

ANALISIS FAKTOR KEBISINGAN BERDASARKAN ASPEK LINGKUNGAN DI PERSIMPANGAN JALAN KOTA PAREPARE

Analysis Factor Noise Based On Aspect Environment In Crossing Street City Parepare

Suci Ramadani¹, Rahmi Amir², Fitriani Umar³

Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Parepare

(suciramadani123123@gmail.com, 082337882364)

ABSTRAK

Kebisingan lalu lintas jalan raya merupakan kebisingan yang mengganggu kegiatan dasar manusia istirahat, komunikasi, belajar dan bekerja. Pencemaran suara diakibatkan bervolume tinggi yang membuat daerah sekitarnya menjadi bising. Pencemaran suara dengan tingkat kebisingan di atas dari 85 dB mengakibatkan efek buruk bagi kesehatan manusia, tujuan penelitian untuk mengetahui tingkat kebisingan di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne.

Jenis penelitian yang digunakan yaitu deskriptif, alat yang digunakan yakni sound level meter, stand sound level meter, lembar observasi, sampel sebanyak 60 orang termasuk pengguna Jalan dan masyarakat yang ada di sekitar Perempatan. Pengambilan data pengukuran kebisingan selama interval waktu 10 menit yang di lakukan pada pagi, siang dan sore.

Hasil penelitian pengukuran di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne pada saat bunyi *voice announcer* lebih tinggi tingkat kebisingan pada pagi hari dengan jumlah volume kendaraan 465 rata-rata 76,7 dB, sedangkan pada saat sore hari tingkat kebisingan menurun dengan jumlah volume kendaraan 402 rata-rata 72,5 dB, demikian juga pada saat tidak bunyi *voice announcer* lebih tinggi tingkat kebisingan pada pagi hari dengan rata-rata 74,4 dB, sedangkan pada sore hari tingkat kebisingan menurun dengan rata-rata 71,8 dB. Presepsi masyarakat tentang alat pemberi isyarat lampu lalu lintas menyatakan 63,3% baik dan 36,7% menyatakan kurang baik. Gambaran mengenai regulasi penempatan APILL di Persimpangan Jalan masih banyak masyarakat sekitar melakukan pelanggaran dan tetap acuh terhadap himbauan atau *voice announcer* yang ada di *traffic light*. Perlunya sosialisasi rambu lalu lintas di Jalan agar tidak terjadi pelanggaran yang bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci: Faktor Kebisingan, Lingkungan, *Voice Announcer*, Kedisiplinan Berlalu Lintas

ABSTRACT

Noise then cross street highway is a noise that disturb the activities basic human break, communication, study, and work. Pollution sound caused, volume high that make area around it becomes noisy. Pollution sound with level noise in on from 85 dB result in effect bad for health human, destination research for knowing level noise in Crossroad Street Agussalim to Street Karaeng Buranne and Street Bau Massepe to Street Karaeng Buranne.

Type research that used that is descriptive, tool that used that is sound level meters, stand sound level meters, sheet observation, the sampel as much 60 person including the user street and public that there is in around crossroad. Taking data measurement noise during the interval time 10 minute that in do it on morning, noon and afternoon.

The results measurement in Crossroad Street Agussalim to Street Karaeng Buranne and Street Bau Massepe to Street Karaeng Buranne on when sound voice announcer more high level noise on morning day with amount volume vehicle 465 average 76,7 dB, while on when afternoon day level noise decreased with amount volume vehicle 402 average 72,5 dB, thus too on when no sound voice announcer more high level noise on morning day with average 74,4 dB, while on afternoon day level noise decreased with average 71,8 dB. Perception public about tool giver gesture light traffic stated 63,3% well and 36,7% stated less well. Picture about regulation placement APILL in crossroad street still many public around to do violation and permanent indifferent to appeal or voice announcer that

there is in traffic light. The necessity socialization sign traffic in street so that no occur violation that can cause accident traffic.

