

Peningkatan Keselamatan Pada Ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan Di Kabupaten Lampung Tengah

Safety Improvement on Sumatra Cross Road Section Km 79 - Km 80 Way Pangubuan In Central Lampung Regency

Muhamad Yasin¹, Uriansah Pratama², Widorisnomo³

¹*Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

²*Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

³*Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

[*¹muhamadyasiin19@gmail.com](mailto:muhamadyasiin19@gmail.com)

ABSTRACT

Accidents are a very serious problem. Traffic safety must be the main concern for road users, therefore the government must provide good facilities and also safe roads to reduce the occurrence of accidents. Jalan Lintas Sumatera Km 79 - Km 80 Way Pangubuan has a road length of 1 km with a road type of 2/2 UD, has a lane width of 6.5 m. Road Lighting Equipment (APJ) that has not been able to meet the lighting needs of the Cross Sumatra Road Km 79 - Km 80 Way Pangubuan, as well as the number of signs blocked by objects so that they cannot be seen clearly by road users. This has the potential to cause accidents on the Sumatra Cross Road section Km 79 - Km 80 Way Pangubuan. The behavior of road users who are undisciplined and do not understand driving safety will certainly endanger road users themselves. Jalan Lintas Sumatera Km 79 - Km 80 Way Pangubuan is the road with the highest accidents in Central Lampung Regency in 2017 - 2021 (Central Lampung Regency Police). With this section of Jalan Lintas Sumatera Km 79 - Km 80 Way Pangubuan must get attention regarding the safety support facilities available on this section of the road. The methodology of this study starts from the collection of primary data in the form of direct observations to the field and secondary data in the form of accident data 2017-2021. This study discusses improving traffic safety in accident-prone locations with implementation stages at the study site with analysis of road section performance, analysis of factors causing accidents, and analysis of evaluation of safety standards, and analysis of safety facility investigations. The result of this study was that the driver's top speed exceeded the planned speed limit of 70.15 km/h.

Keywords: *accident-prone locations, infrastructure, vehicle speed*

ABSTRAK

Kecelakaan merupakan masalah yang sangat serius. Keselamatan lalu lintas harus menjadi perhatian utama bagi para pengguna jalan, maka dari itu pemerintah harus memberikan fasilitas yang baik dan juga jalan yang berkeselamatan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan. Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan memiliki panjang jalan 1 km dengan tipe jalan 2/2 UD, memiliki lebar lajur yaitu sebesar 6,5 m. Alat Penerangan Jalan (APJ) yang belum dapat memenuhi kebutuhan penerangan diruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan, serta banyaknya rambu yang terhalang oleh objek sehingga tidak dapat terlihat jelas oleh pengguna jalan. Hal ini berpotensi mengakibatkan kecelakaan pada ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan. Perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin dan kurang memahami keselamatan berkendara tentunya akan membahayakan pengguna jalan itu sendiri. Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan merupakan jalan dengan kecelakaan tertinggi di Kabupaten Lampung Tengah pada tahun 2017 - 2021 (Polres Kabupaten Lampung Tengah). Dengan ini ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan harus mendapatkan perhatian mengenai fasilitas penunjang keselamatan yang tersedia pada ruas jalan ini. Metodologi penelitian ini dimulai dari pengumpulan data primer berupa pengamatan langsung ke lapangan dan data sekunder berupa data kecelakaan 2017-2021. Penelitian ini membahas peningkatan

keselamatan lalu lintas di lokasi rawan kecelakaan dengan tahapan pelaksanaan di lokasi studi dengan analisis kinerja ruas jalan, analisis faktor penyebab kecelakaan, dan analisis evaluasi standar keselamatan, dan analisis investigasi fasilitas keselamatan. Hasil dari penelitian ini adalah kecepatan tertinggi pengemudi melampaui batas kecepatan rencana yaitu sebesar 70.15 km/jam.

