan, jalan, dan kendaraan dapat digolongkan sebagai faktor eksternal penyebab kecelakaan. Sementara itu, faktor manusia, yaitu pengemudi atau pengendara, digolongkan sebagai faktor internal. Faktor manusia adalah faktor internal karena berasal dari dalam diri pengemudi atau pengendara yang

mempengaruhi perilaku mereka saat mengemudi atau mengendara, seperti keterampilan mengemudi, kepribadian, sikap, dan kelelahan.⁽²³⁻²⁵⁾ Menurut Studi Kongcharoen *et al* yang menyatakan pentingnya menangani faktor manusia, lingkungan, dan kendaraan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas jalan raya. Dengan memperbaiki kondisi jalan dan mendorong perilaku mengemudi yang aman, dapat meningkatkan citra keselamatannya, menguntungkan penduduk dan wisatawan.⁽²⁶⁾ Menurut studi Chand *et al* juga sependapat bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kombinasi berbagai faktor yang meliputi faktor manusia (kelelahan dan gangguan), desain dan kondisi fisik kendaraan, kondisi cuaca, dan kondisi lalu lintas serta geometri jalan. Perbaikan dalam desain kendaraan dan jalan, serta pengaturan kebijakan dan peraturan yang diperlukan untuk meningkatkan keselamatan jalan.⁽²⁷⁾

Studi sebelumnya yang dilakukan oleh Ajis Z dkk (2022) bahwa faktor utama yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah kelalaian pengendara, yang mencakup 66,66% dari semua kasus. Kecelakaan paling sering melibatkan sepeda motor, dengan 64 kendaraan terlibat, dan korban paling banyak mengalami luka ringan, sebanyak 58 orang. Waktu kejadian terbanyak adalah pada pukul 06.00-19.00 WIB, yang merupakan jam sibuk, dengan 41 kejadian.⁽²⁸⁾ Penelitian lain yang dilakukan Rahmat hidayat dkk (2022) bahwa ada dua faktor penyebab kecelakaan, yaitu faktor manusia dan faktor kendaraan, dengan faktor manusia menjadi penyebab utama kecelakaan dengan persentase 95%.⁽²⁹⁾ Penelitian ini yang dilakukan Immelda Wahyuni (2021) juga menunjukkan bahwa perilaku menyalip kendaraan lain oleh pengendara adalah faktor manusia yang paling berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Menyalip kendaraan lain adalah tindakan yang

berisiko jika pengendara tidak memiliki keterampilan berkendara yang cukup baik.⁽³⁰⁾

Banyaknya faktor yang menjadi penyebab dalam kejadian kecelakaan lalu lintas maka fokus utama penelitian ini lebih diarahkan pada aspek yang berkaitan langsung dengan kesehatan dan keselamatan masyarakat, terutama yang melibatkan faktor perilaku, kondisi pengemudi, dan keadaan kendaraan yang berdampak dengan kecelakaan pengendara sepeda motor. Variabel seperti kondisi lokal, pengaruh organisasi, serta kontrol risiko lebih relevan diteliti dalam bidang rekayasa lalu lintas, teknik sipil, atau manajemen. Fokus pada variabel-variabel ini akan mengalihkan perhatian dari inti kajian kesehatan masyarakat, yang menitikberatkan pada determinan kesehatan perilaku individu, kondisi sosial-ekonomi, serta intervensi berbasis komunitas yang lebih erat kaitannya dengan pencegahan kecelakaan dan peningkatan keselamatan.^(31,32) Selain itu memasukkan variabel tersebut akan menambah kompleksitas terkait variasi spasial dalam frekuensi kecelakaan karena setiap wilayah memiliki kombinasi unik dari kondisi jalan, pola cuaca, dan desain infrastruktur.⁽³³⁾ sehingga memperhitungkan kompleksitas tersebut akan membutuhkan waktu, sumber daya dan teknik analisis lebih lanjut pada penelitian ini.

Kebutuhan untuk memahami dan mengatasi masalah kecelakaan lalu lintas yang kompleks, tersebar secara geografis serta data kecelakaan yang hanya disajikan dalam bentuk tabel atau laporan tekstual seringkali kurang efektif dalam memberikan gambaran menyeluruh tentang situasi di lapangan ditambah tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan fatalitas korban memerlukan pendekatan analitis, salah satunya adalah dengan melakukan pemodelan spasial kecelakaan lalu lintas.

