

JURNAL INRIANY MERIAM PELLOKILA

by Marvell Market

Submission date: 25-Aug-2022 04:34AM (UTC+0300)

Submission ID: 1870737665

File name: JURNAL_INRIANY_MERIAM_PELLOKILA.pdf (321.16K)

Word count: 3356

Character count: 19263

Peningkatan Fasilitas Keselamatan Jalan di Ruas Jalan Ruteng-Reo Km 24-26

Inriany Meriam Pellokila

Taruna Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520
meriampellokila@gmail.com

Drs. Wijianto, M.si

Dosen Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

Anisa Mahadita c, M.MTr

Dosen Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

Diterima: 22 juli 2022, disetujui: 22 juli 2022, diterbitkan: 23 agustus 2022

Abstract

Traffic accidents are a very serious problem. It becomes a serious problem because around 1.3 million people die every year and more than 25 million people suffer from permanent disability due to traffic accidents (WHO 2016). Traffic accidents have been predicted to be the fifth leading cause of death in the world in 2030. However, in some developed countries there has been a decline in accident rates due to the continuous implementation of the Road Safety Program over the last 50 years. Therefore, in Indonesia, it is necessary to carry out comprehensive handling as a form of safety program to reduce the high rate of traffic accidents.

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu permasalahan yang sangat serius. Menjadi masalah serius karena sekitar 1,3 juta orang meninggal setiap tahun dan lebih dari 25 juta orang menderita cacat permanen akibat kecelakaan lalu lintas (WHO 2016). Kecelakaan lalu lintas telah diprediksi akan menjadi penyebab kematian kelima terbesar di dunia pada Tahun 2030. Namun, di beberapa negara maju telah terjadi penurunan tingkat kecelakaan akibat dilaksanakannya Program Keselamatan Jalan secara terus menerus selama 50 tahun terakhir. karena itu di Indonesia perludilakukan penanganan secara menyeluruh sebagai salah satu bentuk program keselamatan untuk menekan tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas.

Kata kunci : Kecelakaan

PENDAHULUAN

Di Kabupaten Manggarai sendiri, kecelakaan lalu lintas relatif tinggi. Penyebab terjadinya kecelakaan pada beberapa ruas jalan tersebut dikarenakan oleh pengemudi atau manusia yang selama ini diperkirakan sebagai faktor penyebab yang paling mempengaruhi kecelakaan. Akan tetapi di Kabupaten Manggarai faktor cuaca dan lingkungan serta prasarana merupakan faktor utama penyebab kecelakaan yang sampai saat ini hampir tidak pernah diperhatikan atau sering diabaikan.

Pelabuhan Reo adalah Pelabuhan terbesar kedua di Provinsi NTT dengan Data Kapal masuk dalam 3 tahun terakhir berjumlah 2.539 kapal. Data penumpang naik dalam 3 tahun terakhir berjumlah 12.610 penumpang dan Data penumpang turun berjumlah 21.435 penumpang. Sebagian besar penumpangnya berasal dari Ruteng dan tujuannya ke Pelabuhan Reo.

Pelabuhan Reo adalah Pelabuhan barang yang dalam lima tahun terakhir telah diubah menjadi Pelabuhan Barang sekaligus Pelabuhan

Penumpang. Ruas Jalan Ruteng-Reo terkhususnya di KM. 24-26 yang ada di Kabupaten Manggarai merupakan lokasi Daerah Rawan Kecelakaan yang faktor penyebab kecelakaannya adalah lingkungan, serta prasarananya yang kurang mendapat perhatian, dengan jumlah kecelakaan yang tercatat di Kepolisian adalah 11 kecelakaan dalam 5 tahun terakhir dengan kejadian yang cukup parah tahun 2021 yaitu 2 kontainer terbalik dengan korban meninggal dunia 2 orang, luka berat 2 orang dan luka ringan 1 orang dan total kerugian Rp 10.000.000.

