

# UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN LALU LINTAS PADA RUAS JALAN SP. PANTAI SIUT – KOSAMBA DI KABUPATEN KLUNGKUNG

**Kadek Krisna Pramana Wijanata<sup>1)</sup>, Uriansah Pratama<sup>2)</sup>, dan Sulistyio Sutanto<sup>3)</sup>**  
*1,2,3 Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD,  
Jalan Raya Setu No.89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*  
\*E-mail : [krisnapramana0901@gmail.com](mailto:krisnapramana0901@gmail.com)

## **Abstract**

*Road Sp. Siut – Kosamba Beach is located in Klungkung Regency, Bali Province. Road Sp. Pantai Siut – Kosamba is the road with the highest ranking in accident data in the 2022 Klungkung District PKL Public Report. The analytical method used in this research is the method of weighting and chronological analysis of traffic accidents. The weighting analysis is used to find out which segment is the priority for handling. Accident chronology analysis is used to determine the factors causing traffic accidents on that road section. Siut-Kosamba Beach is Segment I. Factors Causing traffic accidents in Segment I are the human factor by 81%, the infrastructure factor is 14%, the facility factor is 5%.*

**Keywords :** Accident , Casual Factors , Traffic

## **Abstrak**

Jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba ini berada di Kabupaten Klungkung, Provinsi Bali. Jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba merupakan ruas jalan dengan ranking tertinggi pada data kecelakaan di Laporan Umum PKL Kabupaten Klungkung Tahun 2022. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode pembobotan dan analisis kronologi kecelakaan lalu lintas . Analisis pembobotan tersebut digunakan untuk mengetahui Segmen mana yang prioritas untuk dilakukan penanganan. Analisis kronologi kecelakaan digunakan untuk mengetahui faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan tersebut. Jalan Sp. Pantai Siut- Kosamba adalah Segmen I. Faktor Penyebab Kecelakaan lalu lintas pada Segmen I tersebut adalah faktor manusia sebesar 81%, faktor prasarana 14% faktor sarana 5%.

**Kata Kunci :** Kecelakaan , Faktor Penyebab , Lalu Lintas

## **PENDAHULUAN**

Kecelakaan lalu lintas menurut Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu kejadian di jalan yang tidak terduga yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Menurut Peraturan Pemerintah 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia , kendaraan, jalan dan lingkungan. Jumlah penduduk di Kabupaten Klungkung yang terus bertambah dari hari kehari dan juga pergerakan ekonomi di Kabupaten Klungkung ikut meningkat, maka akan semakin tinggi kebutuhan akan transportasi yang berakibat pada resiko bertambahnya permasalahan lalu lintas yaitu menurunnya tingkat keselamatan jalan, apabila tidak diatasi dengan baik. Pantai Siut – Kosamba dikarenakan ruas jalan ini merupakan jalan utama antar kabupaten yang menjadi penghubung antara Kabupaten Klungkung , Kabupaten Gianyar dan Kabupaten Karangasem yang banyak dilalui oleh kendaraan pribadi , bus dan angkutan barang . Pantai Siut – Kosamba merupakan jalan Nasional dengan tipe 4/2 D dan panjang ruas tersebut adalah 10,31 km , dengan kecepatan rata – rata yang cukup tinggi bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pada 5 Tahun terakhir terdapat 73 kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas jalan SP. Hal ini terjadi dikarenakan kurangnya kesadaran

pengemudi dalam berkendara yakni banyak yang melebihi batas aman kecepatan kendaraan sehingga memacu terjadinya kecelakaan lalu lintas, kurangnya penerangan jalan di ruas jalan SP. Dari permasalahan tersebut kecelakaan akan terus terjadi apabila tidak segera ditangani dengan baik.

## METODE

Penelitian ini dilaksanakan Di Jalan Sp. Pantai Siut - Kosamba di Kabupaten Klungkung. Penelitian ini dimulai dari identifikasi masalah yang telah diketahui dari hasil pengamatan di lapangan dengan batasan-batasan masalah yang ditentukan agar permasalahan yang diangkat tidak keluar dari permasalahan. Kemudian penelitian dilanjutkan dengan pengumpulan data sekunder dari instansi terkait dan data primer yaitu data yang didapat dari survei pada lokasi penelitian. Setelah terkumpul data sekunder maupun data primer maka dilanjutkan dengan pengolahan data dan analisis, dibagian ini dijelaskan secara teknis mengenai pokok pembahasan yang mencakup permasalahan- permasalahan pada lokasi penelitian di sepanjang ruas jalan yang menjadi daerah rawan kecelakaan. Dari hasil tersebut dilakukannya perbandingan antara kondisi eksisting dengan ketentuan yang berlaku terkait standar keselamatan jalan, kemudian diberikan rekomendasi dan usulan-usulan pemecahan masalah tersebut. Pemecahan masalah tersebut berupa usulan atau rekomendasi yang diajukan dalam rangka meningkatkan keselamatan jalan guna mengurangi terjadinya masalah kecelakaan lalu lintas