Pemodelan spasial menggunakan sistem informasi geografis (SIG) memungkinkan kita untuk melakukan analisis spasial dengan lokasi yang akurat dan memvisualisasikan karakteristik spasial di suatu wilayah.⁽³⁴⁾ Visualisasi melalui GIS dapat memberikan wawasan tentang lokasi dengan tingkat kecelakaan yang lebih tinggi, serta memberikan pemahaman mengenai hubungan antara variabel kecelakaan dan variabel keruangan.⁽³⁵⁾ Oleh karena itu, penyajian data kecelakaan secara spasial menggunakan Sistem Informasi Geografis (SIG) menjadi sangat penting. Dengan memetakan lokasi kecelakaan dan menggabungkan analisis kuantitatif, para peneliti dan pembuat kebijakan dapat lebih mudah mengidentifikasi area berisiko tinggi dan faktor penyebab utama.

Dalam upaya untuk memahami dan menganalisis kecelakaan lalu lintas secara komprehensif, model *Australian Transport Safety Bureau* (ATSB) menawarkan kerangka kerja yang efektif.^(36,37) Model ATSB menyediakan pendekatan sistematis untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyebab kecelakaan dengan memfokuskan pada tiga komponen utama: tindakan individu, peristiwa terjadi, dan karakteristik individu. Dengan menggunakan model ini, kita dapat mengevaluasi bagaimana keadaan pengemudi, kondisi kendaraan, dan karakteristik pengemudi berkontribusi terhadap insiden kecelakaan lalu lintas. Selain itu, model ATSB memungkinkan kita untuk mengintegrasikan analisis spasial dalam penelitian ini. Dengan menggabungkan model ATSB dan analisis spasial, kita dapat memperoleh gambaran yang lebih mendalam tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas serta mengembangkan strategi pencegahan yang lebih efektif dan berbasis data.⁽³⁸⁾

Sepeda motor merupakan salah satu alat transportasi yang sangat populer di Indonesia, Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain harganya yang relatif terjangkau, efisiensinya dalam menghindari kemacetan, serta kemudahannya dalam mencapai daerah-daerah yang sulit dijangkau oleh kendaraan roda empat.⁽³⁹⁾ Pengendara sepeda motor lebih rentan mengalami cedera parah atau bahkan kematian dibandingkan dengan pengendara kendaraan bermotor lainnya. Hal ini kemungkinan besar disebabkan karena ukuran sepeda motor yang lebih kecil dibandingkan dengan kendaraan lain seperti mobil, truk, dan bus. Ukurannya yang lebih kecil membuat sepeda motor lebih sulit dilihat dari kursi pengemudi bus atau truk. Selain itu, pengendara sepeda motor lebih rentan dalam tabrakan karena mereka tidak memiliki perlindungan eksternal untuk tubuh mereka.⁽³⁹⁾ Lebih jauh lagi, tingkah laku pengendara sepeda motor itu sendiri tidak bisa diabaikan. Tindakan sembrono seperti mengabaikan batas kecepatan, menyalip dari samping, dan berhenti di jalur kendaraan umum meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas.⁽⁴⁰⁾

Sumatera Barat adalah provinsi di Indonesia yang berlokasi di Pulau Sumatera dan berperan sebagai pintu masuk ke Indonesia dari barat yang didukung oleh infrastruktur transportasi yang memadai seperti jalan nasional Trans Sumatera, Bandara Internasional Minangkabau, dan pelabuhan laut internasional Teluk Bayur.⁽⁴¹⁾ Provinsi Sumatera Barat juga termasuk dalam daftar 10 provinsi di Indonesia dengan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas tertinggi antara Januari-November 2023, dan menempati posisi ketiga di Pulau Sumatera setelah Sumatera Utara dan Aceh.⁽²¹⁾ Data dari Dirlantas Polda Sumatera Barat menunjukkan peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas dari 3597 kasus pada tahun 2022 menjadi