METODE

A. Metode Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi data sekunder dan primer antara lain, yaitu :

1. Data Sekunder

- 1) Data status dan fungsi jalan di Kabupaten Manggarai diperoleh pada saat Praktek Kerja Lapangan di Kabupaten Manggarai tahun 2022 di Dinas Pekerjaan Umum, Penataan Ruang dan Perumahan Rakyat Kabupaten Manggarai;
- 2) Dinas Badan Pusat Statistik (BPS Kabupaten Manggarai) yaitu data gambaran umum Kabupaten Manggarai dimana untuk mengetahui kondisi geografis, kondisi demografi, kondisi transportasi dan kondisi wilayah kajian;
- 3) Data kecelakaan 5 tahun terakhir dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2021 diperoleh pada saat Praktek Kerja Lapangan di Kabupaten Manggarai tahun 2022 di Kepolisian Resor Kabupaten Manggarai.

2. Data Primer

- 1) Survei Kecepatan Sesaat
Survei Kecepatan Sesaat pada saat Praktek Kerja Lapangan di

Kabupaten Manggarai tahun 2022, dengan melakukan survei kecepatan dengan jenis kendaraan motor, mobil, pick up, bus, dan truck yang melintasi simpang tiga Tugu Soekarno. Survei ini dilakukan untuk memperoleh data kecepatan eksisting kendaraan pada satu titik pada wilayah studi. Dengan data ini maka dapat diketahui kecepatan rata-rata kendaraan pada saat melalui satu titik pada wilayah studi.

2) Survei inventarisasi Ruas Jalan

Survey inventarisasi dilakukan guna memperoleh data tentang kondisi jalan seperti panjang ruas jalan yang dikaji, lebar dimensi jalan, serta perlengkapan prasarana fasilitas keselamatan jalan seperti rambu, marka, paku jalan, alat penerangan jalan, dan alat pengendali isyarat lalu lintas (APILL)

Surveyor melakukan pengukuran terhadap potongan melintang tegak lurus sumbu jalan, serta bagian perlengkapan jalan seperti jalur lalu lintas, trotoar dan bahu jalan. Dilanjutkan juga dengan survey perlengkapan fasilitas keselamatan jalan yang sudah tidak berfungsi, sehingga dapat dilakukan upaya perbaikan.

B. Pengolahan Data

Setelah dilakukannya pengumpulan data maka data yang telah dikumpulkan dilanjutkan untuk dilakukannya analisis guna mendapatkan kondisi eksisting dari wilayah studi.

C. Teknik Analisis

1) Analisis Lokasi Daerah Rawan Kecelakaan

Analisa makro dapat dilakukan dengan langkah perhitungan tingkat kecelakaan dengan pembobotan. Dalam menentukan ruas-ruas jalan rawan kecelakaan digunakan metode pembobotan, dimana tingkat keparahan korban dikaikan masing-masing bobot yang sudah ditentukan sebelumnya agar didapat nilai yang seimbang untuk tiap tingkat keparahan. Hal ini dikarenakan bobot antara kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia dengan korban luka berat atau luka ringan maupun hanya kerusakan saja tidak dapat disamakan, sehingga dapat diketahui ruas jalan yang paling rawan kecelakaan dengan memiliki nilai bobot yang paling tinggi.

Tabel. Data Kecelakaan Lalu lintas di Ruas Jalan Ruteng-Reo Km 24-26

Tahun	Jumlah Kejadian	Fatalitas			kerugian material
		MD	LB	LR	
2017	3	3	3	4	Rp20,000,000
2018	2	1	2	1	Rp11,000,000
2019	1	1	2	2	Rp8,000,000
2020	1	2	3	2	Rp7,000,000
2021	4	8	8	10	Rp35,000,000
Jumlah	11	15	18	19	Rp81,000,000

Sumber: Kepolisian Kabupaten Manggarai

Berdasarkan hasil analisis data kecelakaan di jalan Ruteng-Reo Km 24-26 dapat dilihat bahwa kejadian kecelakaan tertinggi terjadi di tahun 2021

dengan jumlah kejadian sebanyak 4 kejadian dengan tingkat fatalitas meninggal dunia 8, luka berat 8, dan luka ringan 10 dengan kerugian material sebesar Rp81,000,000.