Keywords: *Factor Noise, Environment, Voice Announcer, Discipline Passed Cross.*

PENDAHULUAN

Seiring dengan semakin pesatnya perkembangan transportasi akan berpengaruh dengan penambahan tingkat kebisingan di jalan raya. Lalu lintas di jalan raya merupakan sumber utama kebisingan yang mengganggu masyarakat. Tingkat gangguan kebisingan yang berasal dari bunyi dipengaruhi oleh tingkat suaranya, seberapa sering terjadi dalam satu satuan waktu, serta frekuensi bunyi yang dihasilkan.¹

Kecenderungan peningkatan jumlah kendaraan yang beroperasi, akan menambah beban lalu lintas dan menimbulkan berbagai permasalahan. Sumber bising lalu lintas jalan raya diantaranya berasal dari kendaraan bermotor baik roda dua, roda empat maupun kendaraan berat. Penyebab kebisingan antara lain dari bunyi klakson kendaraan, suara knalpot akibat penekanan pedal gas.²

Kebisingan lalu lintas jalan raya merupakan kebisingan yang dapat mengganggu kegiatan dasar manusia istirahat, komunikasi, belajar dan bekerja. Dampak dari kebisingan ini menimbulkan ketidaknyamanan baik para pengguna jalan maupun masyarakat di sekitarnya.³

Pencemaran suara diakibatkan suara-suara bervolume tinggi yang membuat daerah sekitarnya menjadi bising. Pencemaran suara yang bersifat terus menerus dengan tingkat kebisingan di atas dari 85 dB, dapat mengakibatkan efek yang merugikan bagi kesehatan manusia. Kebisingan dapat mempengaruhi manusia melalui komponen fisik maupun psikologis yang menyebabkan timbulnya penyakit fisik, stres maupun penyakit mental lainnya.⁴

Berdasarkan Nilai Ambang Batas Tingkat Kebisingan bahwa kebisingan adalah bunyi yang tidak diinginkan dari suatu usaha atau kegiatan dalam tingkat dan waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kesehatan manusia dan kenyamanan lingkungan. Gangguan kesehatan yang timbul akibat adanya kebisingan yaitu gangguan pendengaran, pencernaan, stress, sakit kepala, peningkatan tekanan darah dan penurunan prestasi kerja.⁵

Persimpangan merupakan salah satu lokasi yang rawan terhadap kemacetan akibat konflik pergerakan kendaraan. Sistem transportasi kendaraan mempunyai persimpangan dimana kendaraan dari berbagai ruas bertemu pada suatu lokasi. Persimpangan ini sangat penting dari segi kapasitas dan kontrol persimpangan sering merupakan titik penyempitan lalu lintas.⁶

Upaya pemerintah untuk menciptakan kenyamanan serta keamanan masyarakat dalam berkendara di jalan raya, berupaya untuk memasang rambu-rambu lalu lintas yang berfungsi untuk memberi informasi kepada pengguna jalan. Tujuan dari pengguna rambu-rambu tersebut agar setiap pengendara sebagai pengguna jalan bisa terbantu dan bisa lebih waspada saat berkendara di jalan sehingga angka kecelakaan lalu lintas bisa ditekan. Rambu-rambu yang dipasang di jalan raya bermacam-macam, ada yang berbentuk papan dengan tulisan, papan yang bergambar, marka jalan serta lampu yang berwarna yang setiap warna memiliki makna sendiri. Keberadaan rambu tersebut juga disertai dengan APILL atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang harapannya bisa memperjelas keberadaan rambu atau sebagai alat tambahan yang membantu pengguna jalan.⁷

BAHAN DAN METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini yang digunakan dalam penelitian adalah deskriptif yang bertujuan untuk memperoleh tingkat kebisingan di Perempatan Jalan Kota Parepare dan persepsi masyarakat tentang pemasangan Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu lintas (*voice announcer*). Instrumen yang digunakan pada penelitian ini yaitu sound level meter, stand sound level meter, stopwatch, lembar kuesioner dan kamera handphone. Penelitian ini dilaksanakan di Perempatan Jalan Kota Parepare yakni di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Perempatan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne pada tanggal 30 sampai 31 Juli 2019.

Populasi pada penelitian ini adalah seluruh pengguna jalan yang ada di Persimpangan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne dengan jumlah populasi 60 orang. Sampel penelitian adalah sebagian dari populasi terjangkau yang dapat di gunakan sebagai peneliti. Sampel dalam peneliti ini adalah pengguna Jalan dan masyarakat yang ada di sekitar Perempatan Jalan sebanyak 60 orang.

HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian pada Tabel 1 menunjukkan hasil wawancara persepsi tentang APILL di masyarakat, distribusi jenis kelamin responden terlihat bahwa lebih banyak yang berjenis kelamin perempuan 51,67%, sedangkan yang berjenis kelamin laki-laki lebih sedikit 48,33%.

