

PENINGKATAN KESELAMATAN LALU LINTAS PADA RUAS JALAN H.T RIZAL NURDIN KM 2 – KM 3 DI KOTA PADANGSIDIMPUAN

KEVIN TRYPUTRA SIMBOLON

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

kevinsimbolon12@gmail.com

Drs. WIJANTO, M,Si

Dosen Politeknik
Transportasi Darat
Indonesia – STTD

**ANISA MAHADITA C,
M.MTR**

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia - STTD

Abstract:

Traffic accidents are a traffic problem that occurs in Indonesia, one of which is in the city of Padangsidimpuan. Causes of traffic accidents can be caused by drivers, facilities (vehicles), infrastructure (roads and their equipment), therefore there needs to be serious efforts or handling to improve safety on Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3. This research is intended to knowing the factors that cause traffic accidents on Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 - Km 3, knowing the performance of roads and safety facilities, and knowing proper handling efforts in improving traffic safety on Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 - Km 3. Based on the results of research conducted, traffic accidents occur due to lack of awareness of drivers in traffic and poor road infrastructure conditions. Based on data obtained from the Padangsidimpuan City Traffic Unit, there are 5 accident-prone roads in Padangsidimpuan City. The Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 is an accident-prone location ranked second based on the results of analysis and ranking of accident-prone areas. In 2021, the number of accidents on the H.T Rizal Nurdin Km 2 - Km 3 road was 7 incidents with 3 deaths and 4 serious injuries and 6 minor injuries, resulting in material losses reaching Rp. 16,800,000.

Keywords: *Traffic Accidents, Factors and Handling Efforts, Number of Accidents*

Abstrak:

Kecelakaan lalu lintas merupakan permasalahan berlalu lintas yang terjadi di Indonesia, salah satunya di Kota Padangsidimpuan. Penyebab kecelakaan lalu lintas bisa disebabkan oleh pengemudi, sarana (kendaraan), prasarana (jalan beserta perlengkapannya), oleh karena itu perlu adanya upaya atau penanganan yang serius untuk meningkatkan keselamatan pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3. Penelitian ini dimaksud untuk mengetahui faktor

penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3, mengetahui kinerja ruas jalan dan fasilitas keselamatan, dan mengetahui upaya penanganan yang tepat dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, kecelakaan lalu lintas terjadi karena kurangnya kesadaran pengendara dalam berlalu lintas dan kondisi prasarana jalan yang kurang baik. Berdasarkan data yang diperoleh dari Satlantas Kota Padangsidempuan terdapat 5 ruas jalan rawan kecelakaan di Kota Padangsidempuan. Ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 merupakan lokasi rawan kecelakaan peringkat kedua berdasarkan hasil analisis dan perangkingan daerah rawan kecelakaan. Pada tahun 2021 tercatat Jumlah kecelakaan pada ruas jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 sebanyak 7 kejadian dengan 3 korban meninggal dunia dan 4 luka berat dan 6 luka ringan sehingga memiliki kerugian material mencapai Rp 16.800.000.

Kata Kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, Faktor Dan Upaya Penanganan, Jumlah Kecelakaan

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Masalah kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah yang serius dan untuk menangani hal tersebut perlu adanya upaya peningkatan keselamatan lalu lintas. Didalam 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. Dalam usaha meminimalisir angka kecelakaan dibutuhkan penanganan secara menyeluruh terhadap berbagai faktor yang berkaitan dengan kecelakaan. Ada beberapa faktor yang menjadi sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti faktor pengemudi, sarana (kendaraan), prasarana (jalan beserta perlengkapannya) dan lingkungan.