Kata kunci: lokasi rawan kecelakaan, prasarana, kecepatan kendaraan

I. Pendahuluan

Kecelakaan merupakan masalah yang sangat serius. Keselamatan lalu lintas harus menjadi perhatian utama bagi para pengguna jalan, maka dari itu pemerintah harus memberikan fasilitas yang baik dan juga jalan yang berkeselamatan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan. karena terjadinya kecelakaan melibatkan beberapa faktor, seperti pengemudi, kendaraan, prasarana (jalan serta perlengkapannya), dan lingkungan (cuaca yang tidak menentu, hujan). Menurut Undang-Undang No. 22 tahun 2009 bahwa Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Penanganan harus secara menyeluruh tidak hanya berfokus pada aspek tertentu saja, diperlukan peninjauan kembali mengenai prasarana penunjang untuk menjamin keselamatan pengguna jalan. Akibat yang dialami tidak hanya dirasakan oleh korban, namun kerugian kecelakaan dirasakan secara menyeluruh oleh seluruh lapisan masyarakat terutama korban, keluarga bersangkutan, maupun pemerintah.

Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan memiliki panjang jalan 1 km dengan tipe jalan 2/2 UD, memiliki lebar lajur yaitu sebesar 6,5 m. Alat Penerangan Jalan (APJ) yang belum dapat memenuhi kebutuhan penerangan diruas Jalan Lintas Sumatra Km 79 – Km 80 Way Pangubuan, serta banyaknya rambu yang terhalang oleh objek sehingga tidak dapat terlihat jelas oleh pengguna jalan. Hal ini berpotensi mengakibatkan kecelakaan pada ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan. Perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin dan kurang memahami keselamatan berkendara tentunya akan membahayakan pengguna jalan itu sendiri. Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan merupakan jalan Nasional yang menghubungkan dari Kabupaten Lampung Tengah menuju Lampung Utara, dimana Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan yang tentunya memiliki jumlah pergerakan yang cukup tinggi.

Berdasarkan data Satlantas Polres Kabupaten Lampung Tengah, saat ini di Kabupaten Lampung Tengah terdapat 4 (empat) ruas jalan rawan kecelakaan. Setelah dianalisis dan dibuat perankingan, maka ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan merupakan lokasi rawan kecelakaan peringkat pertama. Ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan adalah jalan Nasional yang berada di wilayah Kecamatan Way Pangubuan Kabupaten Lampung Tengah. Berdasarkan data dari Satlantas Polres Kabupaten Lampung Tengah, dalam 5 tahun terakhir (2017-2021) jumlah kecelakaan di ruas Jalan Lintas Sumatra Km 79 – Km 80 Way Pangubuan sebanyak 17 kejadian dengan 9 korban meninggal dunia, 19 korban luka berat dan 9 korban luka ringan.

Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan merupakan jalan dengan kecelakaan tertinggi di Kabupaten Lampung Tengah pada tahun 2017 - 2021 (Polres Kabupaten Lampung Tengah). Dengan ini ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan harus mendapatkan perhatian mengenai fasilitas penunjang keselamatan yang tersedia pada ruas jalan ini.

Berdasarkan identifikasi masalah, maka dapat dirumuskan permasalahan utama dalam penelitian ini adalah:

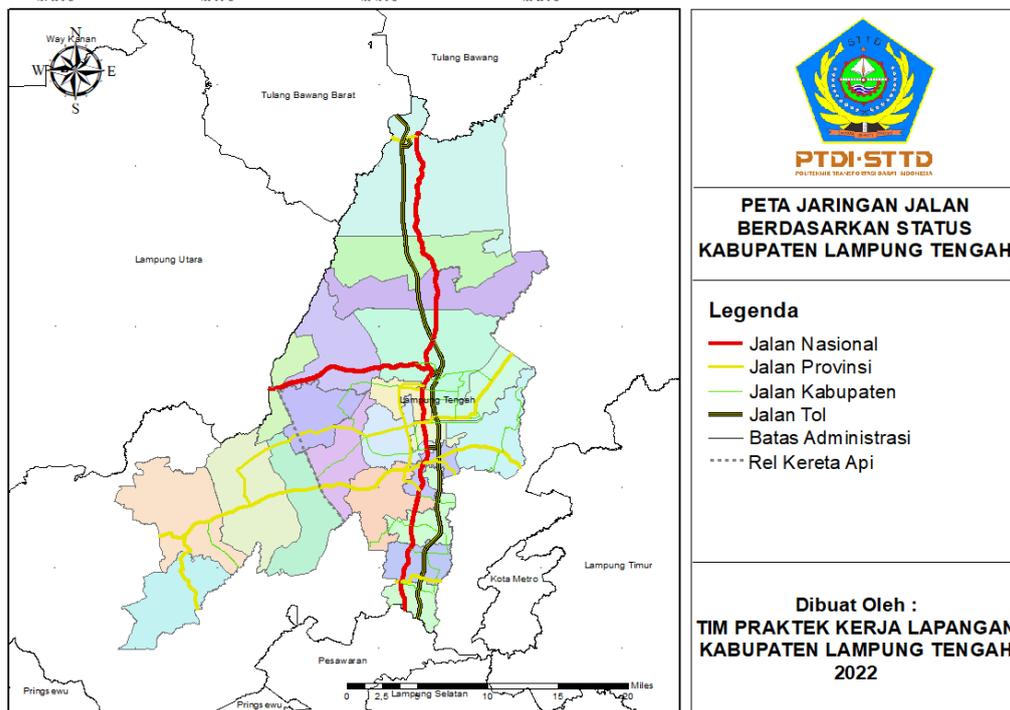
1. Jalan Lintas Sumatera KM 79 – KM 80 Way Pangubuan Kabupaten Lampung Tengah merupakan ruas jalan yang memiliki angka kecelakaan tertinggi di Kabupaten Lampung Tengah pada tahun 2021, jumlah kecelakaan mencapai 17 kejadian dengan rincian korban, 9 orang meninggal dunia, 19 orang mengalami luka berat, dan 9 orang mengalami luka ringan.
2. Kondisi ruas Lintas Sumatera KM 79 – KM 80 Way Pangubuan memiliki perkerasan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan dan marka jalan yang pudar sehingga dapat berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
3. Disepanjang ruas Lintas Sumatera KM 79 – KM 80 Way Pangubuan Kabupaten Lampung Tengah terdapat beberapa kondisi prasarana jalan yang sudah rusak maupun belum tersedia, seperti rambu batas kecepatan dan rambu peringatan.

Adapun maksud dan tujuan penelitian Kertas Kerja Wajib ini adalah untuk melakukan Peningkatan Keselamatan di Ruas Jalan Lintas Sumatera KM 79 – KM 80 Way Pangubuan.

1. Bagaimana kondisi saat ini dilihat dari kinerja ruas jalan dan fasilitas keselamatan pada ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan?
2. Apa saja faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pada ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan?
3. Bagaimana upaya penanganan yang tepat untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan dan menurunkan angka kecelakaan pada ruas jalan ini?

II. Gambaran Umum

Kabupaten Lampung Tengah Memiliki pola jaringan jalan Linear/Radial secara keseluruhan dan pola jaringan jalan Grid pada wilayah CBD. Tipe perkerasan jalan di Lampung Tengah sebagian besar adalah aspal dan beberapa jalan menggunakan perkerasan rigid jalan beton, panjang jalan nasional yaitu dengan panjang 217,38 km, jalan provinsi dengan panjang 282,88 km, dan jalan kabupaten sepanjang 1.196,82 km, dengan jumlah panjang jalan di Kabupaten Lampung Tengah 1.697,08 km.



Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan di Kabupaten Lampung Tengah

III. Metodologi Penelitian

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilaksanakan di ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan Kabupaten Lampung Tengah dengan pengambilan data yang telah dilakukan selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan oleh Tim PKL Kabupaten Lampung Tengah tahun 2022. Waktu penelitian dilaksanakan pada saat Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan Magang dimulai dari tanggal 28 Februari 2022 sampai dengan tanggal 8 Mei 2022.

B. Metode Pengumpulan Data

Untuk memudahkan dalam penelitian ini, maka menggunakan metode pengumpulan data. Pengumpulan data dilakukan dengan survei inventarisasi ruas jalan, identifikasi bahaya sisi jalan, laporan umum tim PKL Kabupaten Lampung Tengah tahun 2022, dan data jumlah kecelakaan lalu lintas yang diperoleh dari Kepolisian Resort Kabupaten Lampung Tengah.

C. Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan setelah semua data yang diperlukan terkumpul. Kemudian dilakukan analisis perhitungan dalam upaya peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan di Kabupaten Lampung Tengah. Dalam analisis ini ada beberapa parameter yang digunakan untuk menunjang peningkatan keselamatan pada ruas Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan yaitu Analisis Karakteristik

Kecelakaan, Perhitungan kecepatan Sesaat kendaraan, Analisis Geometrik, Perhitungan Jarak Pandang Henti, Analisis Fasilitas Keselamatan Jalan, dan Analisis Kronologi Kecelakaan.

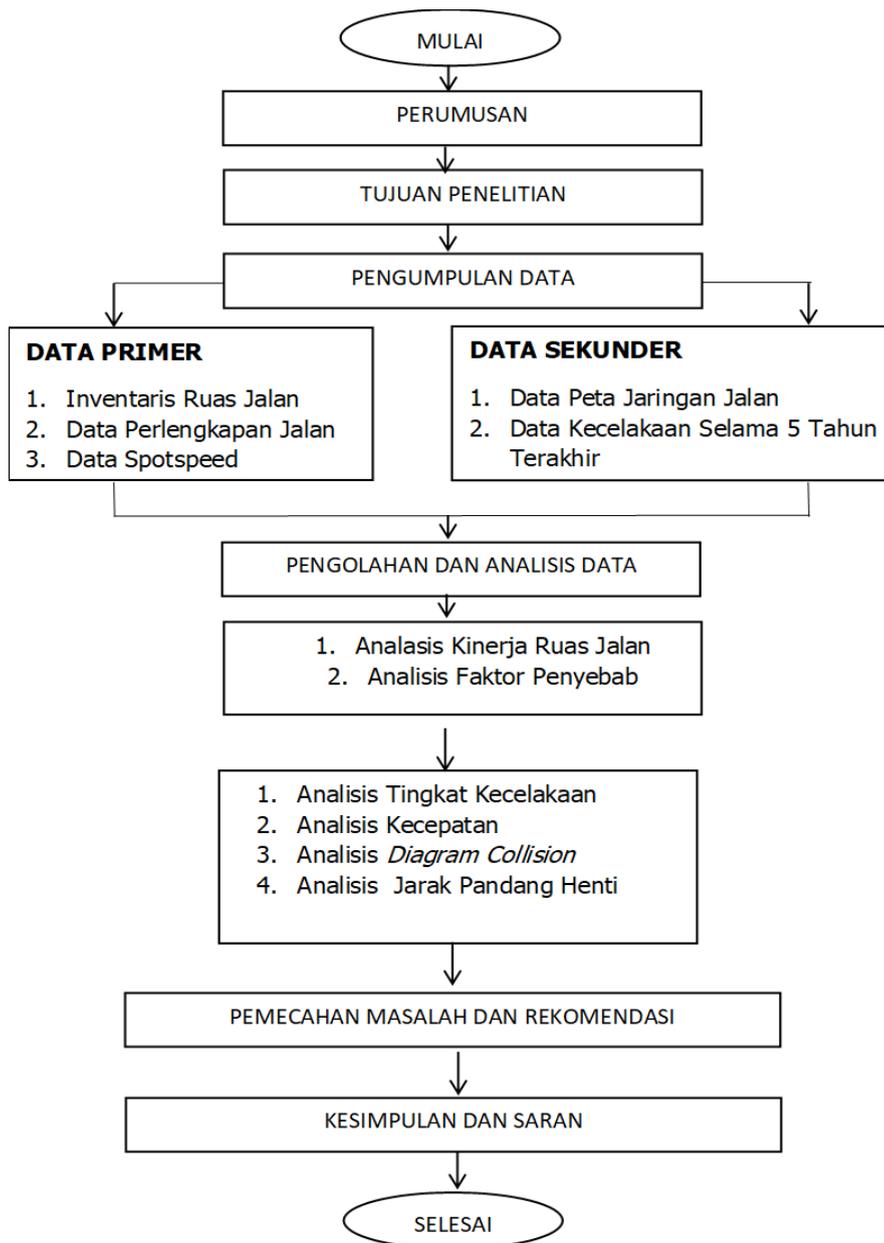
D. Analisis Data

1. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data diawali dengan mengumpulkan data, menyusun data secara sistematis yang diperoleh dari survei di lapangan. Kemudian mengorganisasikan data ke dalam beberapa kategori, lalu menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesis, menyusun ke dalam pola dan terakhir membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh penulis maupun pembaca. Dalam teknik analisis dalam penelitian ini meliputi analisis kuantitatif dan analisis kualitatif.