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokasi rawan kecelakaan di Ruas Jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba Segmen I

Berdasarkan analisis terhadap data kronologi kecelakaan lalu lintas maka diperoleh adalah 5 Tahun terakhir dibagi menjadi 4 Sub Segmen ruas jalan , dimana 1 segmennya terdiri dari 300 meter . Berikut merupakan pembagian segmen di Jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba Segmen I di Kabupaten Klungkung.

**Tabel 1.** Pembagian Segmen Berdasarkan Jumlah Kecelakaan

NAMA SEGMENT	JUMLAH LAKA	KORBAN			KERUGIAN MATERIAL
		MD	LB	LR	
SEGMENT I SUB SEGMENT I	6	2	1	9	10200000
SEGMENT I SUB SEGMENT II	4	1	0	6	9700000
SEGMENT I SUB SEGMENT III	3	0	0	5	8750000
SEGMENT I SUB SEGMENT IV	5	2	1	6	9550000

*Sumber (Penulis, 2023 : 36)*

Diperoleh 4 Sub Segmen akan dilakukan analisis identifikasi permasalahan keselamatan lalu lintas pada Black Section. Mengidentifikasi karakteristik- karakteristik yang sifatnya lebih dalam dan detail, hal ini berdasarkan hasil analisis data jumlah kecelakaan bertujuan dalam upaya penanganan titik lokasi sub segmen rawan kecelakaan yang telah diidentifikasi dan ditetapkan sebelumnya. Pada tahapan ini akan diuraikan masalah teknis yang terpenting dalam keselamatan lalu lintas jalan sebagai upaya penanganan titik lokasi sub segmen rawan kecelakaan di Sp. Pantai Siut – Kosamba.



**Gambar 1.** Visualisasi Ruas Jalan Sp. Pantai Siut - Kosamba Segmen I

*Sumber (Penulis,2023,7)*

## Faktor Penyebab Kecelakaan

### Segmen I Sub Segmen I

Berdasarkan data kronologi yang diperoleh pada segmen ini terdapat 6 kecelakaan dari total 18 kejadian kecelakaan yang terjadi dalam 5 tahun (2017 -2021). Dimana faktor manusia menjadi penyebab dominan kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada sub segmen I ini yang dapat dilihat dengan tabel berikut.

**Tabel 2.** Faktor Penyebab Kecelakaan Sub Segmen I

Faktor Penyebab	Jumlah
Manusia	4
Prasarana	1
Sarana	1

*Sumber : (Penulis,2023 : 50)*

### Segmen I Sub Segmen II

**Tabel 3.** Faktor Penyebab Kecelakaan Sub Segmen II

Faktor Penyebab	Jumlah
Manusia	4
Prasarana	1
Sarana	0

*Sumber : (Penulis,2023 : 53)*

## Segmen I Sub Segmen III

**Tabel 4.** Faktor Penyebab Kecelakaan Sub Segmen III

	Jumlah
<b>Manusia</b>	4
<b>Prasarana</b>	1
<b>Sarana</b>	0

*Sumber : (Penulis,2023 : 55)*

## Segmen I Sub Segmen IV

**Tabel 5.** Faktor Penyebab Kecelakaan Sub Segmen IV

	Jumlah
<b>Manusia</b>	5
<b>Prasarana</b>	0
<b>Sarana</b>	0

*Sumber : (Penulis,2023 : 58)*

## Manajemen Kecepatan

Untuk menentukan batas kecepatan batas maksimum berdasarkan data teknis dan data lalu lintas digunakan analisis kecepatan kendaraan berjalan pada atau kurang dari kecepatan tersebut di ruas jalan ini. Berdasarkan PM No. 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Pembatas Kecepatan dimana Kecepatan rencana pada segmen adalah 60 km/jam.

Upaya pembatas kecepatan kendaraan yang sesuai dengan fungsi dan kebutuhan jalan yang dilakukan antara lain pemasangan pita pengganggu, pemasangan warning light, pemasangan rambu kecepatan dilarang melebihi 60 km/jam, penegakan hukum dan sosialisasi keselamatan lalu lintas. Berikut merupakan tabel hasil survei spot speed..