Kota Padangsidempuan merupakan salah satu kota di Provinsi Sumatera Utara. Kota Padangsidempuan merupakan kota terbesar di wilayah Tapanuli, dan seluruh wilayahnya dikelilingi Kabupaten Tapanuli Selatan. Letak Kota Padangsidempuan yang dikelilingi oleh Kabupaten Tapanuli Selatan mengakibatkan tingginya aktivitas kendaraan bermotor,

sehingga pergerakan dan tingkat kepadatan lalu lintas cukup tinggi. Semakin banyak kendaraan yang beroperasi di jalan raya maka dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan data Satlantas Kota Padangsidempuan, saat ini di Kota Padangsidempuan terdapat 5 (lima) ruas jalan rawan kecelakaan. Setelah dianalisis dan dibuat perbandingan, maka ruas jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 - Km 3 merupakan lokasi rawan kecelakaan peringkat kedua. Ruas jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 - Km 3 adalah jalan arteri yang berada di wilayah Kecamatan Padangsidempuan Selatan. Pada ruas jalan ini terdapat wilayah perkantoran dan pusat perbelanjaan berupa Pasar. Data dari Satlantas Kota Padangsidempuan, dari total sebanyak 7 kejadian kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 - Km 3 dengan 3 korban meninggal dunia, 4 korban luka berat dan 6 luka ringan serta kerugian material mencapai Rp16.800.000.

Dari latar belakang masalah yang terurai diatas, penulis memandang perlu adanya upaya atau penanganan yang serius untuk meningkatkan keselamatan dan menekan angka kecelakaan pada ruas jalan ini. Oleh karena itu, KKW ini dibuat untuk mengidentifikasi masalah kecelakaan dan upaya peningkatan keselamatan bagi pengguna jalan di ruas jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 - Km 3 dengan judul “PENINGKATAN KESELAMATAN LALU LINTAS PADA RUAS JALAN H.T RIZAL KM 2 – KM 3 NURDIN DI KOTA PADANGSIDIMPUAN”.

TINJAUAN PUSTAKA

Keselamatan Jalan Raya

Keselamatan jalan raya adalah suatu upaya mengurangi kecelakaan jalan raya dengan memperhatikan faktor-faktor penyebab kecelakaan, seperti manusia, prasarana, sarana dan rambu atau peraturan. Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih (mengurangi polusi/pencemaran udara) dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh penyandang cacat, anak-anak, ibu-ibu maupun para lanjut usia (Soejachmoen, 2004).

Peningkatan Keselamatan Jalan Raya

Peningkatan keselamatan jalan raya sangat bergantung dengan ketersediaannya fasilitas jalan (Rachma, 2004). Jalan raya yang baik adalah jalan raya yang terencana dan dapat memberikan tingkat keselamatan lalu lintas yang lebih baik, keselamatan pada suatu saat atau tidak terjadi kesalahan persepsi di jalan dan dengan demikian terjadinya kecelakaan dapat dihindari dengan menyediakan lebih banyak ruang dan waktu dalam perancangan (Patti, 2007)

Jalan Berkeselamatan

Jalan Berkeselamatan adalah suatu jalan yang didesain dan dioperasikan sedemikian rupa sehingga jalan tersebut dapat menginformasikan, memperingatkan, dan membantu pengemudi melewati suatu segmen yang mempunyai elemen tidak umum dan bertujuan untuk menjaga kendaraan tetap selamat di jalan. Suatu jalan dapat dikatakan sebagai jalan yang berkeselamatan apabila memenuhi tiga aspek yaitu Self Explaining, Self Enforcement Road, dan Forgiving Road User (Damar Sayekti, 2009).

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, digunakan metode kuantitatif dalam pengumpulan data primer maupun sekunder dan analisis data.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data ini meliputi pengumpulan data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan survei yang terkait dengan kondisi lapangan di area studi seperti survei inventarisasi jalan, survei spot speed (kecepatan sesaat), dan survei perilaku pengguna jalan, sedangkan untuk data sekunder yang diperoleh berupa data geometrik ruas jalan yang menjadi area studi serta data kecelakaan tahun 2017-2021 dari Satuan Lalu Lintas Polres Kota Padangsidempuan.

Teknik Analisis Data

Setelah dilakukan pengumpulan data maka selanjutnya dilakukan analisis guna mendapatkan kondisi eksisting dari wilayah studi. Menganalisis data-data tersebut dengan menggunakan teknik Analisis Kejadian Kecelakaan, Analisis Evaluasi Standar Keselamatan, Analisis Kinerja Ruas Jalan, dan Analisis Investigasi Fasilitas Keselamatan dan Geometrik Jalan.