Hasil penelitian pada Tabel 2 menunjukkan distribusi umur responden yang tertinggi adalah yang berumur 25 sampai 29 tahun sebanyak 31,67%, sedangkan yang terendah berumur 30 sampai 34 tahun sebanyak 5,01%.

Hasil penelitian pada Tabel 3 menunjukkan distribusi pendidikan responden dimana pada sebagian besar responden berpendidikan tamat SMA sebesar 66,67%, sedangkan yang terendah adalah tamat SMP sebanyak 1,67%.

Hasil penelitian pada Tabel 4 menunjukkan distribusi pekerjaan dimana sebagian besar bekerja sebagai wiraswasta 31,67%, dan sedangkan yang terendah adalah bekerja sebagai PNS 8,33%.

Hasil penelitian pada Tabel 5 menunjukkan persepsi masyarakat tentang APILL jumlah responden 60 orang dimana yang menilai baik sebanyak 63,3% sedangkan yang menilai kurang baik sebanyak 36,7%.

Hasil penelitian pada Tabel 6 menunjukkan hasil observasi yang didapatkan dalam pengukuran kebisingan selama 10 menit pada saat bunyi *voice announcer* tingginya tingkat kebisingan di pagi hari dengan jumlah kendaraan 465 buah, nilai rata-rata kebisingan 76,7 dB dengan tingkat kebisingan Minimum 71,5 dB dan Maximum 96,7dB, pada saat sore hari tingkat kebisingan menurun dengan jumlah kendaraan 402 buah, nilai rata-rata kebisingan 72,5 dB dengan tingkat kebisingan Minimum 67,1 dB dan Maximum 76,9 dB. Begitupun juga pada saat tidak bunyi *voice announcer* tingginya tingkat kebisingan di pagi hari dengan jumlah kendaraan 465 buah, nilai rata-rata kebisingan 74,4 dB dengan tingkat kebisingan Minimum 70,6 dB dan Maximum 80,1, pada sore hari tingkat kebisingan menurun dengan jumlah kendaraan 402 buah, nilai rata-rata 71,8 dB dengan tingkat kebisingan Minimum 66,1 dB dan Maximum 77,6 dB.

Hasil penelitian pada Tabel 7 hasil yang didapatkan dalam pengukuran kebisingan selama 10 menit pada saat bunyi *voice announcer* tingginya tingkat kebisingan pada pagi hari dengan jumlah kendaraan 455 buah, nilai rata-rata kebisingan 76,7 dB dengan tingkat kebisingan Minimum 62,8 dB dan Maximum 79,1 dB, pada siang hari tingkat kebisingan menurun dengan jumlah kendaraan 428 buah, nilai rata-rata kebisingan 73,2 dB dengan tingkat kebisingan Minimum 65,2 dB dan Maximum 78,7 dB. Begitupun juga pada saat tidak bunyi *voice announcer* tingginya tingkat kebisingan pada pagi hari dengan jumlah kendaraan 455 buah, nilai rata-rata kebisingan 74,2 dB dengan tingkat kebisingan Minimum 66,7 dB dan Maximum 80,6, pada siang hari tingkat kebisingan menurun dengan jumlah kendaraan 428 buah, nilai rata-rata kebisingan 73,1 dB dengan tingkat kebisingan Minimum 65 dB dan Maximum 78,7 dB.

Hasil penelitian pada Gambar 2 angka kecelakaan lalu lintas di Kota Parepare menunjukkan angka kecelakaan lalu lintas pertahun di Kota Parepare di lihat pada tahun 2016 dari bulan Januari sampai Desember jumlah kecelakaan meningkat sebanyak 259, meninggal di tempat 28 orang, luka berat 6 orang, luka ringan 251 orang, dan pada tahun 2017 dari bulan Januari sampai Desember jumlah kecelakaan menurun sebanyak 175, meninggal di tempat 28 orang, luka berat 4 orang, luka ringan 166 orang, sedangkan pada tahun 2018 dari bulan Januari sampai Desember jumlah kecelakaan meningkat sebanyak 219 orang, meninggal di tempat 23 orang, luka berat 1 orang, luka ringan 263 orang. Penyebab kecelakaan tersebut karena masih banyak yang melanggar aturan lalu lintas yaitu menerobos lampu lalu lintas, tidak memakai helm saat berkendara dan masih banyak yang berugal-ugalan saat berkendara. Dari hasil data yang di daptkan tidak ada data spesifik tentang jumlah kecelakaan di lokasi tempat di pasangnnya voice announcer.