2) Analisis Kecelakaan Berdasarkan Hari

Tabel V. 2 Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Hari

Hari	Jumlah Kejadian					Total
	2017	2018	2019	2020	2021	
Senin	1	1	0	0	0	2
Selasa	1	1	0	0	2	4
Rabu	1	0	1	0	2	4
Kamis	0	0	0	0	0	0
Jumat	0	0	0	0	0	0
Sabtu	0	0	0	1	0	1
Minggu	0	0	0	0	0	0
Jumlah	3	2	1	1	4	11

Sumber: Kepolisian Kabupaten Manggarai

Berdasarkan tabel analisis data kecelakaan lalu lintas berdasarkan hari kejadian, hari selasa dan rabu adalah hari yang paling sering terjadinya kecelakaan dengan total 4 kejadian kemudian diikuti oleh hari senin dan hari sabtu.

3) Analisis kecelakaan berdasarkan waktu kejadian

Tabel V. 3 Analisis Data Kecelakaan Berdasarkan Waktu Kejadian

Waktu	2017	2018	2019	2020	2021	Jumlah
00.00 - 06.00	1	1	0	0	3	5
06.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0
12.00 - 18.00	0	0	1	0	0	1
18.00 - 00.00	2	1	0	1	1	5
Total	3	2	1	1	4	11

Sumber: Kepolisian Kabupaten Manggarai

Berdasarkan hasil analisis data kecelakaan berdasarkan waktu kejadian di ruas jalan Ruteng – Pelabuhan Reo Km 24-26 rata – rata kejadian kecelakaan terjadi pada malam dan dini hari, yaitu pukul 00.00 – 06.00 dan 18.00 – 00.00 hal ini dikarenakan pada sore menjelang malam hari kabut mulai turun dan tidak terdapatnya lampu jalan sama sekali di ruas jalan tersebut, dan tidak adanya patok pengarah atau delineator yang memberikan pantulan cahaya untuk mengarahkan pengendara, sehingga hal ini sangat penting untuk diperhatikan.

4) Analisis Kecelakaan Berdasarkan Tipe Tabrakan

Tabel V. 4 Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Tipe Tabrakan

Tipe Tabrakan	Jumlah Kecelakaan Tiap Tahun				
	2017	2018	2019	2020	2021
Tunggal	1	1	0	0	1
Depan – Depan	0	0	0	0	1
Depan - Belakang	0	0	0	0	0
Depan - Samping	2	1	1	1	2
Samping - Samping	0	0	0	0	0
Beruntun	0	0	0	0	0
Menabrak Pejalan Kaki	0	0	0	0	0
Lain-lain	0	0	0	0	0

Sumber: Kepolisian Kabupaten Manggarai

Berdasarkan hasil analisis tipe tabrakan, tipe tabrakan di Kabupaten Manggarai didominasi dengan kecelakaan depan – samping dengan jumlah tabrakan 8 kejadian dalam 5 tahun terakhir dan pada tahun 2021 adalah yang tertinggi dengan 3 kejadian kecelakaan dengan tipe tabrakan depan - samping

5) Analisis Kecelakaan Berdasarkan Umur

Tabel V. 5 Data Kecelakaan Berdasarkan Umur

Usia	2017	2018	2019	2020	2021	Jumlah
0-15 Tahun	0	0	0	0	0	0
16-30 Tahun	1	1	0	0	1	3
31-50 Tahun	1	2	1	2	3	9
51 Tahun Keatas	0	0	0	0	0	0

Sumber: Kepolisian Kabupaten Manggarai

Berdasarkan tabel diatas bahwa selama lima tahun terakhir, tidak terdapat data kecelakaan di umur 0-15 tahun dan diumur >51 tahun. 3 pengemudi yang mengalami kecelakaan di umur 16-30 tahun dan 9 pengemudi yang mengalami kecelakaan di umur 31-50 tahun. Disimpulkan pengemudi dengan umur 31-50 tahun yang mengalami kecelakaan, hal ini dikarenakan di usia tesebut merupakan usia produktif untuk bekerja.