2. Bagan Alir Penelitian

Bagan alir penelitian berisikan suatu tahapan kegiatan dalam analisis dari awal pengumpulan data sampai menghasilkan suatu kesimpulan dan memberikan rekomendasi pemecahan masalah. Bagan alir dalam penelitian ini sebagai berikut.



Gambar III. 1 Bagan Alir Penelitian

Analisis Kecepatan sesaat

Kecepatan adalah besaran yang menunjukkan jarak yang ditempuh kendaraan dibagi waktu tempuh, atau nilai perubahan jarak terhadap waktu. Analisa statistik yang dilakukan untuk mengolah data survei *spot speed* ini adalah persentil 85 (P_{85}). P_{85} ini digunakan untuk mengetahui batas kecepatan yang ditempuh oleh 85% kendaraan hasil survey. Berikut formula dasar yang digunakan dalam memperoleh kecepatan kendaraan:

$$V = S/t$$

Dimana: V= Kecepatan

S= Jarak (km)

T= waktu (jam)

Analisis jarak pandang henti

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). Persamaan jarak pandang menyiap adalah sebagai berikut:

$$d = 0,278 V.t + V^2/254 f_m$$

Sumber: Dasar - Dasar Perencanaan Geometrik Jalan; Silvia Sukirman, 1999

Keterangan:

f_m = koefisien gesekan antara ban dan muka jalan dalam arah memanjang jalan

d = jarak pandang henti minimum (m)

V = kecepatan kendaraan (km/jam)

t = waktu reaksi = 2,5 detik

IV. Hasil dan Pembahasan

A. Analisis Karakteristik Kecelakaan

Analisis karakteristik kecelakaan bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kecelakaan, analisis menggunakan data sekunder yang diperoleh pada saat Praktek Kerja Lapangan tahun 2022 di Kabupaten Lampung Tengah. Analisis ini menghasilkan bahwa kecelakaan tertinggi dari tahun 2017-2021 yaitu tahun 2021, bulan April dan Juli merupakan bulan tertinggi terjadi kecelakaan, jam 12.00-18.00 merupakan waktu yang tertinggi terjadi kecelakaan, tabrakan Depan-depan merupakan tipe tabrakan tertinggi terjadi kecelakaan, sepeda motor merupakan kendaraan tertinggi terlibat kecelakaan, usia 16-30 tahun merupakan usia terbanyak terlibat kecelakaan, karyawan merupakan profesi tertinggi terlibat kecelakaan, kecelakaan berdasarkan jenis kelamin tertinggi terlibat kecelakaan yaitu laki-laki.

B. Analisis kecepatan sesaat

Kecepatan sesaat eksisting didapat dari hasil analisa survei spot speed yang mengambil lokasi pada satu titik pada wilayah studi. Untuk mendapatkan kecepatan eksisting didapat dengan menghitung persentil 85 dari rekapitulasi data spot speed hasil survei.

Kecepatan persentil 85 adalah sebuah kecepatan lalu lintas dimana 85% dari pengemudi mengemudikan kendaraannya di jalan tanpa dipengaruhi oleh kecepatan lalu lintas yang lebih rendah atau cuaca yang buruk (Abraham, 2001). Dengan kata lain kecepatan persentil 85 merupakan kecepatan lalu lintas yang digunakan oleh 85 persentil pengemudi yang diharapkan dapat mewakili kecepatan yang sering digunakan pengemudi di lapangan (Sendow, 2014). Artinya, 85% kendaraan berada pada atau di bawah kecepatan ini. Maka tujuan dari metode ini adalah untuk menentukan batas kecepatan yang ideal pada ruas jalan yang ditinjau berdasarkan kecepatan rata-rata kendaraan.