1. Analisis Kejadian Kecelakaan

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kecenderungan terjadinya kecelakaan pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 di Kota Padangsidempuan. Untuk menentukan ruas jalan rawan kecelakaan digunakan metode pembobotan, yakni setiap tingkat keparahan korban dikalikan bobot masing-masing yang sudah ditentukan sebelumnya agar diperoleh nilai yang seimbang untuk tiap tingkat keparahan.

2. Analisis Evaluasi Standar Keselamatan

Analisis Evaluasi Standar Keselamatan meliputi analisis data berupa hasil peninjauan terhadap daerah rawan kecelakaan seperti fasilitas keselamatan jalan dan kondisi eksisting pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 di Kota Padangsidempuan yang dibuat menggunakan penampang melintang dengan tujuan mempermudah melihat bagian-bagian jalan.

3. Analisis Kinerja Ruas Jalan

Kinerja ruas jalan berisi teori analisis kecepatan sesaat (Spot Speed). Kecepatan adalah besaran yang menunjukkan jarak yang ditempuh sebuah kendaraan pada suatu ruas jalan dalam satu satuan waktu tertentu (Hobbs,1995) atau nilai perubahan jarak terhadap waktu. Biasanya dinyatakan dalam Km/jam. Kecepatan ini menggambarkan nilai gerak dari kendaraan. Untuk kepentingan analisis data kecelakaan digunakan kecepatan titik/sesaat (spot speed) yaitu kecepatan kendaraan sesaat pada waktu kendaraan tersebut melintasi suatu titik tetap tertentu di jalan.

4. Analisis Investigasi Fasilitas Keselamatan dan Geometrik Jalan

Meliputi analisis data teknis yang berupa fasilitas perlengkapan keselamatan jalan dengan standar laik fungsi, apakah sudah memenuhi standar teknis jalan yang berkeselamatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dilakukan beberapa analisis dalam penelitian ini, diantaranya:

1. Analisis Kejadian Kecelakaan
 - a. Kecelakaan Berdasarkan Fatalitas Korban

Tabel 1 Angka Kecelakaan Berdasarkan Fatalitas Korban

NO	TAHUN	JUMLAH KEJADIAN	TINGKAT KEPARAHAN JIWA			PEMBOBOTAN
			MD	LB	LR	
1	2017	2	3	4	2	32
2	2018	4	2	3	2	23
3	2019	4	1	5	3	24
4	2020	8	2	4	4	28
5	2021	7	3	4	6	36
TOTAL		25	11	20	17	

- b. Kecelakaan Berdasarkan Jam Kejadian

Tabel 2 Data Kecelakaan Berdasarkan Jam Kejadian

WAKTU	2017	20218	2019	2020	2021	JUMLAH
00:00-06:00	0	0	0	1	0	1
06:00-12:00	1	0	1	3	3	8
12:00-18:00	1	4	2	4	3	14
18:00-24:00	0	1	0	1	0	2

- c. Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan Yang Terlibat

Tabel 3 Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan Yang Terlibat

TAHUN	JENIS KENDARAAN YANG TERLIBAT			
	SEPEDA MOTOR	MOBIL	PICKUP	TRUCK
2017	6	1	1	0
2018	5	0	0	1
2019	8	0	1	1
2020	11	3	1	0
2021	9	1	0	1
TOTAL	39	5	3	3

d. Kecelakaan Berdasarkan Tipe Tabrakan

Tabel 4 Kecelakaan Berdasarkan Tipe Tabrakan

No	Tipe Tabrakan	Jumlah Kejadian
1	Tunggal	0
2	Depan – Depan	1
3	Depan – Belakang	2
4	Depan – Samping	0
5	Samping – Samping	1
6	Beruntun	0
7	Manusia	3
TOTAL		7

2. Analisis Evaluasi Standar Keselamatan

Analisis Evaluasi Standar Keselamatan meliputi analisis data berupa hasil peninjauan terhadap :

a. Kondisi Jalur Lalu Lintas

Jenis perkerasan jalan yang digunakan adalah aspal, pada ruas jalan ini belum dilakukan perbaikan kondisi jalan secara menyeluruh sehingga masih banyak ditemukan kondisi jalan yang berlubang dan bergelombang.