6) Analisis Menurut Kronologi Kecelakaan

Pembuatan kronologi kecelakaan bertujuan untuk mencari faktor- faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan di lokasi studi dengan menggambarkan bentuk-bentuk gerakan dari kendaraan sebelum terjadi kecelakaan. Sebagai contoh yaitu kejadian kecelakaan yang terjadi di tahun 2021 dngan total kejadian sebanyak 4 kejadian kecelakaan.

7) Analisis Fasilitas Keselamatan

Jalan yang sesuai dengan standar yang berlaku merupakan salah satupersyaratan dari jalan yang Berkeselamatan. Untuk itu diperlukanya analisis mengenaikondisi fasilitas keselamatan yang dilihat dari segi laik fungsi jalan apakah sudah sesuai dengan standar kelaikan atau tidak, sehingga darianalisis dapat diberikan rekomendasi mengenai apa yang akan dilakukan pada ruas jalan tersebut.Berikut merupakan analisis fasilitas keselamatan jalan.

8) Kondisi jalur lalu lintas

Kondisi jalur lalu lintas secara teknis di jalan Ruteng-Reo Km 24-26

Pada ruas jalan Ruteng-Reo Km 24-26 terdapat sedikit kerusakan pada perkerasan jalan, sehinggadiperlukan pemeriksaan lebih lanjut dan perbaikanberupa penambalan jalan yang kondisinya sudah rusak atau berlubang. Terdapat juga di beberapa titik terdapat pasir yang berada di badan jalan sehingga dapat membahayakan pengguna jalan terkhusus pengendara sepeda motor. Di jalan Ruteng-Reo Km 24-26 juga terdapat genangan air

setelah hujan yang mengakibatkan jalan menjadi licin sehingga pengendara terkhususnya pengendara sepeda motor sulit mengendalikan kendaraannya atau hilang kendali bahkan bisa

mengakibatkan kecelakaan.

9) Kondisi Bahu Jalan

Kondisi bahu jalan secara teknis pada ruas jalan Ruteng-Reo Km 24-26 adalah sebagai berikut :

kondisi pada bahu jalan yaitu perkerasan aspal dan terdapat pasir dan juga jalan yang berlubang yang dapat menyebabkan kurangnya gaya gesek antara permukaan jalan dan roda kendaraan. Untuk masalah ini dapat ditangani dengan perbaikan kondisi bahu jalan agar mengurangi kecelakaan saat berkendara.

10) Kondisi Rambu Jalan

Kondisi rambu pada ruas jalan Ruteng-Reo Km 24-26 yaitu masih terdapat beberapa segmen jalan yang tidak terdapat rambu sama sekali, dan juga ada rambu yang sudah rusak dan tertutup oleh pepohonan. Hal ini dikarenakan kurangnya pengawasan dan pemeliharaan dari pihak dinas perhubungan. Terdapat pula rambu-rambu yang tingkat reflektifnya sudah berkurang sehingga pengemudi kesulitan melihat rambu yang ada di lokasi tersebut terutama pada malam hari. Secara keseluruhan, rambu pada ruas jalan Ruteng-Reo Km 24-26 perlu mendapatkan perbaikan dan pemeriksaan lebih lanjut. Selain itu juga penempatan rambu juga perlu diubah sesuai dengan peraturan yang berlaku

11) Kondisi Marka Jalan

Kondisi marka jalan pada ruas jalan Ruteng-Reo Km 24-26 ialah sebagai berikut

Kondisi Marka jalan pada ruas jalan Ruteng-Reo Km 24-26, ditemukan banyak cat yang sudah memudar, yang disebabkan oleh kurangnya pemeliharaan dari pihak yang bertanggung jawab. Hal ini menyebabkan pengguna jalan kesulitan untuk mengetahui batas lajur jalan terutama pada malam hari. Oleh karena itu diperlukan pengecatan ulang marka jalan kembali sesuai dengan ketentuan yang berlaku, serta pembersihan pada tepi jalan sehingga marka jalan tidak ditutupi oleh rerumputan liar menutupi marka jalan.

