

UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN LALU LINTAS DI RUAS JALAN KALIMANTAN KM 1,2 - KM 2 KOTA BENGKULU

MURHANNUDIN
Taruna Program Studi
Diploma III Manajemen
Trasportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu 89 Km. 3,5
Cibitung, Bekasi,
Jawa Barat 17520
arratiaraaa5000@gmail.com

RACHMAT SADILI,MT
Dosen Program Studi
Diploma III Manajemen
Trasportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu 89 Km. 3,5
Cibitung, Bekasi,
Jawa Barat 17520

**Ir.YUNANDA
RAHARJANTO,MT**
Dosen Program Studi
Diploma III Manajemen
Trasportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu 89 Km. 3,5
Cibitung, Bekasi,
Jawa Barat 17520

ABSTRACT

In 2021, according to data obtained from the Bengkulu City resort police on the Kalimantan road, there have been 15 accidents that occurred on this road segment with 5 deaths, 4 serious injuries, and 28 minor injuries. It is known that the factors that cause accidents that occur on this road are caused by the human factor, namely the driver speeding and not following traffic rules, from the facility factor, which occurs because the vehicle brakes fail, from the infrastructure factor, equipment facilities are not maintained and are still lacking for facilities. road equipment, environmental factors caused by high rainfall on Kalimantan roads. From this problem, the cause of the accident at that location was studied. The analytical method used in this research is the analysis of road equipment facilities, analysis of factors causing accidents, analysis of stopping visibility, instantaneous speed analysis, . From the results of the analysis, proposals for improving road safety facilities have been carried out in the form of installing road signs, repairing road markings, installing street lighting, and installing noise tape.

Keywords: Traffic Accidents, Factors Causing Accidents, Safe Roads

ABSTRAK

Pada tahun 2021, Menurut data yang didapat dari kepolisian resort Kota Bengkulu pada jalan Kalimantan telah terjadi 15 kecelakaan yang terjadi di ruas jalan tersebut dengan jumlah korban meninggal dunia 5 orang, luka berat 4 orang, dan luka ringan 28 orang. Diketahui faktor penyebab kecelakaan yang terjadi di ruas jalan ini disebabkan oleh dari segi faktor manusianya yaitu pengemudi mengemudi dan tidak mengikuti peraturan lalu lintas, dari faktor sarana yaitu terjadi karena kendaraan yang remnya blong ,dari faktor prasarana fasilitas perlengkapan yang tidak terawat dan masih kurang untuk fasilitas perlengkapan jalan , faktor lingkungan disebabkan oleh curah hujan yang tinggi di jalan Kalimantan . Dari masalah tersebut di kaji penyebab kecelakaan pada lokasi tersebut. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis fasilitas perlengkapan jalan ,analisis faktor penyebab kecelakaan , analisis jarak pandang henti, analisis kecepatan sesaat, . Dari hasil analisis yang telah dilakukan usulan peningkatan fasilitas keselamatan jalan berupa pemasangan rambu jalan, perbaikan terhadap marka jalan,, dan pemasangan pita pengaduh.

Kata Kunci: Kecelakaan Lalu Lintas , Faktor Penyebab Kecelakaan, Jalan yang Berkeselamatan

PENDAHULUAN

Masalah kecelakaan lalu lintas yang terjadi begitu sangat kompleks dan serius. Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah dalam bidang keselamatan lalu lintas begitu cukup kompleks. Dikatakan begitu kompleks, karena kejadiannya