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil wawancara terhadap masyarakat di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne Kota Parepare dengan 60 responden, masyarakat yang ada di Perempatan berjenis kelamin perempuan 31 orang dan yang berjenis kelamin laki-laki 29 orang dengan usia 15 tahun sampai dengan 40 tahun ke atas.

Berdasarkan tabel 5 dapat di ketahui bahwa responden yang menjawab baik 38 orang dan menjawab kurang baik 22 orang. Berdasarkan jawaban dari pertanyaan tentang apakah anda

mengetahui alat pemberi isyarat lampu lalu lintas, 83,33% responden yang menjawab Ya sedangkan 16,67% responden yang menjawab tidak. Berdasarkan peranan APILL dalam membantu perjalanan 78,33% responden yang menjawab bermanfaat sedangkan 21,67% responden menjawab kurang bermanfaat.

Dengan adanya APILL tersebut bermanfaat memberikan informasi berkendara dimana 86,67% responden yang menjawab Ya sedangkan yang menjawab Tidak 13,33%. 61,67% responden yang memahami dan mendengar seksama apa yang dijelaskan APILL dan 38,33% responden tidak memahami dan mendengar seksama apa yang dijelaskan APILL, banyak responden yang mengetahui apa yang dijelaskan dalam APILL dimana 40,01% responden yang menjawab jangan menerobos lampu merah, 31,67% responden menjawab tidak menggunakan handphone saat berkendara, sedangkan 28,33% responden yang menjawab biasanya berhenti dibelakang garis stop.

Berdasarkan hasil wawancara, responden yang mengetahui jika APILL yang dipasang di perempatan jalan dapat memberikan informasi tentang lalu lintas atau tingkat pelanggaran berlalu lintas yang menjawab Ya 86,67%, sedangkan yang belum mengetahui dan memahami APILL yang dipasang di perempatan jalan yang menjawab Tidak 13,33%. Dampak negatif dari pemasangan APILL sangat berpengaruh karena banyak responden yang mengeluh dengan di pasanganya alat voice announcer di Perempatan Jalan rata-rata banyak yang menjawab menimbulkan kebisingan yaitu 56,67% responden, responden yang menjawab tetap banyak yang melanggar yaitu 25,01%, sedangkan responden yang menjawab pemborosan yaitu 18,33%.

Berdasarkan tanggapan dari responden banyak yang melanggar lampu lalu lintas pada saat suara dalam APILL (*voice announcer*) belum berhenti berbunyi atau lampu warna hijau belum menyala, 76,67% reponden yang melanggar sedangkan 23,33% responden yang tidak melanggar, kebanyakan responden yang melanggar karena 43,48% terburu-buru dan 56,52% responden malas atau bosan menunggu lampu merah, dimana pada saat *voice announcer* tersebut mati atau rusak responden justru senang karena tidak ada lg yang mengganggu istirahat pada malam hari tetapi banyak juga yang cuek atau biasa aja saat *voice announcer* tersebut mati atau rusak, responden yang menjawab senang 35,01% dan responden yang menjawab biasa saja 65,01%.

Tidak banyak yang sering menerapkan apa yang di sampaikan dalam APILL, tetapi ada juga yang sering menerapkan apa yang di sampaikan dalam APILL, responden yang menjawab Ya 43,33% sedangkan yang menjawab Tidak 56,67%, dimana 70,01% responden yang setuju apabila adanya penerapan tambahan rambu lalu lintas, dan 30,01% responden yang tidak setuju apabila ada penerapan tambahan rambu lalu lintas.

Pengukuran tingkat kebisingan pada saat bunyi APILL *voice announcer* dan pada saat tidak bunyi APILL *voice announcer* di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne Kota Parepare. Tingkat kebisingan yang di analisis dalam penelitian ini adalah tingkat kebisingan ekivalen selama interval waktu 10 menit pengukuran kebisingan di lakukan pada pagi, siang dan sore hari.