12) Kondisi alat penerangan jalan umum.

Alat penerangan jalan merupakan salah satu bagian penting dalam mewujudkan jalan yang berkeselamatan. Alat penerangan jalan umum dapat diletakkan di kiri maupun di kanan jalan atau di tengah jalan untuk jalan yang memiliki median. Berdasarkan kondisi di lapangan ruas jalan Ruteng-reo Km 24-26 diamati banyak penerangan jalan yang tidak berfungsi seperti rusak, dan banyak juga di titik tertentu yang belum diberi penerangan sama sekali

13) Analisis Kecepatan Sesaat

Kecepatan sesaat diperoleh dari hasil analisa survey spot speed yang lokasinya diambil dari suatu titik pada lokasi wilayah kajian. Kecepatan sesaat diperoleh dengan melakukan perhitungan persentil 85 dari rekapitulasi data spot speed yang telah dianalisa. Kecepatan persentil 85 merupakan sebuah kecepatan lalu lintas dimana 85% dari pengemudi yang mengemudikan kendaraan di jalan tanpa dipengaruhi oleh kecepatan lalu lintas yang lebih rendah atau cuaca yang buruk. Dapat diartikan juga, kecepatan persentil 85 merupakan kecepatan yang digunakan oleh pengemudi yang diharapkan dapat mewakili kecepatan yang sering digunakan oleh pengemudi di lapangan. Ini menjelaskan bahwa 85% kendaraan berada pada atau dibawah kecepatan ini. Maka tujuan dari metode ini ialah menentukan batas kecepatan yang ideal pada ruas jalanyang ditinjau berdsarkan kecepatan rata-rata kendaraan.

Tabel V. 6 Kecepatan Kendaraan Arah Masuk

BLACK SPOT 1 MASUK				
JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
Sepeda Motor	68,2	43,8	57,3	61,4
Mobil	65,7	39,4	53,0	58,2
MPU	56,1	27,9	36,1	37,0
Pick Up	65,5	42,6	50,1	57,6
BUS	48,1	36,4	38,1	39,0
RUK	36,4	28,0	32,8	36,4

Sumber : Hasil Analisis Survei Spot Speed

Berdasarkan hasil analisis perhitungan kecepatan sesaat pada ruas jalan Ruteng – Reo Km 24-26 arah masuk dapat dilihat pada tabel diatas dengan kecepatan maksimal tertinggi yaitu 68,2 km/jam, kecepatan minimal yaitu 28,0 km/jam, dan kecepatan rata – rata tertinggi yaitu 57,3 km/jam, dan kecepatan persentil 85 tertinggi adalah 61,4 km/jam.

Tabel V. 7 Kecepatan Kendaraan Arah Keluar

BLACK SPOT 1 KELUAR				
JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
Sepeda Motor	65,0	43,7	53,7	60,0
Mobil	62,0	30,8	52,2	58,3
MPU	48,4	26,3	32,6	38,1
Pick Up	71,7	41,0	50,5	57,6
BUS	43,7	33,7	37,7	38,6
TRUK	36,6	28,1	31,8	34,3

Sumber : Hasil Analisis Survei Spot Speed

Untuk arah keluar kecepatan tertinggi yaitu 65,0 km/jam, untuk kecepatan terendah yaitu 28,1 km/jam, serta kecepatan rata – rata tertinggi yaitu 53,7 km/jam, dan kecepatan persentil 85 tertinggi yaitu 60,0 km/jam di ruas jalan Ruteng – Reo Km 24,4-26 untuk analisisnya dapat dilihat pada tabel diatas.