**Tabel 6.** Spot Speed Arah Masuk Sub Segmen I

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda Motor	69.0	32	57.2	67
2	Mobil	69.0	28	54.2	63.45
3	Bus	64.0	30	47.2	56.75
4	Pick Up	67.0	20	44.0	62
5	Truk	68.0	20	35.6	44.55

*Sumber : (Penulis,2023)*

**Tabel 7.** Spot Speed Arah Keluar Sub Segmen I

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda Motor	69	23	47.5	62
2	Mobil	67	21	45.3	62
3	Bus	66	26	44.8	56
4	Pick Up	58	23	37.6	46
5	Truk	52	17	33.9	43.1

Sumber : (Penulis,2023)

**Tabel 8.** Spot Speed Arah Masuk Sub Segmen II

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda Motor	79	32	60.1	76
2	Mobil	78	28	53.4	65
3	Bus	65	32	57.2	65
4	Pick Up	67	20	48.5	66
5	Truk	65	21	37.0	45.5

Sumber : (Penulis,2023)

**Tabel 9.** Spot Speed Arah Keluar Sub Segmen II

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda Motor	70	23	42.12	51.3
2	Mobil	70	21	43.34	66
3	Bus	66	26	39.83	55
4	Pick Up	58	23	35.6	44
5	Truk	65	22	36	38

Sumber : (Penulis,2023)

## Jarak Pandang Henti

Jarak pandang henti merupakan jarak yang ditempuh oleh pengemudi untuk dapat menghentikan kendranya. Jarak padang henti guna memberikan keamanan pada pengemudi kendaraan, maka pada setiap panjang jalan setidaknya dipenuhi paling sedikit jarak pandangan sepanjang jarak pandangan henti minimum.

**Tabel 10.** Jarak Pandang Henti Arah Masuk Sub Segmen I

Segmen	Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting (Persentil 85)	Fm	JPH Eksisting
Segmen 1	Arteri	60	Sepeda Motor	67	0.33	100
			Mobil	63.45		92
			Bus	56.75		78

Pick Up	62	89
Truk	44.55	55

Sumber : (Penulis,2023)

**Tabel 11.** Jarak Pandang Henti Arah Keluar Sub Segmen I

Segmen	Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting (Persentil 85)	Fm	JPH Eksisting
Segmen 1	Arteri	60	Sepeda Motor	62	0.33	89
			Mobil	62		89
			Bus	56		76
			Pick Up	46		57
			Truk	43.1		52

Sumber : (Penulis,2023)

**Tabel 12.** Jarak Pandang Henti Arah Masuk Sub Segmen II

Segmen	Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting (Persentil 85)	Fm	JPH Eksisting
Segmen 2	Arteri	60	Sepeda Motor	76	0.33	122
			Mobil	65		96
			Bus	65		96
			Pick Up	66		98
			Truk	45.5		56

Sumber : (Penulis,2023)

**Tabel 13.** Jarak Pandang Henti Arah Keluar Sub Segmen II

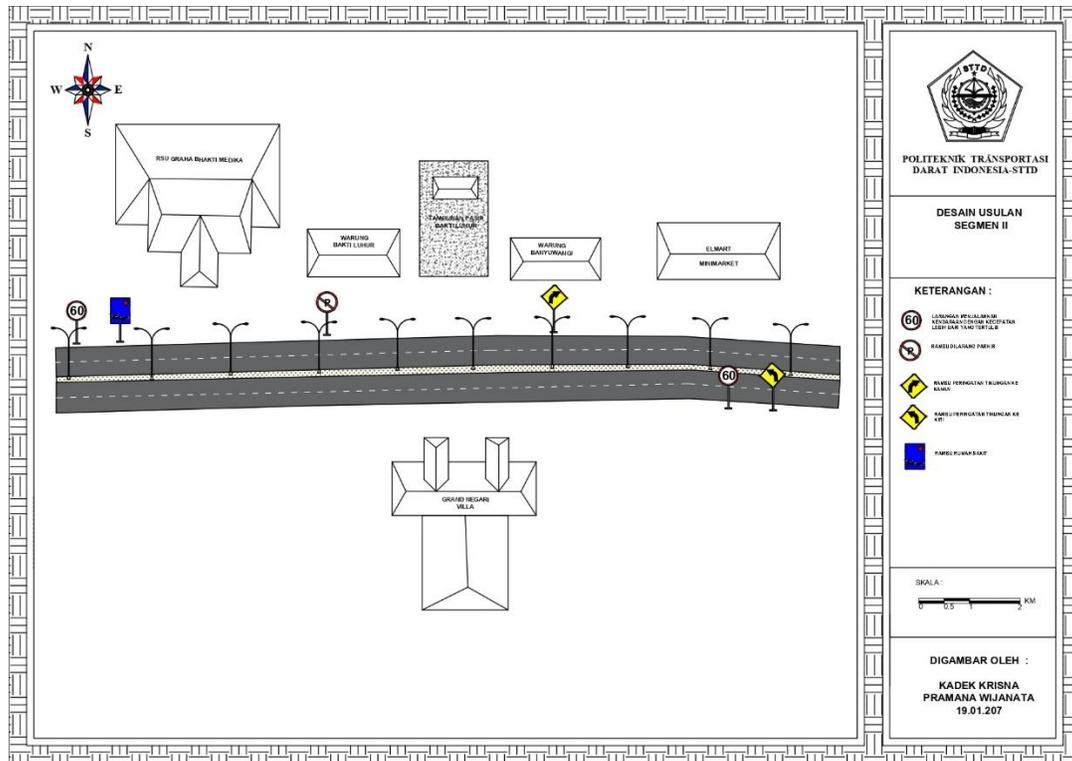
Segmen	Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting (Persentil 85)	Fm	JPH Eksisting
Segmen 2	Arteri	60	Sepeda Motor	51.3	0.33	67
			Mobil	66		98
			Bus	55		74
			Pick Up	44		54
			Truk	38		44