melibatkan banyak faktor, yaitu dari segi kendaraan, pengemudi, prasarana (jalan serta dari segi perlengkapannya), dan lingkungan (cuaca yang tidak menentu, seperti kabut, angin kencang, hujan atau badai). Penanganan terhadap satu faktor belum tentu dapat mengurangi angka kecelakaan, oleh karena itu perlu dilakukan penanganan secara menyeluruh. Terdapat beberapa ruas jalan di Kota Bengkulu yang memiliki volume lalu lintas cukup tinggi. Ruas Jalan Kalimantan merupakan ruas jalan nasional dan menjadi jalur lintas barat Sumatera yang dilalui oleh banyak kendaraan pribadi dan angkutan barang. Hal tersebut tentunya dapat mempengaruhi tingkat keselamatan pada ruas jalan tersebut. Dari segi pengguna jalan, terdapat banyak pelanggaran peraturan lalu lintas mulai dari ugal-ugalan, tidak menyalakan lampu utama disiang hari, tidak menggunakan sabuk keselamatan, tidak menggunakan helm dan masih banyak lagi. Dari segi sarana, ditemukan banyak pelanggaran seperti perubahan pada kendaraan sehingga kendaraan tidak lagi dalam kondisi standar dan tidak sesuai dengan kelaikan. Dari segi prasarana, ditemukan kondisi geometrik jalan yang tidak sesuai dengan standar keselamatan seperti jalan yang berlubang, bergelombang, maupun rusak. Untuk fasilitas perlengkapan juga masih belum memenuhi standar Keselamatan di Jalan Kalimantan seperti marka jalan yang hilang dan pudar, rambu yang belum ada dan rusak, penerangan jalan umum yang rusak, mati, dan belum terpasang.

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi Jalan Berkeselamatan

Jalan yang berkeselamatan adalah suatu jalan yang didesain dan dioperasikan sedemikian rupa sehingga jalan tersebut dapat menginformasikan, memperingatkan, dan memandu pengemudi melewati suatu segmen jalan yang mempunyai elemen tidak umum. Untuk mewujudkan ruas jalan yang berkeselamatan ada empat aspek yang perlu dipenuhi oleh suatu ruas jalan yaitu self regulating road, self explaining, self enforcement dan forgiving road. (Djoko Murjanto, 2012).

Aspek-Aspek Jalan Berkeselamatan

Jalan yang berkeselamatan adalah suatu jalan yang didesain dan dioperasikan sedemikian rupa sehingga jalan tersebut dapat menginformasikan, memperingatkan, dan memandu pengemudi melewati suatu segmen jalan yang mempunyai elemen tidak umum. Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih (mengurangi polusi) dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh orang cacat, anak-anak, ibu-ibu maupun para usia lanjut (Soejachmoen, 2004).

Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Hobbs (1979), secara umum ada empat faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, yaitu faktor jalan, misalnya geometri yang tidak sempurna, kerusakan jalan, maupun kurangnya kelengkapan jalan; faktor lingkungan, misalnya cuaca buruk; faktor kendaraan, misalnya kondisi teknis yang sudah layak maupun

penggunaannya tidak benar; dan faktor pengguna jalan, misalnya kondisi fisik, keterampilan dan disiplin pengemudi maupun pejalan kaki.

Jarak Pandang Henti Minimum

Jarak pandang henti merupakan jarak pandangan yang dibutuhkan untuk menghentikan kendaraannya. Waktu yang dibutuhkan pengemudi dari saat menyadari adanya rintangan sampai menginjak rem dan ditambah dengan jarak untuk mengerem disebut waktu PIEV (Perception Identification Evaluation Volution) yang biasanya selama 2,5 detik (AASHTO, 1990).

Penyelenggaraan RUNK Jalan

Persentase pencapaian tiap program didapatkan dari perbandingan jumlah kegiatan yang telah mencapai target dengan jumlah kegiatan yang direncanakan pada setiap program. Dari perbandingan tersebut, beberapa program memiliki parameter yang tidak memungkinkan diukur pada saat ini karena ketersediaan data yang tidak mendukung dengan apa yang diinginkan dalam RUNK Jalan. Dengan program – program RUNK Jalan yang telah dirinci ke menjadi indikator pendukung maka untuk menilai pencapaian keberhasilan kinerja RUNK Jalan di Kota Bengkulu menggunakan suatu perhitungan.

METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian yang dilaksanakan yaitu dari tahap awal identifikasi masalah pada daerah studi, lalu dilanjutkan dengan mengumpulkan data yang dibutuhkan yaitu data primer yaitu data inventarisasi jalan kalimantan, data kecepatan sesaat di jalan kalimantan, serta data perilaku pengguna jalan di jalan kalimantan. Selanjutnya mengumpulkan data sekunder yang terdiri dari data kecelakaan 1 tahun terakhir dari Polres Kota Bengkulu, data statistik Bengkulu dalam angka 2021 serta data kronologi kecelakaan yang terjadi di jalan kalimantan. Lalu metode yang dipakai dalam menganalisis dari data yang telah terkumpul tersebut adalah analisis fasilitas perlengkapan jalan, analisis faktor penyebab kecelakaan analisis kecepatan, serta analisis Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan.

ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

1. Analisis Fasilitas Perlengkapan Jalan

a. Bahu Jalan



Gambar V.1 Kondisi Bahu Jalan di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

Pada gambar diatas diliat kondisi pada bahu jalan di jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 yaitu perkerasan aspal yang berpasir dan berlubang yang dapat menyebabkan kurangnya gaya gesek antara permukaan jalan dan ban. Hal ini memerlukan perbaikan untuk mengurangi kecelakaan saat berkendara.

b.Marka Jalan



Gambar V.2 Kondisi Marka di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

Marka jalan pada ruas Jalan kalimantan km 1,2 - km 2 dapat kita lihat dan temukan cat marka yang sudah pudar. Hal ini menyebabkan kesulitan bagi pengguna jalan untuk mengetahui batas-batas lajur maupun lalu lintas pada malam hari. Maka dari itu, diperlukan pengecatan ulang marka jalan kembali sesuai dengan standar yang berlaku, serta pembersihan terhadap sisi jalan sehingga jalan bebas dari hambatan yang dapat menyebabkan kecelakaan.

c.Jalur Lalu Lintas



Gambar V.3 Kondisi Jalur Lalu Lintas di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

Pada jalan Kalimantan km 1,2 -km 2 dapat ditemukan kondisi jalan terdapat banyak kerusakan pada perkerasan jalan, sehingga diperlukan pemeriksaan lebih lanjut dan perbaikan berupa penambalan jalan yang rusak atau berlubang. Ditemukan juga beberapa bagian jalan yang berpasir yang dapat membahayakan pengguna jalan terkhusus pengendara motor. Tak hanya itu, pada saat hujan terdapat genangan air yang menutupi lubang di jalan, dan apabila pengguna

jalan mengenai lubang tersebut dengan kecepatan tinggi maka dapat kehilangan kendali atau bahkan terjatuh.

d. Lampu Pemberi Isyarat Lalu Lintas



Gambar V.4 Kondisi APILL di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

Dari gambar diatas keadaan Lampu Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) di jalan Kalimantan km 1,2 -km 2 Kota Bengkulu Dalam keadaan yang tidak berfungsi hal ini dapat menyebabkan resiko kecelakaan di jalan kalimantan akan menjadi besar ,hal ini harus segera menjadi perhatian yang serius oleh instansi yang terkait untuk dapat memperbaiki APILL tersebut.

e. Rambu Jalan



Gambar V.5 Kondisi Rambu di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

Pada jalan kalimantan km 1,2 -km 2 Terlihat kondisi rambu yaitu masih terdapatnya beberapa segmen jalan yang tidak ada rambu dan rambu yang rusak atau tertutup pohon. Hal ini disebabkan karena kurangnya mendapatkan pemeliharaan. Ditemukan juga rambu-rambu yang tingkat reflektifnya sudah berkurang sehingga pengguna jalan kesulitan melihat rambu yang ada di lokasi studi tersebut. Secara keseluruhan, rambu pada ruas jalan ini perlu diperbaiki dan diperiksa lebih lanjut. Selain itu, penempatan rambu perlu diubah sesuai dengan peraturan yang berlaku

2. Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan

a. Faktor Manusia

a.1 Prilaku Pengendara

Tabel. 1 Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan faktor Manusia di Ruas Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

No	Faktor Penyebab	Jumlah Tahun 2021
1	Lengah	4
2	Lelah	0
3	Ngantuk	1
4	Sakit	0
5	Tidak Tertib	2
6	Tekanan Psikologi	0
7	Pengaruh Obat	0
8	Pengaruh Alkohol	0
9	Batas Kecepatan	5
Total		12

Sumber: Polres Kota Bengkulu Tahun 2021

Dari data diatas faktor penyebab kecelakaan pada ruas jalan Kalimantan Kota Bengkulu disebabkan oleh lengah ,lelah,ngantuk,tdak tertib,pengaruh alkohol dan batas kecepatan .penyebab faktor kecelakaan dari segi manusia pada ruas jalan kalimantan tertinggi yaitu batas kecepatan karena struktur jalan yang memiliki tikungan dan lurus sehingga pengemudi cenderung memacu kecepatan kendaraan dengan kecepatan tinggi.

a.2 Pengguna Sabuk Keselamatan

Tabel. 2 Data Pengguna Sabuk Keselamatan di jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

Ruas Jalan	Pengemudi Menggunakan Sabuk Keselamatan		Penumpang Menggunakan Sabuk Keselamatan	
	Pakai	Tidak	Pakai	Tidak
Jalan Kalimantan	13	17	6	24
Jumlah	30		30	

Sumber : Analisis ,2022

Dari data tabel analisis pengguna sabuk keselamatan di jalan Kalimantan dapat di ambil kesimpulan bahwa dari segi pengemudi yang menggunakan sabuk keselamatan hanya 13 pengemudi atau 43 persen selain itu untuk pengemudi tidak menggunakan sabuk keselamatan.

a.3 Pengguna Helm dan Penyalaan Lampu

Tabel . 3 Data Pengguna Helm dan Penyalaan Lampu di jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

Nama Ruas	Pengguna Helm		Penyalaan Lampu	
	Pakai	Tidak	Nyala	Tidak
JL. Kalimantan	18	12	13	17
Jumlah	30		30	

Sumber : Analisis ,2022

Dari data diatas disimpulkan bahwa penggunaan helm pada ruas jalan kalimantan yang tidak menggunakan helm yaitu sebanyak 12 pengguna atau 40% dan untuk pengemudi yang tidak menyalakan lampu yaitu sebesar 17 atau 57 persen.

b.Faktor Prasarana

Dari analisis fasilitas keselamatan di ruas jalan kalimantan Kota Bengkulu terlihat bahwa prasarana di daerah kajian memang belum memenuhi prasarana yang berkeselamatan banyaknya rambu dan marka yang rusak dan suda pudar, lalu lampu penerangan yang tidak berfungsi dan banyaknya jalan rusak dan berlubang adalah salah satu contoh prasarana yang akan menyebabkan terjadinya kecelakaan di sepanjang jalan kalimantan.

c.Faktor Sarana

Tabel . 4 Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Faktor Sarana di Ruas Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

Faktor Sarana		
1	Rem Blong	2
2	Tidak ada lampu isyarat	0
3	Kendaraan tidak layak jalan	0
4	Ban meletus	1
Jumlah		3

Sumber: Polres Kota Bengkulu Tahun 2021

Berdasarkan hasil dari analisis faktor sarana penyebab tertinggi kecelakaan pada jalan kalimantan km 1,2 -km 2 adalah rem blong dan ban meletus. Karena banyak yang memacu kendaraanya dengan kecepatan melebihi saran kecepatan yang direkomendasikan dan tidak dilakukanya pengecekan secara ruti pada rem kendaraan tersebut.

d.Faktor Lingkungan

Tabel . 5 Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Faktor Lingkungan di Ruas Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