b. Kondisi Bahu Jalan

Permukaan bahu jalan dengan badan jalan yang tidak rata dan jaraknya dengan badan jalan memiliki jarak yang lumayan tinggi yang dimana roda kendaraan dapat tergelincir dan mengakibatkan hilang kendali pada kendaraan maka dari itu diperlukan perbaikan pada bahu jalan, kemudian pembersihan rumput liar yang terdapat di bahu jalan tersebut sehingga bahu jalan dapat dimanfaatkan sebagaimana layaknya fungsi bahu jalan yaitu sebagai tempat kendaraan berhenti dalam keadaan darurat atau mengalami kerusakan ketika di jalan raya. Bahu jalan juga dapat dimanfaatkan sebagai tempat menghindari kecelakaan terutama pada ruas jalan yang tidak ada median jalan sebagai pemisah arah seperti apabila ada kendaraan yang menyialip tetapi datang dari arah berlawanan sehingga kendaraan yang datang dari arah berlawanan dapat menghindar dan menepi di bahu jalan.

c. Perilaku Pengemudi

Tabel 5 Presentase Pengguna Sabuk Pengaman

No	Nama Ruas	Sampel 50 Kendaraan		Mobil				Tidak Menggunakan Sabuk Pengaman	Menggunakan Sabuk Pengaman
				Pengemudi Tidak Menggunakan Sabuk Pengaman		Pengemudi Menggunakan Sabuk Pengaman			
		Masuk	Keluar	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar		
1	Jl. H.T Rizal Nurdin Km 2 - Km 3	50	50	33	30	17	20	63%	37%

Tabel 6 Presentase Pengguna Helm

No	Ruas Jalan	Sampel 50 Kendaraan		Sepeda Motor				Tidak Menggunakan Helm	Menggunakan Helm
				Tidak Menggunakan Helm		Menggunakan Helm			
		Arah masuk	Arah keluar	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar		
1	Jl. H.T Rizal Nurdin Km 2 - Km 3	50	50	33	36	17	14	69%	31%

3. Analisis Kinerja Ruas Jalan

Analisis Kinerja Ruas Jalan meliputi data kecepatan kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut yang didapatkan dari hasil survei spot speed.

Tabel 6 Data Kecepatan Arah Masuk

JENIS KENDARAAN (Km/Jam)	KECEPATAN MAKSIMAL (Km/Jam)	KECEPATAN MINIMAL (Km/Jam)	KECEPATAN RATA-RATA (Km/Jam)	PERSENTIL 85 (Km/Jam)	M A S U K
Sepeda Motor	84,9	31,4	51,1	60,0	
Mobil	77,9	34,0	50,2	57,1	
MPU	45,0	22,8	35,2	41,9	
Pick Up	69,2	28,5	43,4	55,5	
BUS	67,9	24,3	40,9	52,5	
TRUK	61,0	22,5	35,1	41,1	

Tabel 5 Data Kecepatan Arah Keluar

JENIS KENDARAAN (Km/Jam)	KECEPATAN MAKSIMAL (Km/Jam)	KECEPATAN MINIMAL (Km/Jam)	KECEPATAN RATA-RATA (Km/Jam)	PERSENTIL 85 (Km/Jam)	K E L U A R
Sepeda Motor	85,7	31,3	50,5	56,1	
Mobil	82,9	31,3	50,2	59,1	
MPU	57,5	25,4	36,1	41,1	
Pick Up	60,0	26,6	43,7	52,8	
BUS	67,4	25,8	41,3	52,5	
TRUK	52,0	25,0	35,6	42,6	

4. Analisis Investigasi Fasilitas Keselamatan Dan Geometrik Jalan

Analisis Investigasi Fasilitas Keselamatan meliputi analisis data berupa evaluasi hasil peninjauan terhadap daerah rawan kecelakaan seperti fasilitas keselamatan jalan dan kondisi eksisting pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 di Kota Padangsidimpuan sesuai standar fasilitas keselamatan jalan atau tidak, seperti:

a. Kondisi Rambu Lalu Lintas

Pada Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 terdapat sebagian rambu lalu lintas yang kondisinya sudah mulai rusak seperti daun rambu yang melengkung dan sobek, sehingga pengemudi tidak dapat melihat jelas rambu yang ada. Kondisi jalan yang lurus dan rata-rata pengendara memacu kendaraan dalam kecepatan tinggi ketika melalui ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 akan mengakibatkan rambu semakin tidak terlihat jelas oleh pengemudi jika rambu dalam kondisi rusak/sobek. Pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 juga belum dilakukan pemasangan rambu peringatan memasuki kawasan rawan kecelakaan sehingga pengemudi lalai ketika melewati ruas jalan ini. Secara keseluruhan rambu lalu lintas pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin perlu dilakukan upaya perbaikan dan perawatan rambu lalu lintas.