Hal ini dapat dilihat berdasarkan data tabel 5 dapat diketahui bahwa pada saat bunyi *voice announcer* rata-rata tingkat kebisingan yang tertinggi pada pukul 09.16 WITA 76,7 dB dimana pada pagi hari tingginya tingkat volume kendaraan disebabkan aktivitas masyarakat di mulai pada pagi hari di karenakan banyaknya sepeda motor dan mobil truk yang lewat, dengan adanya bunyi *voice announcer* di *traffic light* juga berpengaruh dengan tingkat kebisingan di pagi hari, begitupun juga pada pukul 12.12 WITA tingkat kebisingan masih tinggi yaitu 74,2 dB dimana pada siang hari volume kendaraan masih tinggi di karenakan jam istirahat jadi banyak sepeda motor dan mobil yang lewat, tingkat kebisingan menurun pada pukul 16.25 WITA 72,5 dB dimana pada sore hari volume kendaraan menurun disebabkan karena kurangnya motor dan mobil yang lewat tetapi adanya bunyi *voice announcer* di *traffic light* berpengaruh dengan tingkat kebisingan.

Pada saat tidak bunyi *voice announcer* tingginya tingkat kebisingan pada pukul 09.16 WITA 74,4 dB, dimana pada saat tidak bunyi *voice announcer* di *traffic light* tidak berpengaruh dengan tingginya tingkat volume kendaraan disebabkan banyaknya kendaraan sepeda motor dan mobil lewat, begitupun pada 12.12 WITA tingkat kebisingan masih yaitu 73,6 dB, dimana volume kendaraan pada siang hari masih tinggi di karenakan jam istirahat, pada pukul 16.25 tingkat kebisingan menurun menjadi 71,8 dB, dimana pada sore hari volume kendaraan menurun karena kurangnya kendaraan yang lewat dan berpengaruh juga dengan tidak bunyi *voice announcer* di *traffic light*.

Pada data tabel 2 juga dapat diketahui bahwa pada saat bunyi *voice announcer* rata-rata tingkat kebisingan yang tertinggi pada pukul 09.08 WITA 76,6 dB, dimana pada saat pagi hari tinggi tingkat volume kendaraan disebabkan aktivitas masyarakat jadi banyaknya kendaraan yang lewat dan suara mesin knalpot dari kendaraan tersebut cukup keras bunyinya, dengan adanya bunyi *voice announcer* di *traffic light* juga berpengaruh dengan tingkat kebisingan, pada pukul 12.42 WITA tingkat kebisingan menurun menjadi 73,2 dB, dimana tingkat volume kendaraan menurun pada siang hari karena kurangnya kendaraan yang lewat, dengan adanya bunyi *voice announcer* di *traffic light* tidak berpengaruh dengan tingkat kebisingan. pada pukul 16.18 WITA tingkat kebisingan naik menjadi 76,0 dB, dimana tingginya tingkat volume kendaraan meningkat di sebabkan karena banyaknya kendaraan sepeda motor yang lewat pada saat sore hari.

Pada saat tidak bunyi *voice announcer* rata-rata tingkat kebisingan tertinggi pada pukul 09.08 WITA 74,2 dB, dimana pada saat tidak bunyi *voice announcer* di *traffic light* tidak berpengaruh dengan tingginya tingkat volume kendaraan di sebabkan banyaknya kendaraan sepeda motor dan mobil yang lewat di pagi hari, pada pukul 12.42 WITA tingkat kebisingan menurun menjadi 73,1 dB, karena kurangnya aktivitas masyarakat pada siang hari jadi tingkat volume kendaraan juga menurun, pada pukul 16.18 WITA tingkat kebisingan kembali naik menjadi 74,4 dB, dimana tinggi tingkat volume di sebabkan banyaknya kendaraan yang lewat dan suara mesin dari knalpot dari sepeda motor, juga klakson mobil truck tersebut cukup keras bunyinya berpengaruh dengan tingkat kebisingan pada sore hari.

Kebisingan merupakan salah satu masalah lingkungan yang patut diperhatikan. Tidak hanya karena bising dapat menyebabkan gangguan kesehatan namun juga dapat menurunkan aktivitas kerja. Penggunaan suara knalpot dan mesin dalam suatu kendaraan akan menimbulkan efek kebisingan yang dapat mengganggu manusia yaitu berupa terganggunya kenyamanan kerja, memudarkan konsentrasi, terganggunya komunikasi, bahkan dapat mengancam kerusakan pada sistem pendengaran, baik yang bersifat sementara maupun permanen (Napidah, 2017).