Tabel 1 Kecepatan Arah Masuk

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda Motor	80,0	47	63,4	70,65
2	Mobil	77,0	47	60,7	69
3	MPU	56,0	36	47,1	54,65
4	Pick Up	65,0	34	49,4	57,8
5	Truck Sedang	54,0	33	43,7	47,65
6	Truck Besar	54,0	36	44,8	50,3

Sumber: Analisis Survey Spot Speed, 2022

Hasil analisis perhitungan kecepatan sesaat pada arah masuk dapat dilihat pada tabel kecepatan minimal yaitu 54,0km/jam, kecepatan rata-rata tertinggi yaitu 80km/jam, dan kecepatan persentil 85 tertinggi yaitu 70,65 km/jam. Dari hasil perhitungan kecepatan sesaat pada arah masuk, diperoleh kecepatan pengendara melebihi batas kecepatan tertinggi yang telah ditetapkan yaitu 60 km/jam. Kecepatan tertinggi yaitu 80km/jam pada sepeda motor yang berada di atas batas kecepatan tertinggi. Sepeda motor rata-rata melampaui batas kecepatan rencana sehingga berpengaruh terhadap tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Jalan Lintas Sumatera Km 79 – Km 80 Way Pangubuan.

Tabel 2 Kecepatan Arah Keluar

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda Motor	80,0	46	60,5	69,65
2	Mobil	79,0	47	60,2	67,65
3	MPU	64,0	36	45,6	50,3
4	Pick Up	66,0	33	48,5	59,2
5	Truck Sedang	49,0	33	43,3	47
6	Truck Besar	54,0	38	47,6	51,3

Sumber: Analisis Survey Spot Speed, 2022

Hasil analisis yang didapatkan perhitungan kecepatan sesaat pada ruas Jalan Lintas Sumatera km 79 – km 80 Way Pangubuan arah keluar dengan kecepatan tertinggi yaitu 80 Km/Jam, kecepatan terendah yaitu 33 Km/Jam, kecepatan rata-rata tertinggi yaitu 60,5 Km/jam, dan kecepatan persentil 85 tertinggi yaitu 69,65 Km/Jam

C. Analisis Geometrik

Tipe jalan 2/2 UD, Lebar jalan 6.5 efektif(3,25 kiri dan 3,25 kanan), lebar bahu kiri dan kanan masing-masing 1.6 dan 1.7

D. Analisis jarak pandang henti

Jarak pandang henti adalah jarak pandangan pengemudi ke depan untuk berhenti dengan aman dan waspada dalam keadaan biasa, didefinisikan sebagai jarak pandangan minimum yang diperlukan oleh seseorang pengemudi untuk menghentikan kendaraannya dengan aman begitu melihat adanya halangan di depannya. Jarak pandang henti diukur berdasarkan anggapan bahwa tinggi mata pengemudi adalah 108 cm dan tinggi halangan adalah 60 cm diukur dari permukaan jalan (RSNI T-14-2004).

Tabel 2 Jarak Pandang Henti Minimum Masing-Masing Ruas Jalan Arah Masuk

No	Jenis Kendaraan	Klasifikasi jalan	Kecepatan Rencana	Kecepatan (Km/jam)	fm	Jarak Henti Kendaraan (m)
1	Sepeda Motor	arteri primer	60	70,65	0,33	108,65
2	Mobil	arteri primer	60	69,00	0,33	104,76
3	MPU	arteri primer	60	54,65	0,33	73,61
4	Pick Up	arteri primer	60	57,80	0,33	80,03
5	Truk Sedang	arteri primer	60	47,65	0,33	60,20
6	Truk Besar	arteri primer	60	50,30	0,33	65,14

Sumber: Hasil Analisis Jarak Pandang Henti Arah Masuk, 2022

Didapatkan hasil perhitungan jarak pandang henti minimum arah masuk pada ruas Jalan Lintas Sumatera km 79 – km 80 Way Pangubuan arah masuk dengan kecepatan tertinggi 70,65 Km/Jam membutuhkan jarak pandang henti sebesar 108,65 m dan untuk kecepatan terendah 47,65 Km/Jam membutuhkan jarak pandang henti sebesar 60,20 m.