b. Kondisi Marka Jalan

Kondisi marka jalan pada ruas jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 cat marka jalan sudah pudar dan kelihatan tidak jelas. Pada ruas jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 belum dilakukan pengecatan marka jalan secara menyeluruh karena kondisi jalan yang masih terdapat lubang dan bergelombang sehingga tidak memungkinkan atau tidak maksimal apabila dilakukan pengecatan marka secara keseluruhan pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3. Hal ini juga dapat menyebabkan pengendara akan kesulitan dalam mengetahui batas lajur jalan ketika di malam hari apalagi dengan minimnya penerangan jalan pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3. Maka ketika sudah dilakukan perbaikan kondisi perkerasan jalan agar segera dilakukan pengecatan marka.

c. Kondisi Alat Penerangan Jalan.

Kondisi penerangan jalan di sepanjang ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 butuh perawatan dikarenakan kurang terangnya cahaya dari lampu jalan dan sebagian besar lampu jalan tidak menyala. Perlunya perawatan dan penambahan penerangan jalan pada ruas jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 agar tercukupinya kebutuhan penerangan jalan bagi pengendara pada malam hari.

d. Kondisi Paku Jalan

Paku Jalan merupakan perlengkapan fasilitas keselamatan jalan yang dilengkapi dengan pemantul cahaya reflektor berwarna kuning, merah, dan putih yang berfungsi sebagai reflektor marka jalan khususnya pada situasi gelap atau malam hari. Paku jalan juga dapat membantu pengendara mengetahui batas lajur pada malam hari dan membantu sebagai reflektor marka di saat lampu penerangan jalan sedang tidak berfungsi. Tidak dipasangnya paku jalan dikarenakan kondisi perkerasan jalan yang tidak baik pada ruas jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3.

e. Analisis Geometrik Jalan meliputi data perhitungan Jarak Pandang Henti

Tabel 9 Jarak Pandang Henti Minimum Arah Masuk

No	Jenis Kendaraan	Klasifikasi jalan	Kecepatan Rencana	Kecepatan (Km/jam)	fm	Jarak Henti Kendaraan (m)	M A S U K
1	Sepeda Motor	Arteri Primer	60	60,00	0,33	84,65	
2	Mobil		60	57,13	0,33	78,64	
3	MPU		60	41,86	0,33	50,00	
4	Pick Up		60	55,54	0,33	75,40	
5	BUS		60	52,47	0,33	69,31	
6	TRUK		60	41,15	0,33	48,79	

Tabel 10 Jarak Pandang Henti Minimum Arah Keluar

No	Jenis Kendaraan	Klasifikasi jalan	Kecepatan Rencana	Kecepatan (Km/jam)	fm	Jarak Henti Kendaraan (m)	K E L U A R
1	Sepeda Motor	Arteri Primer	60	56,07	0,33	76,47	
2	Mobil		60	59,13	0,33	82,80	
3	MPU		60	41,09	0,33	48,70	
4	Pick Up		60	52,83	0,33	70,02	
5	BUS		60	52,47	0,33	69,31	
6	TRUK		60	42,61	0,33	51,28	