Penelitian yang dilakukan oleh Lyna Hidayatullah Khasanah (2017) dengan judul kajian tingkat kebisingan lalu lintas dan volume kendaraan terhadap kenyamanan layanan fasilitas umum di sepanjang jalan Cik Di Tiro Kota Yogyakarta, menyatakan bahwa rata-rata tingkat kebisingan di sepanjang jalan Cik Di Tiro pada pengukuran pagi hari berkisar antara 68,5 dB – 72,4 dB, pada pengukuran siang hari berkisar antara 69,1 dB – 71,3 dB, dan pada pengukuran sore hari berkisar antara 67,9 dB – 70,6 dB. Tingkat kebisingan dan volume kendaraan berpengaruh signifikan terhadap kenyamanan layanan fasilitas umum.

Sebanding dengan hasil penelitian Sakti Triangraini (2018) dengan judul analisis dan pemetaan tingkat kebisingan di kawasan pemukiman akibat aktifitas transportasi di jalan Jamin Ginting Medan, menyatakan bahwa tingkat kebisingan tertinggi berada pada titik 3 sebesar 77,86 dB dan tingkat kebisingan paling rendah berada di titik 1 sebesar 73,42 dB, sedangkan tingkat kebisingan tertinggi di titik 9 sebesar 76,41 dB dan tingkat kebisingan paling rendah berada di titik 6 sebesar 63,37 dB. Tingkat kebisingan dilokasi penelitian melebihi baku mutu tingkat kebisingan, maka dinyatakan bahwa jumlah kendaraan mempunyai korelasi yang kuat terhadap tingkat kebisingan.

Tingkat kebisingan diatas standar dapat menyebabkan berbagai gangguan, seperti gangguan psikologis, gangguan komunikasi, dan ketulian. Gangguan psikologis yang disebabkan kebisingan dapat berupa rasa tidak nyaman, kurang konsentrasi, susah tidur, dan cepat marah. Bila kebisingan diterima dalam waktu lama dapat menyebabkan penyakit psikosomatik berupa gastritis, jantung, stres, dan kelelahan. Gangguan komunikasi yang disebabkan *masking effect* (bunyi yang menutupi pendengaran yang kurang jelas atau gangguan kejelasan suara). Sehingga komunikasi harus dilakukan dengan cara berteriak, gangguan ini menyebabkan terjadinya kesalahan karena tidak mendengar isyarat atau tanda bahaya. Gangguan komunikasi ini secara tidak langsung membahayakan keselamatan seseorang. Pengaruh utama pada kebisingan adalah kerusakan pada indra pendengaran, yang disebabkan tuli progresif dan efek ini telah diketahui dan diterima secara umum dari zaman dahulu.

Gambaran mengenai regulasi penempatan APILL di Persimpangan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke jalan Karaeng Buranne masih banyak masyarakat sekitar melakukan pelanggaran dan tetap acuh terhadap himbauan atau *voice announcer* yang ada di *traffic light*, sehingga dalam penelitian ini dapat di lihat angka kecelakaan lalu lintas di Kota Parepare pada tahun 2016 dari bulan Januari sampai Desember jumlah kecelakaan meningkat sebanyak 259 dimana