14) Upaya Peningkatan dan Rekomendasi

1. Pengecatan Ulang Marka

Pengecatan ulang marka dilakukan dengan tujuan agar marka dapat terlihat dengan jelas oleh pengendara. Perbaikan marka yang perlu dilakukan pada ruas jalan Ruteng – Pelabuhan Reo Km 24-26 harus sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan dan Peraturan Menteri Nomor 67 tahun 2018 pasal 16 bahwa marka membujur putih dan kuning untuk jalan nasional, berikut adalah perbaikan marka yang disarankan antara lain :

- a. Marka membujur garis utuh tanda pemisah lajur

5

- b. Marka membujur garis utuh tepi kiri jalur
- c. Marka membujur garis utuh tepi kanan jalur

2. Pemasangan Alat Penerangan Jalan Umum (PJU)

Pada ruas jalan Ruteng – Pelabuhan Reo Km 24-26 tidak terdapat alat penerangan jalan sama sekali oleh karena itu direkomendasikan untuk melakukan pemasangan alat penerangan jalan (PJU) di sepanjang ruas jalan tersebut, dimana pemasangannya sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor PM 27 Tahun 2018 tentang alat penerangan jalan yaitu dipasang berjarak 30 m.

3. Pemasangan Guardrail

Pada Ruas jalan Ruteng – Pelabuhan Reo Km 24-26 hambatan sampingnya tergolong rendah dikarenakan hambatan sampingnya berupa jurang yang cukup terjal sehingga sangat direkomendasikan untuk pemasangan guardrail pengaman jalan disepanjang ruas jalan tersebut sesuai dengan ketentuan pada Peraturan Menteri Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan yaitu pada lokasi dengan kriteria jurang atau lereng atau tempat tertentu dengan kedalaman lebih dari 3,5 m dan kelandaian lebih dari 33%

dimana sesuai dengan Pasal 7 Pagar pengaman dilengkapi dengan tanda dari bahan bersifat reflektif dengan warna

- a. merah pada sisi kiri arah lalu lintas
- b. putih pada sisi kanan arah lalu lintas

dimana bahan bersifat reflektif, berbentuk lingkaran dengan ukuran diameter paling kecil 80 mm (delapan puluh milimeter).

4. Pemasangan Delineator

Pada Ruas jalan Ruteng – Pelabuhan Reo Km 24-26 disarankan untuk dilakukannya pemasangan delineator sebagai penanda batas jalan dan membantu pengguna jalan mengetahui alinyemen jalan didepan, pemasangan tersebut harus sesuai dengan Peraturan Menteri PM Nomor 82 Tahun 2018 Pasal 26, 27 dan 28 tentang Patok Lalu Lintas (Delineator) yaitu dengan jarak antar delineator 8 meter untuk kecepatan kurang dari 60 km/jam dan dipasang pada jalan menikung dan jalan lurus,

5. Pemasangan dan Perbaikan Rambu

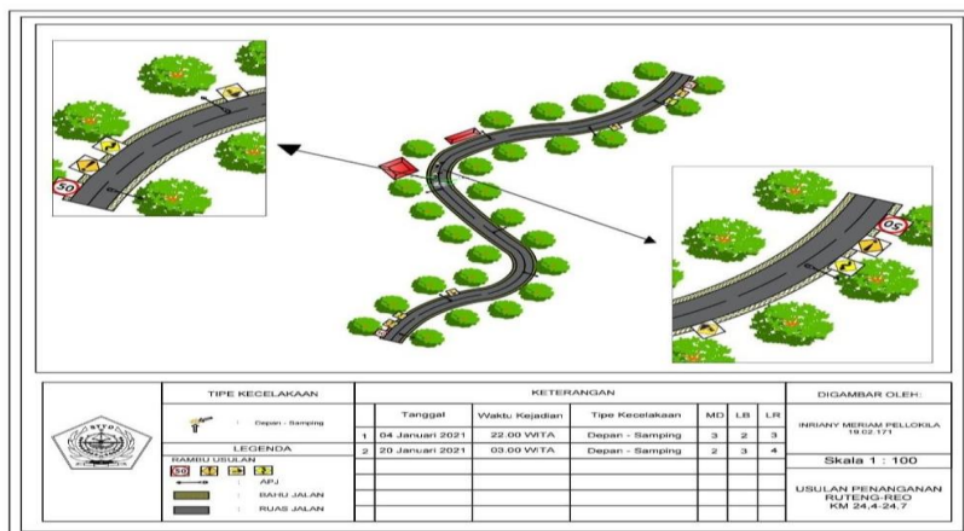
Pemasangan rambu dimaksud agar pengendara dapat berhati – hati dalam berkendara. Berikut merupakan rekomendasi penambahan rambu pada ruas jalan Ruteng – Pelabuhan Reo Km 24 – 26