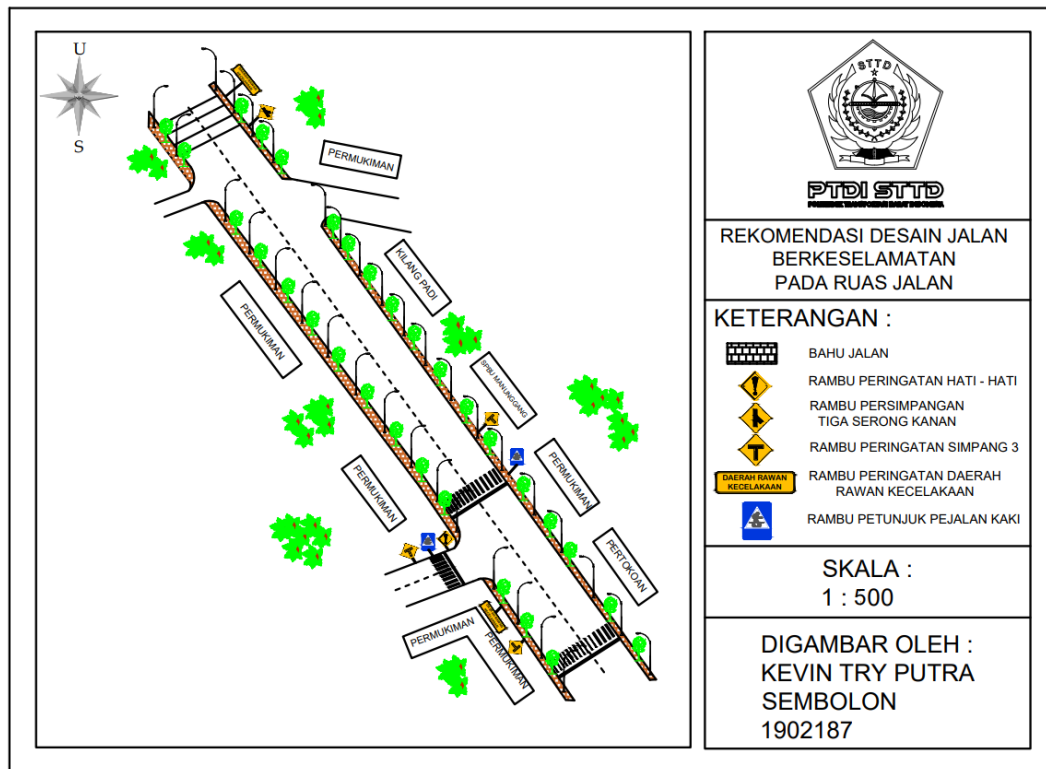
5. Upaya Peningkatan Keselamatan Dan Rekomendasi Pemecahan Masalah

Dari pengolahan data kecelakaan dengan metode statistik, maka dapat diketahui permasalahan yang menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada Ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3. Penanganan permasalahan yang diusulkan hipotesis penyebab maupun pola umum yang telah dikemukakan di atas antara lain :

1. Permasalahan Perkerasan Jalan;
2. Permasalahan Perlengkapan Jalan seperti kondisi rambu yang buruk, kurangnya rambu-rambu lalu lintas seperti rambu peringatan, dan kurangnya fasilitas keselamatan jalan;
3. Permasalahan Kecepatan Kendaraan;

Dari permasalahan-permasalahan yang terjadi pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 diajukan beberapa usulan pemecahan masalah dengan mempertimbangkan penyebab dari kronologis kecelakaan yang terjadi dengan tujuan meningkatkan keselamatan lalu lintas terhadap pengemudi yang melewati ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 dan mengurangi angka fatalitas maupun kerugian material apabila terjadi kecelakaan pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3. Penanganan permasalahan diprioritaskan berdasarkan data dan analisis yang telah dilakukan antara lain :

1. Perbaikan pada perkerasan jalan secara menyeluruh sesuai dengan standar Manual Desain Perkerasan Jalan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Bina Marga No. 04/SE/Db/2017.
2. Pengecatan marka jalan secara menyeluruh di sepanjang ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 guna meningkatkan keselamatan lalu lintas ruas jalan tersebut sesuai dengan PM NO. 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas PM NO. 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.
3. Dilakukan penambahan rambu lalu lintas sesuai dengan PM NO. 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.
4. Pemasangan Pita Penggaduh (Rumble Strip) untuk mengurangi kecepatan saat pengemudi memasuki kawasan black spot.
5. Penambahan median dengan perkerasan permanen jika lebar jalan memungkinkan guna membagi arus lalu lintas dan menghindari tipe tabrakan depan – depan serta dikarenakan kecepatan rata-rata yang terlalu tinggi.
6. Penambahan dan perawatan lampu penerangan jalan di sepanjang ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3.
7. Pemasangan Paku Jalan sebagai reflektor marka di situasi gelap atau malam hari .
8. Dilakukan upaya sosialisasi kepada masyarakat tentang pentingnya kesadaran tertib berlalu lintas karena bagaimanapun faktor manusia juga menjadi penyebab tertinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas.