yang meninggal di tempat 28 orang, luka berat 6 orang, luka ringan 251 orang, dan pada tahun 2017 dari bulan Januari sampai Desember jumlah kecelakaan menurun sebanyak 175 dimana yang meninggal di tempat 28 orang, luka berat 4 orang, luka ringan 166 orang, sedangkan pada tahun 2018 dari bulan Januari sampai Desember jumlah kecelakaan meningkat sebanyak 219 dimana yang meninggal di tempat 23 orang, luka berat 1 orang, luka ringan 263 orang, dikaitkan dengan penelitian ini ke efektifan *voice announcer* pada titik di Persimpangan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Persimpangan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne tidak didapatkan lokasi pada titik tersebut, tidak bisa dikatakan efektif karena tidak ada angka kecelakaan lalu lintas dan jumlah pelanggaran di lokasi tersebut.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan penelitian dan analisa yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan, pada saat bunyi *voice announcer* lebih tinggi tingkat kebisingan pada pagi hari dengan rata-rata 76,7 dB, tingkat kebisingan menurun pada sore hari dengan rata-rata 72,5 dB, demikian juga pada saat tidak bunyi *voice announcer* lebih tinggi tingkat kebisingan pada pagi hari dengan rata-rata 74,4 dB, tingkat kebisingan menurun pada sore hari dengan rata-rata 71,8 dB di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne. Pada saat bunyi *voice announcer* lebih tinggi tingkat kebisingan pada pagi hari dengan rata-rata 76,6 dB, tingkat kebisingan menurun pada siang hari dengan rata-rata 73,2 dB, sedangkan pada saat tidak bunyi *voice announcer* lebih tinggi tingkat kebisingan pada pagi hari dengan rata-rata 74,2 dB, tingkat kebisingan menurun pada siang hari dengan rata-rata 73,1 dB di Perempatan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne. Persepsi masyarakat tentang alat pemberi isyarat lampu lalu lintas menyatakan 63,3% baik hanya 36,7% menyatakan kurang baik. Gambaran mengenai regulasi dalam penempatan APILL di Persimpangan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke jalan Karaeng Buranne masih banyak masyarakat sekitar melakukan pelanggaran dan tetap acuh terhadap himbauan atau *voice announcer* yang ada di *traffic light*. Berdasarkan hasil dari penelitian diatas maka peneliti dapat memberikan saran, yaitu Kepada pemerintah setempat agar kiranya pada malam hari alat pemberi isyarat lampu lalu lintas (*voice announcer*) suara dalam rekaman tersebut volumenya dikurangi supaya tidak mengganggu waktu istirahat masyarakat yang tinggal disekitar lokasi tersebut, dan mengurangi tingkat kebisingan. Perlunya sosialisasi rambu lalu lintas di Jalan agar tidak terjadi pelanggaran yang bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kepada masyarakat pengguna jalan dalam berkendara harus mengetahui, mematuhi aturan tata tertib berlalu lintas agar tidak ada lagi pengendara yang berugul-ugalan di jalan raya, dan mengurangi angka kecelakaan di Kota Parepare. Untuk peneliti selanjutnya mencari data-data kecelakaan atau pelanggaran yang ada di lapangan pada titik tersebut untuk melihat ke efektifan dari alat pemberi isyarat lampu lalu lintas (*voice announcer*)

DAFTAR PUSTAKA

1. Ayas, A. Analisis Pengendalian Kebisingan Lalu Lintas Di Rumah Sakit Medika Dramaga Bogor. *Skripsi .Teknik Sipil dan Lingkung. Inst. Pertan. Bogor* **84**, 487–492 (2013).
2. Rudini, H. P. Analisa Kebisingan Akibat Aktivitas Transportasi Di Jalan Ahmad Yani Kota Sorong. *J. Tek. Sipil Univ. Muhammadiyah Sorong* (2016).
3. Mohammad, I. Studi Tingkat Kebisingan Lalu Lintas Jalan Pada Area Sempadan. (2019).
4. Khasanah, L. H. Hubungan Tingkat Kebisingan Lalu Lintas Dan Volume Kendaraan Terhadap Kenyamanan Layanan Fasilitas Umum Di Sepanjang Jalan Cik Di Tiro Kota Yogyakarta. *Skripsi. Pendidik. Geogr. Nusantara. PGRI Kediri* **01**, 1–7 (2017).
5. Rindy Astike Dewanti, S. Analisis dampak intensitas kebisingan terhadap gangguan pendengaran petugas laundry. *J. Dep. Kesehat. Lingkung. Fak. Kesehat. Masy. Univ. Airlangga* **8**, 229–237

(2015).

6. Chairul Anwar, Muh. Darwis, A. A. S. M. Studi Evaluasi Traffic Light Pada Persimpangan Jalan Raya Toboko Dan Jalan Raya Brogenvil Kota Ternate. **06**, 9–22 (2016).
7. Munandar, A. Persepsi Masyarakat Terhadap Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalulintas (APILL) Sistem Counter Down Traffic Light Dalam Menciptakan Perilaku Tertib Berkendara Di Kota Yogyakarta. *Skripsi. Fak. Ilmu Sos. Univ. Negeri Yogyakarta* 32 (2012).

LAMPIRAN

Table 1. Distribusi jenis kelamin responden di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne.

Jenis Kelamin	Frekuensi	%
Perempuan	31	51,67
Laki-laki	29	48,33
Jumlah	60	100

Sumber: Data Primer

Tabel 2. Distribusi umur responden di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne.