Adapun usulan desain rekomendasi sebagai berikut:

No	Gambar	Jenis Rambu
1.		Rambu Batas Kecepatan 50 km/jam
2.		Rambu Peringatan Hati-hati

3.		Rambu Peringatan Daerah Rawan Longsor
4.		Rambu Peringatan Banyak Tikungan

Sumber: Hasil Analisis, 2022



16

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada ruas jalan Ruteng-Reo Km 24-26 didominasi oleh faktor manusia, faktor prasarana dan faktor lingkungan. Dari faktor manusia yang menjadi sebab terjadinya kecelakaan sebagian besar adalah berkendara dengan kecepatan tinggi dan lelah. Dari faktor penyebab terjadi kecelakaan dari segi prasarana adalah belum lengkapnya fasilitas perlengkapan jalan dan fasilitas perlengkapan jalan banyak yang sudah rusak. Selain itu, faktor penyebab kecelakaan juga dari faktor lingkungan adalah kabut yang mulai menebal pada jam sore menuju malam.
2. Dari hasil analisis perhitungan didapatkan nilai kecepatan rata-rata sepeda motor yaitu 63,2 Km/jam dan nilai kecepatan persentil 85 adalah 76,6 Km/jam. Jadi, dapat disimpulkan bahwa kecepatan kendaraan yang melintasi ruas jalan Ruteng-Reo Km 24-26 melampaui batas kecepatan maksimum 60 Km/jam.
3. Rekomendasi dalam upaya penanganan dan peningkatan keselamatan pada ruas jalan Ruteng-Benteng dapat berupa manajemen kecepatan dan evaluasi perlengkapan

22

SARAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka disarankan beberapa hal sebagai upaya peningkatan keselamatan sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan penambahan, penggantian, serta perawatan untuk fasilitas perlengkapan jalan yang sesuai dengan persyaratan teknis oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai.
2. Perlu dilakukan penyuluhan dan pelatihan taat berlalu lintas oleh pihak terkait kepada masyarakat umum di Kabupaten Manggarai sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan.
3. Perlu dilakukan perbaikan marka jalan yang sudah memudar dan hilang dan pemasangan rambu oleh pihak Dinas Perkerjaan Umum Kabupaten Manggarai.

REFERENSI

- _____, 1993. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Jakarta.
- _____, 2009. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta.
- _____, 2013. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan, Jakarta.
- _____, 2014. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas, Jakarta.
- _____, 2014. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan, Jakarta.
- _____, 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan, Jakarta.
- _____, 2017. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Perencanaan Geometrik Jalan Tingkat Dasar: Modul 3 Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Ruas Jalan, Bandung.
- _____, 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan, Jakarta.
- _____, 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan, Jakarta.
- _____, 2022. Tim PKL Kabupaten Manggarai. Pola Umum Laporan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Manggarai, Manggarai.
- _____, 2022. Sekolah Tinggi Transportasi Darat tentang Pedoman PKL DIII MTJ, Bekasi.
- _____, 2022. BPS Kabupaten Manggarai tentang Kabupaten Manggarai dalam Angka, Manggarai.

Sukirman, SiIvia. 1999 Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan. Bandung : Penerbit Nova.ss

Dwiyogo, P dan Prabowo. 2006. Studi Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (Blackspot dan Blacksite) pada Jalan Tol Jagorawi. Semarang : Universitas Diponegoro.

Murjanto, Djoko. 2012. Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia.

Hakim, Arif Rahman. (2018) Peningkatan Keselamatan Jalan Pada Ruas H. Hasan

Basri di Kabupaten Kota Baru. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia- STTD.