3732 kasus pada tahun 2023, dengan peningkatan sebesar 3,75%. Dirlantas Polda Sumatera Barat melaporkan ada empat wilayah di Sumatera Barat yang berkontribusi lebih dari 200 kasus kecelakaan per tahun, dengan Polresta Padang mencatat jumlah kasus tertinggi (912 kasus pada tahun 2022 dan 998 kasus pada tahun 2023, peningkatan 9,43%), diikuti oleh Polres Padang Pariaman Barat (393 kasus pada tahun 2022 dan 433 kasus pada tahun 2023, peningkatan 10,18%), Polres Padang Pariaman (325 kasus pada tahun 2022 dan 348 kasus pada tahun 2023, Peningkatan 7%), dan Polres Pessel (272 kasus pada tahun 2022 dan 295 kasus pada tahun 2023, peningkatan 8,48%).⁽⁴²⁾ Tren kecelakaan lalu lintas di Provinsi Sumatera Barat menunjukkan pola yang mirip dengan tren nasional. Menurut data dari Direktorat Lalu Lintas Polda Sumbar tahun 2023, sebanyak 56% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia, diikuti oleh faktor jalan dan lingkungan (23%) dan faktor kendaraan (21%) dengan jenis kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan adalah sepeda motor (76%), diikuti oleh mobil penumpang (12%), mobil barang (10%) dan lain-lain sebesar 2%.⁽⁴³⁾

Kota Padang merupakan ibukota dari Provinsi Sumatera Barat, juga diakui sebagai salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki tingkat aktivitas yang tinggi.⁽⁴⁴⁾ Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah sepeda motor di Kota Padang sebesar 354 888 unit, jumlah tersebut meningkat 2,4 % dari tahun sebelumnya. Peningkatan jumlah unit sepeda motor akan berpotensi meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor.⁽⁴⁵⁾ Berdasarkan data dari rencana aksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan provinsi Sumatera Barat tahun 2024-2029, Kota Padang menjadi daerah dengan tingkat kecelakaan tertinggi dan menjadi prioritas penanganan kecelakaan. Pada

tahun 2019-2021, tercatat sebanyak 705 kejadian kecelakaan di Kota Padang, menjadikannya sebagai daerah dengan kejadian kecelakaan paling tinggi di Provinsi Sumatera Barat.⁽⁴⁶⁾ Data dari Satlantas Polresta Padang juga menunjukkan hasil yang serupa bahwa Kota Padang mencatat tingkat kecelakaan lalu lintas yang relatif tinggi. Pada tahun 2023 tercatat 998 insiden kecelakaan lalu lintas meningkat 9% dari tahun 2022. Dari jumlah tersebut, 1.419 orang mengalami luka-luka ringan, 76 orang mengalami luka sedang, dan 50 orang meninggal dunia.^(47,48)

Mengidentifikasi pola kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor memungkinkan kita untuk mengembangkan strategi dan kebijakan pencegahan yang lebih efektif. Metode analisis spasial dipilih dalam penelitian ini karena kemampuannya dalam mengidentifikasi dan memvisualisasikan pola geografis serta tren kecelakaan di berbagai lokasi.⁽⁴⁹⁾ Analisis spasial memungkinkan peneliti untuk mengungkap area dengan tingkat kecelakaan tinggi (hotspots) dan memberikan gambaran yang jelas mengenai distribusi kecelakaan di suatu wilayah.⁽³⁵⁾ Dengan memanfaatkan teknologi Geographic Information Systems (GIS), analisis spasial dapat mengintegrasikan berbagai jenis data untuk memberikan wawasan yang lebih mendalam dan holistik mengenai pola kecelakaan.⁽⁵⁰⁾ Hal ini sangat penting dalam konteks pengendara sepeda motor yang rentan terhadap kecelakaan, karena dapat membantu merancang intervensi yang lebih efektif dan berbasis bukti untuk meningkatkan keselamatan mereka.

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka perlu dilakukan penelitian berjudul "Analisis Spasial Determinan Kecelakaan Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Kota Padang 2024"

1.2 Perumusan Masalah

Kecelakaan lalu lintas di Kota Padang terus meningkat, dengan data menunjukkan 998 insiden kecelakaan lalu lintas yang menunjukkan meningkat 9% dari tahun sebelumnya. Mengingat tingginya angka kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor, penting untuk memahami pola distribusi spasial dari determinan kecelakaan ini. Oleh karena itu, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana distribusi spasial terhadap determinan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Padang tahun 2024?”