Tabel 3 Jarak Pandang Henti Minimum Masing-Masing Ruas Jalan Arah Keluar

No	Jenis Kendaraan	Klasifikasi jalan	Kecepatan Rencana	Kecepatan (Km/jam)	fm	Jarak Henti Kendaraan (m)
1	Sepeda Motor	arteri primer	60	69,65	0,33	106,28
2	Mobil	arteri primer	60	67,65	0,33	101,62
3	MPU	arteri primer	60	50,30	0,33	65,14
4	Pick Up	arteri primer	60	59,20	0,33	82,96
5	Truk Sedang	arteri primer	60	47,00	0,33	59,02
6	Truk Besar	arteri primer	60	51,30	0,33	67,05

Sumber: Hasil Analisis Jarak Pandang Henti Arah Masuk, 2022

Didapatkan hasil perhitungan jarak pandang henti minimum pada ruas Jalan Lintas Sumatera km 79 – km 80 Way Pangubuan arah keluar dengan kecepatan tertinggi 69,65 Km/Jam membutuhkan jarak pandang henti sebesar 106,28 m dan untuk kecepatan terendah 51,30 Km/Jam membutuhkan jarak pandang henti sebesar 67,05 m.

1. Jarak pandang henti minimum dengan

kecepatan rencana = 60 Km/Jam

$$d = 0,278 V_r \times t + V^2/254fm$$

Diketahui :

$$V_r = 60 \text{ Km/Jam}$$

$$t = 2,5 \text{ detik (ketetapan)}$$

$$fm = 0,33 \text{ (ketetapan)}$$

Ditanya = d?

$$\text{Jawab} = 0,278 \times 60 \times 2,5 + \frac{3600}{254 \times 0,33}$$

$$= 41,7 + 42,95$$

$$= 84,65 \text{ m}$$

Jadi dari hasil perhitungan diatas dapat dilihat bahwa untuk jarak pandang henti minimum yang sesuai dengan Kecepatan rencana 60 km/jam adalah 84,65 m.

Dari hasil analisis diatas didapatkan hasil dari analisis jarak pandang henti menggunakan kecepatan persentil 85 70,65 km/jam yaitu 108,65 m, untuk analisis jarak pandang henti menggunakan kecepatan rencana 60 km/jam yaitu 84,65 m. Jadi, dapat disimpulkan bahwa jarak pandang henti eksisting melebihi jarak pandang henti pada kecepatan rencana sebesar 24m untuk kecepatan sepeda motor pada ruas jalan Lintas Sumatera km 79 – km 80 Way Pangubuan. Usulan penanganan dengan pemasangan rambu peringatan, rambu batas kecepatan dan pemasangan pita penggaduh sebelum memasuki lokasi rawan kecelakaan.

E. Analisis fasilitas keselamatan

Berdasarkan hasil analisis fasilitas keselamatan pada ruas jalan jalan Lintas Sumatera km 79 – km 80 Way Pangubuan menunjukkan terdapatnya rambu yang salah penempatan dan tertutup dedaunan sehingga tidak terlihat jelas oleh pengemudi, marka jalan yang sudah memudar sehingga pengemudi kesulitan melihat batas jalan, terdapat alat penerangan jalan yang tidak berfungsi sehingga pengemudi kesulitan melihat yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan pada malam hari. melihat kondisi eksisting fasilitas perlengkapan dan fasilitas keselamatan maka perlu diusulkan untuk pemindahan posisi rambu supaya terlihat pengemudi, melakukan pengecatan ulang terhadap marka yang memudar, dan mengganti atau memperbaiki alat penerangan jalan yang rusak.

F. Analisis kronologis kecelakaan

Berdasarkan hasil analisis kronologis kecelakaan menunjukkan bahwa tipe tabrakan depan-depan merupakan tipe tertinggi terjadinya kecelakaan, hal tersebut disebabkan karena pengemudi banyak yang mendahului kendaraan didepan dengan kecepatan tinggi sehingga sering terjadi kecelakaan dengan berlawanan arah. Usulan penanganan dengan pemasangan paku jalan sepanjang ruas jalan jalan Lintas Sumatera km 79 – km 80 Way Pangubuan sebagai pembatas antar jalur sehingga pengemudi diperingatan dengan adanya pembatas paku jalan untuk tidak menyalip sampai pada jalur arah berlawanan.