Faktor Lingkungan		
1	Kabut	0
2	Angin Kencang	0
3	Pohon Tumbang	0
4	Hujan	3
Jumlah		3

Sumber: Polres Kota Bengkulu Tahun 2021

Pada faktor lingkungan dapat mempengaruhi terhadap kecelakaan lalu lintas ,pada ruas jalan Kalimantan km 1.2 -km 2 faktor lingkungan yg menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah hujan dengan jumlah sebanyak 3 kejadian. Hal ini kerana saat hujan terjadi jarak pandang dari pengemudi sangat terbatas yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.

3. Analisis Kecepataan

a. Kecepatan Sesaat (Spot Speed)

Tabel . 6 Kecepatan Sesaat Pada Arah Masuk Di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal	Kecepatan Minimal	Kecepatan Rata - Rata	Persentil 85
1	Sepeda Motor	72	57	65	67,75
2	Mobil	66	38	49	56,25
3	Pick Up	50	32	43	46,3
4	Truck	68	24	43	54,75
5	MPU	51	31	39	43,63

Sumber: Hasil Analisis ,2022

Dari hasil analisis perhitungan kecepatan sesaat (*Spot Speed*) pada arah masuk dapat dilihat pada tabel diatas dengan kecepatan maksimal adalah 72 Km/jam, kecepatan minimal tertinggi adalah 57 Km/jam, kecepatan rata -rata tertinggi 65 Km/jam dan kecepatan persentil 85 tertinggi adalah 67,75 Km/jam.

Tabel .7 Kecepatan Sesaat Pada Arah Keluar Di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal	Kecepatan Minimal	Kecepatan Rata - Rata	Persentil 85
1	Sepeda Motor	72	57	65	67,75
2	Mobil	66	38	49	56,25
3	Pick Up	50	32	43	46,3
4	Truck	68	24	43	54,75
5	MPU	51	31	39	43,63

Sumber: Hasil Analisis ,2022

Dari hasil analisis perhitungan kecepatan sesaat (*Spot Speed*) pada arah keluar dapat dilihat pada tabel di atas dengan kecepatan maksimal adalah 70 Km/jam, kecepatan minimal adalah 43 Km/jam, kecepatan rata -rata tertinggi 60,Km /jam dan kecepatan persentil 85 tertinggi adalah 66,82 Km/jam.

b.Jarak Pandang Henti

Tabel . 8 Jarak Pandang Henti di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2 Arah Masuk

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Rencana	Kecepatan Persentil 85	Fm	D	Jarak pandang
		(Km/Jam)	(Km/Jam)			Henti Minimum (m)
1	Sepeda Motor	60	67,75	0,33	75-85	101,85
2	Mobil		56,25			76,84
3	Pick Up		46,3			57,75
4	Truck		54,75			73,81
5	MPU		43,63			53,03

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dapat dilihat pada data di atas berdasarkan kecepatan persentil 85 bahwa kecepatan tertinggi pada arah masuk yaitu dengan kecepatan 67,75 Km/jam yang membutuhkan jarak pandang henti minimum sebesar 101,85 m. Untuk

kecepatan terendah yaitu dengan kecepatan 43,63 Km/jam yang membutuhkan jarak pandang henti minimum sebesar 53,03 m.

Tabel .9 Jarak Pandang Henti di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2 Arah Keluar

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Rencana	Kecepatan Persentil 85	Fm	D	Jarak pandang
		(Km/Jam)	(Km/Jam)			Henti Minimum (m)
1	Sepeda Motor	60	66,82	0,33	75-85	99,71
2	Mobil		56,16			76,66
3	Pick Up		50,5			65,52
4	Truck		47,25			59,47
5	MPU		44,33			54,25

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dapat dilihat pada data di atas berdasarkan kecepatan persentil 85 bahwa kecepatan tertinggi pada arah keluar yaitu dengan kecepatan 66,82 Km/jam yang membutuhkan jarak pandang henti minimum sebesar 99,71 m. Untuk kecepatan terendah yaitu dengan kecepatan 44,33 Km/jam yang membutuhkan jarak pandang henti minimum sebesar 54,25 m.