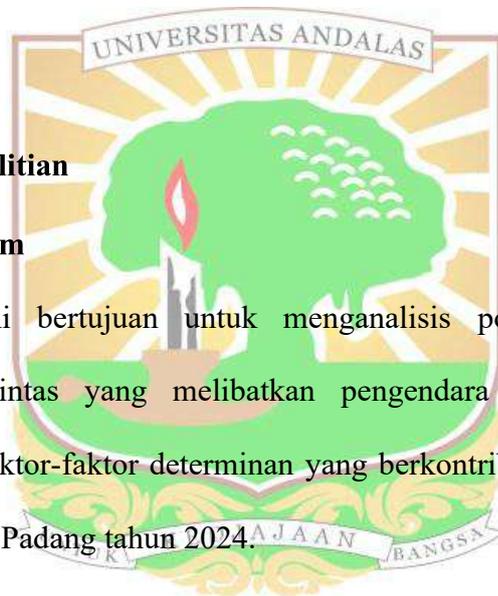
1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pola distribusi spasial kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor serta mengidentifikasi faktor-faktor determinan yang berkontribusi terhadap kejadian kecelakaan di Kota Padang tahun 2024.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas berdasarkan Kondisi fisik Pengendara pada kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024.
2. Mengetahui distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas berdasarkan Perilaku Pengendara pada kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024.



3. Mengetahui distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas berdasarkan Kondisi Kendaraan pada kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024.
4. Mengetahui distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas berdasarkan Usia pada kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024.
5. Mengetahui distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas berdasarkan Jenis Kelamin pada kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024.
6. Mengetahui distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas berdasarkan Pekerjaan pada kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024.
7. Mengetahui distribusi faktor-faktor utama yang berkontribusi penyebab kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor.
8. Menganalisis pola distribusi spasial kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Padang tahun 2024.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat memperkaya literatur tentang hubungan antara faktor-faktor kecelakaan lalu lintas dan penerapan prinsip K3 pada pengendara sepeda motor, khususnya di wilayah perkotaan.

1.4.2 Manfaat Akademis

Penelitian ini dapat memberikan referensi terkait mengembangkan teori K3 yang lebih aplikatif dalam konteks lalu lintas dan transportasi serta data yang diperoleh dari penelitian ini dapat digunakan oleh akademisi lain untuk studi lebih

lanjut, terutama dalam memahami hubungan antara faktor-faktor kecelakaan dan peta risiko di wilayah tertentu.

1.4.3 Manfaat Praktis

1. Bagi Pihak terkait

Penelitian ini diharapkan dapat mengidentifikasi wilayah yang memerlukan perhatian khusus serta dapat digunakan untuk merumuskan kebijakan publik yang lebih efektif dan strategi pencegahan guna meningkatkan keselamatan lalu lintas di Kota Padang.

2. Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat

Dalam rangka memperkaya penelitian, diharapkan penelitian ini dapat menjadi tambahan referensi dan literatur bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat serta dapat mempromosikan kolaborasi antara Fakultas Kesehatan Masyarakat dengan instansi lain dalam proyek-proyek keselamatan dan kesehatan di bidang transportasi.

3. Bagi Masyarakat

Diharapkan dengan pemahaman yang lebih baik tentang faktor risiko kecelakaan, masyarakat agar lebih sadar tentang pentingnya menerapkan keselamatan dalam berkendara, terutama pengendara sepeda motor.

4. Bagi Akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi akademisi dalam melakukan penelitian lebih lanjut terkait analisis spasial kecelakaan lalu lintas, faktor K3, dan keselamatan transportasi.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif yang menggunakan desain studi berbasis spasial. Data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari laporan kasus bulanan dalam berita acara pemeriksaan (BAP) kecelakaan lalu lintas di Satlantas Polres Kota Padang selama periode Januari 2023 - Desember 2023. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah kejadian kecelakaan pada sepeda motor, sedangkan variabel independen mencakup karakteristik pengendara, tindakan individu, dan kondisi jalan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yang terjadi di wilayah kerja Satlantas Polres Kota Padang. Pada penelitian ini, jumlah sampel merupakan seluruh populasi. Teknik analisis data yang digunakan meliputi analisis deskriptif, analisis akar masalah (root cause analysis) dengan menggunakan model ATSB, dan analisis spasial menggunakan perangkat lunak GIS. Cakupan spasial penelitian ini mencakup analisis per kecamatan di wilayah Kota Padang, yaitu Kecamatan Padang Barat, Padang Timur, Padang Selatan, Padang Utara, Kuranji, Bungus Teluk Kabung, Nanggalo, Lubuk Begalung, Lubuk Kilangan, Pauh, dan Koto Tangah. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pola spasial kecelakaan sepeda motor dan faktor-faktor yang mempengaruhinya guna memberikan rekomendasi untuk peningkatan keselamatan lalu lintas.