Razie, Muhammad. (2018) Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Lingkar Salatiga Kota Salatiga. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.

Prasendy, Yongky Eka Firman. (2020) Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Ahmad Yani Di Kabupaten Tabalong. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.

JURNAL INRIANY MERIAM PELLOKILA

ORIGINALITY REPORT

28%

SIMILARITY INDEX

24%

INTERNET SOURCES

12%

PUBLICATIONS

11%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	digilib.ptdisttd.net Internet Source	6%
2	Submitted to ptdi-sttd Student Paper	3%
3	jurnal.ptdisttd.net Internet Source	2%
4	e-journal.uajy.ac.id Internet Source	1%
5	123dok.com Internet Source	1%
6	petunjukjalanraya.blogspot.com Internet Source	1%
7	www.jogloabang.com Internet Source	1%
8	Imam Samsudin. "ANALISA FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN PADA RUAS JALAN Ir. H. ALALA KOTA KENDARI DITINJAU DARI PRASARANA DAN GEOMETRIK JALAN", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2020 Publication	1%

9	journal.ipb.ac.id Internet Source	1 %
10	etd.repository.ugm.ac.id Internet Source	1 %
11	Dspace.Uii.Ac.Id Internet Source	1 %
12	Hartono Hartono, Subaryata Subaryata, Dwi Heriwibowo. "Rute Aman Selamat Sekolah di Kabupaten Lampung Selatan", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2020 Publication	<1 %
13	Submitted to Udayana University Student Paper	<1 %
14	jdih.dephub.go.id Internet Source	<1 %
15	m.mobimoto.com Internet Source	<1 %
16	www.coursehero.com Internet Source	<1 %
17	sigmainteraktif.com Internet Source	<1 %
18	Submitted to Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia Student Paper	<1 %

19	ejournal.uika-bogor.ac.id Internet Source	<1 %
20	as-wait.icu Internet Source	<1 %
21	repository.upstegal.ac.id Internet Source	<1 %
22	a-research.upi.edu Internet Source	<1 %
23	dinkes.kepulauanselayarkab.go.id Internet Source	<1 %
24	www.i-scholar.in Internet Source	<1 %
25	www.scribd.com Internet Source	<1 %
26	jabar.inews.id Internet Source	<1 %
27	Fedrickson Haradongan. "RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) DI KABUPATEN NGAWI SCHOOL SAFETY ROUTES IN NGAWI DISTRICT", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2018 Publication	<1 %
28	V P Arpriyanita, T Tjahjono. "Design of climbing lane on provincial road study case in	<1 %

Magetan Districts East Java", IOP Conference
Series: Earth and Environmental Science, 2022

Publication

29	ejournal.unipas.ac.id Internet Source	<1 %
30	opac.ll.chiba-u.jp Internet Source	<1 %
31	peraturan.bpk.go.id Internet Source	<1 %
32	Sherly Nandya Putri. "Penentuan lokasi pembangunan terminal angkutan barang di Sampit", Jurnal Transportasi Multimoda, 2019 Publication	<1 %
33	bkpbanjarmasin1.me Internet Source	<1 %
34	dspace.uniandes.edu.ec Internet Source	<1 %
35	ejournal.unis.ac.id Internet Source	<1 %
36	eprints.polbeng.ac.id Internet Source	<1 %
37	suryarahman86.blogspot.com Internet Source	<1 %
38	www.bbpjn6.net Internet Source	<1 %

39

jurnal.untan.ac.id

Internet Source

<1 %

40

Gito Sugiyanto, Ari Fadli, Mina Yumei Santi, Suryo Bagus Pratama. "Implementasi Hasil Road Safety Audit (RSA) di Ruas Jalan Mayjen Sungkono, Blater, Purbalingga, Jawa Tengah", Warta LPM, 2020

Publication

<1 %

41

Zhang - Encyclopedia of Global Health (globalhealth)

Publication

<1 %

42

dinarek.unsoed.ac.id

Internet Source

<1 %

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off