4. Analisis Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan

a. Manajemen Keselamatan Jalan

Tabel .10 Data Manajemen Keselamatan Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

NO	PROGRAM	Ada /Tidak
1	Penyelarasan & Koordinasi Keselamatan Jalan	Tidak
2	Protokol Kelalulintasan Kendaraan Darurat	Ada
3	Riset keselamatan Jalan	Ada
4	Surveillance Injury dan Sistem Informasi Terpadu	Tidak
5	Dana Keselamatan Jalan	Ada
6	Kemitraan Keselamatan Jalan	Ada
7	Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum	Tidak
8	Penyempurnaan Regulasi Keselamatan Jalan	Ada

Sumber: Hasil Analisis ,2022

Dari data diatas dapat diambil kesimpulan bahwa untuk indikator pilar pertama yaitu manajemen keselamatan jalan bahwa tiga program belum terlaksana atau sebesar 37,5 % dan untuk program yang telah terlaksana yaitu sebanyak 5 program atau sebesar 62,5% .

b. Jalan yang Berkeselamatan

Tabel .11 Data Jalan yang Berkeselamatan di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

NO	PROGRAM	Ada / Tidak
1	Badan Jalan yang Berkeselamatan	Tidak
2	Perencanaan & Pekerjaan Jalan yang Berkeselamatan	Ada
3	Peningkatan Standar Kelaikan Jalan yang Berkeselamatan	Ada
4	Lingkungan Jalan yang Berkeselamatan	Ada

Sumber: Hasil Analisis ,2022

Data diatas dapat disimpulkan bahwa untuk indikator pada pilar kedua yaitu mengenai jalan yang berkeselamatan yaitu satu program belum terlaksana atau sebesar 25% pada jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 dan untuk program yang telah terlaksana yaitu sebanyak tiga program atau 75%.

c.Kendaraan yang Berkeselamatan

Tabel .12 Data Kendaraan yang Berkeselamatan di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

NO	PROGRAM	Ada/ Tidak
1	Keparuhan Pengoprasian Kendaraan	Tidak
2	Penyelenggaraan & perbaikan Prosedur Uji Berkala	Ada
3	Pembatasan Kecepatan Kendaraan	Ada
4	Penanganan Overloading	Ada
5	Penghapusan Kendaraan	Tidak
6	Standar Keselamatan Kendaraan Angkutan Umum	Ada
7	Penyempurnaan Produk Uji Tipe	Ada
8	Pengembangan Riset & Desain Kendaraan Bermotor	Tidak

Sumber: Hasil Analisis ,2022

Pada tabel diatas data pada pilar ke tiga yaitu tentang kendaraan yang berkeselamatan bahwa sebanyak lima program telah terlaksana atau sebesar 62,5% sedangkan untuk program yang belum terlaksana yaitu ada tiga program atau 37,5%.

d. Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

Tabel .13 Data Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

NO	PROGRAM	Ada/Tidak
1	Pemeriksaan Kondisi Pengemudi	Tidak
2	Peningkatan Sarana & Prasarana Sistem Uji SIM	Ada
3	Penyempurnaan Prosedur Uji SIM	Ada
4	Pembinaan Teknis Sekolah Mengemudi	Tidak
5	Penanganan terhadap 5 Faktor Resiko Utama Plus	Ada
6	Penggunaan Elektronik Penegakan Hukum	Tidak
7	Pendidikan Formal & Informal Keselamatan Jalan	Ada
8	Kampanye Keselamatan	Tidak

Sumber: Hasil Analisis ,2022

Pada tabel data pilar ke empat yaitu tentang Perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan bahwa program yang belum terlaksana yaitu sebanyak empat program atau 50% dan sedangkan untuk program yang telah terlaksana yaitu sebanyak empat program atau 50 % .