Umur (tahun)	Frekuensi	%
15 – 19	8	13,33
20 – 24	11	18,33
25 -29	19	31,67
30 -34	3	5,01
35 – 39	10	16,67
≥ 40	9	15,01
Jumlah	60	100

Sumber: Data Primer

Tabel 3. Distribusi pendidikan responden di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne.

Pendidikan	Frekuensi	%
SD	2	3,33
SMP	1	1,67
SMA	40	66,67
S1	17	28,33
Jumlah	60	100

Sumber: Data Primer

Tabel 4. Distribusi pekerjaan responden di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne.

Pekerjaan	Frekuensi	%
PNS	5	8,33
Pegawai Swasta	12	20,01
Wiraswasta	19	31,67
IRT	12	20,01
Pelajar/Mahasiswa	12	20,01
Jumlah	60	100

Sumber: Data Primer

Tabel 5. Persepsi masyarakat tentang APILL di Perempatan Jalan Agussalim ke Jalan Karaeng Buranne dan Jalan Bau Massepe ke Jalan Karaeng Buranne.

Presepsi Masyarakat	Frekuensi	%
Baik	38	63,3
Kurang Baik	22	36,7
Jumlah	60	100

Sumber: Data Primer

Tabel 6. Tingkat Kebisingan Saat Bunyi dan Tidak Bunyi *Voice Announcer* di Perempatan Jalan Agussalim Ke Jalan Karaeng Buranne Kota Parepare

Waktu (WITA)	Tingkat Kebisingan (dB)							
	Saat Bunyi Voice Announcer				Tidak Bunyi Voice Announcer			
	Jumlah Kendaraan	Mean	Min-Max	Ket	Jumlah Kendaraan	Mean	Min-Max	Ket
09.16 - 09.26	465	76,7	71,5-96,7	Rendah	455	74,4	70,6-80,1	Rendah
12.12 – 12.22	448	74,2	69,2-85,3	Rendah	448	73,6	60-80	Rendah
16.25 – 16.35	402	72,5	67,1-76,9	Rendah	402	71,8	66,1-77,6	Rendah

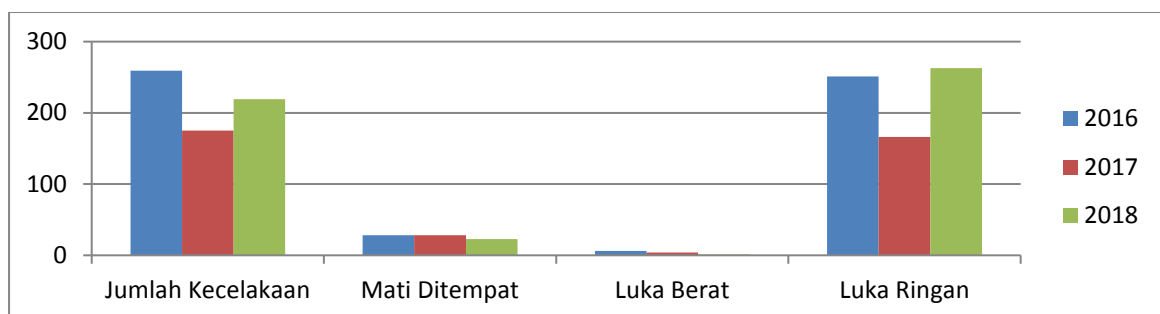
Sumber: Data Primer

Tabel 7. Tingkat Kebisingan Saat Bunyi Voice Announcer dan Tidak Bunyi Voice Announcer di Perempatan Jalan Bau Massepe Ke Jalan Karaeng Buranne Kota Parepare

Waktu (WITA)	Tingkat Kebisingan (dB)							
	Saat Bunyi Voice Announcer				Tidak Bunyi Voice Announcer			
	Jumlah Kendaraan	Mean	Min-Max	Ket	Jumlah Kendaraan	Mean	Min-Max	Ket
09.08–09.18	455	76,6	62,8-79,1	Rendah	455	74,2	66,7-80,6	Rendah
12.42-12.52	428	73,2	65,2-78,7	Rendah	428	73,1	65-78,7	Rendah
16.18-16.28	460	76,0	70-82	Rendah	460	74,4	67,1-77,8	Rendah

Sumber: Data Primer

Gambar 2. Diagram angka kecelakaan lalu lintas pertahun di Kota Parepare



Sumber: Data Laka Lantas Polres Parepare