KESIMPULAN

1. Berdasarkan data dari Satlantas Kota Padangsidempuan selama 5 tahun terakhir yaitu tahun 2017-2021, kecenderungan kejadian kecelakaan pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 paling banyak melibatkan sepeda motor sebanyak 39 kendaraan dan waktu kejadian paling sering pada pukul 12.00-18.00 sebanyak 14 kejadian
2. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 terbanyak disebabkan oleh faktor manusia dan prasarana jalan. Kurangnya kesadaran dalam tertib berlalu lintas seperti pengendara yang memacu kendaraannya dalam kecepatan tinggi yang didapatkan berdasarkan hasil survei *Spot Speed* pada ruas jalan tersebut serta kondisi prasarana jalan yang kurang baik dan belum sesuai dengan standar keselamatan jalan menyebabkan tingginya angka kecelakaan yang terjadi pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3.
3. Kondisi eksisting rusaknya perkerasan jalan, kurangnya perawatan marka pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 dan kurangnya fasilitas perlengkapan keselamatan jalan seperti tidak adanya rambu peringatan memasuki daerah rawan kecelakaan serta fasilitas keselamatan jalan yang lainnya menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaann pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3.

4. Rekomendasi dalam upaya peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 yaitu berupa pengusulan desain jalan yang berkeselamatan yang meliputi manajemen kecepatan dengan menentukan batas kecepatan maksimal 60 Km/Jam, pemasangan pita penggaduh, perbaikan pada kondisi perkerasan jalan yang rusak, melengkapi fasilitas perlengkapan jalan dengan pengecatan ulang marka, pemasangan rambu peringatan memasuki daerah rawan kecelakaan, dan penambahan penerangan jalan.

SARAN

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan terkait dengan tujuan dari penelitian mengenai peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 maka diusulkan saran sebagai upaya penanganan peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan H.T Rizal Nurdin Km 2 – Km 3 di antaranya :

1. Perlu dilaksanakan pengecekan terhadap kelaikan kendaraan bermotor guna menjamin keselamatan secara teknis terhadap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan raya.
2. Perlu dilaksanakan penyuluhan, kampanye, pelatihan, dan pengawasan terhadap tata tertib berlalu lintas guna meningkatkan keterampilan dalam mengemudi sehingga dapat mengurangi angka kejadian kecelakaan.
3. Perlu dilaksanakan penyuluhan dan pelatihan mengenai upaya penanganan pra dan pasca kecelakaan pada lokasi rawan kecelakaan guna mengurangi tingkat fatalitas yang terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, (2009), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
- _____, (2004), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 tentang Jalan.
- _____, (2011), Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
- _____, (2014), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 tentang Rambu Lalu Lintas.
- _____, (2018), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 67 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Marka Jalan.
- _____, (2018), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 27 tentang Alat Penerangan Jalan.
- _____, (2018), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan.
- _____, (2015), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan.
- _____, (2017), Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Tim PKL Kota Padangsidempuan. "Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kota Padangsidempuan Angkatan XLI". Sekolah Tinggi Transportasi Darat. Bekasi.
- Sukirman, Silvia. 1999. *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Bandung: Penerbit Nova.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, *Panduan Teknis Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan*, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta
- Abraham, J., 2001. *Analysis f Highway Speed Limits*, Bachelor Degree Thesis, Faculty of Aplplied Science and Engineering, University Toronto, Canada
- Hoobs, F.D., 1997. *Perencanaan dan Teknik Lalulintas Edisi Kedua*. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Sendow, T., 2004. *Analisa Jarak Pandangan di Lengkung Horisontal dan Lengkung Vertikal*, Tesis Progam Magister Teknik Sipil, Insitut Teknologi Bandung, Bandung.