e. Penanganan Korban Pasca Kecelakaan

Tabel .14 Data Penanganan Korban Pasca Kecelakaan di Jalan Kalimantan Km 1,2 - Km 2

NO	PROGRAM	Ada/ Tidak
1	Sistem Layanan Gawat Darurat Terpadu	Ada
2	Sistem Komunikasi Gawat Darurat One Acces Code	Ada
3	Penjaminan Korban Kecelakaan di Rumah Sakit Rujukan	Ada
4	Asuransi Pihak Ketiga	Ada
5	Pengalokasian Premi Asuransi Untuk Dana Keselamatan Jalan	Ada
6	Program Rehabilitasi Pasca Kecelakaan	Ada
7	Riset Penanganan Korban kecelakaan	Tidak

Sumber: Hasil Analisis ,2022

Pada data yang terdapat diatas pada pilar ke lima yaitu tentang penanganan korban pasca kecelakaan yaitu enam program telah terlaksana atau sebesar 85,71 % sedangkan cuman satu program yang belum terlaksana .

REKOMENDASI UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN

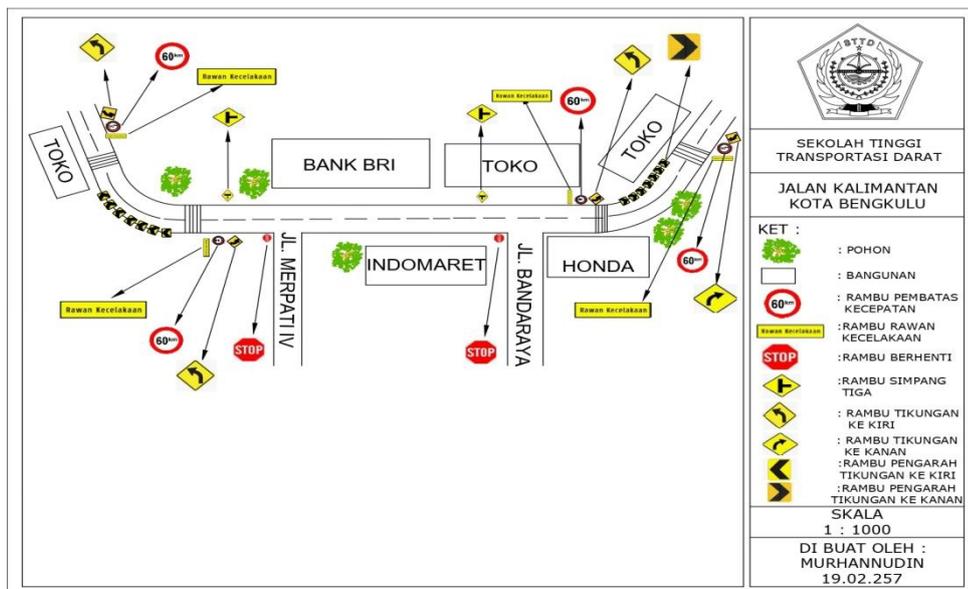
a. Fasilitas Perlengkapan Jalan

1. Perbaikan dan pengecatan ulang marka
2. Pemasangan Rambu
3. Pemasangan Pita Penggaduh

b. Perencanaan Manajemen Kecepatan

1. Penetapan batas kecepatan maksimal 60 km/jam
2. Upaya peningkatan kewaspadaan dan kesadaran pengemudi
3. Perbaikan dan penyediaan fasilitas perlengkapan jalan

c. Desain usulan permasangan fasilitas perlengkapan jalan



KESIMPULAN

1. Berdasarkan kondisi saat ini minimnya fasilitas perlengkapan lalu lintas seperti rambu peringatan, rambu batas kecepatan serta fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu marka tepi yang belum terdapat pada ruas pada ruas jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 . Dilihat dari segi kelengkapannya Ruas jalan Kalimantan pada km 1,2- km 2 memiliki kelengkapan jalan yaitu :

- a. Rambu lalu lintas, pada ruas jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 pada memiliki rambu dalam keadaan yang buruk dikarenakan tidak ada pembaharuan rambu oleh dinas terkait selain itu rambu yang berada pada jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 banyak yang sudah tidak berdiri

kokoh,tidak dapat memantulkan cahaya dengan baik serta suda banyak terlihat pudar.