V. Kesimpulan

1. Dari hasil analisis yang telah dilakukan maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:
Faktor penyebab terjadinya kecelakaan didominasi oleh prasarana dan manusia pada ruas Lintas Sumatera km 79 – km 80 Way Pangubuan. Dari faktor prasarana, belum lengkapnya rambu-rambu jalan seperti rambu peringatan lokasi rawan kecelakaan dan fasilitas keselamatan jalan seperti lampupenerangan jalan dan pita penggaduh. Dari faktor manusia, perilaku pengendara yang masih kurang disiplin dan berkendara dengan kecepatan yang melebihi batas kecepatan rencana. Selain itu faktor bahaya sisi jalan juga berpengaruh terjadinya kecelakaan di ruas Lintas Sumatera km 79 – km 80 Way Pangubuan, pengemudi sering terhalang pandangannya saat melintasi ruas yang terdapat pepohonan.
2. Berdasarkan kondisi eksisting, kecepatan pengemudi melebihi batas kecepatan rencana yaitu 60 km/jam sehingga ruas Lintas Sumatera km 79 – km 80 Way Pangubuan menjadi peringkat pertama lokasi rawan kecelakaan, pada tahun 2021 tercatat jumlah kecelakaan 17 kejadian dan fasilitas perlengkapan jalan belum lengkap sehingga perlu dilakukan penambahan seperti rambu peringatan, rambu peringatan daerah rawan kecelakaan, dan rambu batas kecepatan.
3. Berdasarkan analisis karakteristik kecelakaan dapat disimpulkan sebagai berikut:
Berdasarkan kendaraan yang terlibat, sepeda motor yang tertinggi terlibat kecelakaan dengan 49 kendaraan. Berdasarkan tipe tabrakan, tipe tabrakan dominan yaitu tabrakan depan-depan dengan 24 kejadian. Berdasarkan waktu kejadian, waktu yang paling banyak terjadi kecelakaan pada rentang waktu 12.00-18.00 sebanyak 20 kejadian.

VI. Saran

1. Perlu nya melengkapi dan perbaikan terhadap fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu peringatan daerah rawan kecelakaan, rambu batas kecepatan. Dari fasilitas keselamatan perlu penambahan dan pemasangan terhadap lampu penerangan jalan dan pita penggaduh yang dipasang sebelum daerah karamaian dan tempat penyeberangan.
2. Merapikan cabang pohon yang menjulang ke badan jalan yang dapat mengganggu pandangan pengemudi dan menghalangi cahaya lampu jalan pada malam hari.

3. Perlu diadakan pendidikan, sosialisasi dan penyuluhan kepada masyarakat Kabupaten Lampung Tengah khususnya para pelajar guna meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan lalu lintas dan perlunya tindakan tegas dari petugas kepada para pengemudi yang melakukan pelanggaran lalu lintas yang dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain.

Daftar Pustaka

- _____, Pemerintah Indonesia. (2009). *Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- _____, Pemerintah Indonesia. (2006). *Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2006 Tentang Jalan*. Jakarta.
- _____, Pemerintah Indonesia. (2013). *Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- _____, Menteri Perhubungan. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan No.13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta.
- _____, Menteri Perhubungan. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- _____, Menteri Perhubungan. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan*. Jakarta
- _____, Menteri Perhubungan. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 111 Tahun 2015 Tentang Batas Kecepatan*. Jakarta.
- _____, Direktorat Keselamatan Transportasi Darat. (2007). *Pedoman Operasi Accident Blackspot Investigation Unit/ Unit Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- _____, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. (2004). *Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas*. Jakarta
- _____, Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia. (2005). *Modul Perencanaan Geometrik Jalan*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta
- _____, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia. (2017). *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Ruas Jalan*. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Bandung
- Sukirman, S. (1999). *Dasar - Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Penerbit Nova. Jakarta.
- Suryadharma, H. (1999). *Rekayasa Jalan Raya*. Penerbit Universitas Atma Jaya. Yogyakarta.