- b. Marka Jalan, pada ruas jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 marka jalan cukup baik namun pada beberapa ruas jalan dijumpai marka yang pudar dan juga tidak adanya marka tepi.
- c. Lampu Pemberi Isyarat Lalu Lintas(APIILL), pada jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 tidak Dalam kondisi baik dan tidak terurus selain itu tidak ada kegiatan oleh instasi yang terkait untuk memperbaiki lampu pemberi isyarat lalu lintas tersebut.
- d. Jalur lalu lintas, pada ruas jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 dalam keadaan buruk banyaknya lubang dan genangan pada ruas jalan tersebut akan menyebabkan terjadinya kecelakaan .

2. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan di dominasi oleh prasarana dan manusia pada tiap kejadian kecelakaan pada ruas jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 . Dari faktor manusia, perilaku pengguna jalan pada ruas Jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 tergolong rendah dalam disiplin berkendara dan banyak melanggar peraturan, salah satu hal yang paling mempengaruhi adalah pengguna jalan berkecepatan tinggi dan melampaui batas kecepatan yaitu dengan kecepatan rata -rata 65 km/jam. Selain itu faktor penyebab terjadinya kecelakaan dari segi faktor prasarana, adalah perlengkapan fasilitas jalan yang kurang dirawat dan diperhatikan membuat terjadinya kecelakaan selain itu belum lengkapnya fasilitas perlengkapan jalan pada ruas jalan Kalimantan km 1,2 - km 2 .

DAFTAR PUSTAKA

- _____, (2009) *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta.
- _____, (2006) *Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 Tentang Jalan*, Jakarta.
- _____, (2013) *Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Jakarta.
- _____, (2014) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan*, Jakarta.
- _____, (2014) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*, Jakarta.
- _____, (2015) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*, Jakarta.
- _____, (2018) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2018 Tentang*

- Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2014 Tentang Marka Jalan*, Jakarta.
- _____, (2018) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan*, Jakarta.
- _____, (2018) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan*, Jakarta.
- AASHTO. 1990. *A Policy on Geometric Design of Highways and Streets*. United States of America.
- Abraham, J. 2001. *Analysis of Highway Speed Limits*. Canada: University Toronto.
- BPS Kota Bengkulu . 2021. *Bengkulu Dalam Angka*. Kota Bengkulu:
BPS Kota Bengkulu
- Dwiyogo, P dan Prabowo. 2006. *Studi Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (Blackspot dan Blacksite) pada Jalan Tol Jagorawi*. Semarang:
Universitas Diponegoro.
- Ermawati Dwi, Anggun, Gito Sugiyanto, dan Eva Wahyu Indriyanti. 2019. *Penentuan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Pendekatan Fasilitas Perlengkapan Jalan Di kabupaten Purbalingga*. Purbalingga:
Universitas Jenderal Soedirman.
- Karmawan, S.S. 1990. *Positive Guidance Terhadap Keselamatan Lalu Lintas (Positive Guidance for Traffic Safety)*.
- Murjanto, Djoko. 2012. *Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan*. Jakarta :
Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia.
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
- Satlantas Polres Kota Bengkulu . 2021. *Data Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Kota Bengkulu* . Bengkulu : Polres Kota Bengkulu
- Sendow, T., 2004. *Analisa Jarak Pandangan di Lengkung Horisontal dan Lengkung Vertikal*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Sukirman, Silvia. 1999. *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Bandung :