Sumber : (Penulis,2023)

## REKOMENDASI

Strategi upaya mengurangi dampak dari penyebab kecelakaan lalu lintas maka dalam hal ini penulis mengajukan usulan berdasarkan analisis faktor penyebab yang diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba Segmen I di Kabupaten Klungkung. Untuk Dari hasil analisis dengan menggunakan metode analisis kecelakaan dan inspeksi keselamatan jalan, maka dapat diketahui permasalahan dan juga faktor penyebab kecelakaan yang ada pada Ruas Jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba Segmen I . Dalam rangka menangani permasalahan tersebut, maka diperlukan upaya penanganan atau rekomendasi.





**Gambar 3.** Rekomendasi Sub Segmen II

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dari analisis dan pembahasan, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan di ruas jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba Segmen I di dominasi oleh faktor manusia sebesar 81 % , Faktor Prasarana 14 % dan faktor sarana 5 %. Dari faktor manusia dapat diketahui bahwa ada pengemudi yang lalai dan tidak tertib dalam berkendara , masih ada pengemudi yang berkecepatan tinggi melebihi batas ketentuan yaitu 60 km/Jam.
2. Dilihat dari kondisi eksisting bahwa lokasi kecelakaan yang sering terjadi di Kabupaten Klungkung yaitu pada Ruas Jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba Segmen I . Berdasarkan kondisi eksisting di ruas Jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba Segmen I , Minimnya fasilitas perlengkapan lalu lintas seperti rambu peringatan, rambu batas kecepatan dan lampu penerangan jalan yang sudah tidak berfungsi dan tidak sesuai kriteria yang ada.
3. Dari beberapa permasalahan dapat dilakukan upaya untuk melakukan peningkatan keselamatan di Jalan Sp. Pantai Siut – Kosamba Segmen I agar yang semula jalan tersebut daerah rawan kecelakaan menjadi daerah yang tidak rawan kecelakaan serta mengurangi potensi terjadinya kecelakaan, yaitu:
  - a. Self Explaining Road Perlu adanya pemasangan rambu-rambu lalu lintas, perbaikan dan pemeliharaan lampu penerangan jalan, pemasangan warning light, pemasangan rambu simpang, dan pengecatan ulang serta penambahan terhadap marka jalan yang sudah memudar dan hilang.

- b. Self Enforcement Road Perlu adanya pemasangan rambu batas kecepatan karena banyak dari pengemudi yang berkendara dalam kecepatan tinggi.
- c. Kebijakan larangan parkir di bahu jalan Dikarenakan banyaknya kendaraan angkutan barang yang parkir di bahu jalan dengan durasi waktu yang lama serta maka perlu dibuatkannya sebuah kebijakan larang parkir di bahu jalan dengan cara pemasangan rambu dilarang parkir di bahu jalan

## REFERENSI

Peraturan Pemerintah Nomor 111 Tahun 2015. 2015..

Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013. 2013. "PP Nomor 79 Tahun 2013 Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," 8.

PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan. 2018. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan." *Journal of Chemical Information and Modeling* 53 (9): 1689–99. <http://www.dispendukcapil.semarangkota.go.id/statistik/jumlah-penduduk-kota-semarang/2020-06-04>.

PM Nomor 49 Tahun 2014. 2014. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 49 Tahun 2014 Tentang APILL." Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

PP Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. 2006. "PP Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan." *Global Shadows: Africa in the Neoliberal World Order* 44 (2): 8–10.

Puslitbang Jalan dan Jembatan Tahun 2003 dan Pengkinian Biaya Kecelakaan Tahun 2013. 2005. "Perhitungan Besaran Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Menggunakan Metode the Gross Output (Human Capital)." *Pedoman Konstruksi Dan Bangunan*.

Tahun 2014, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13. 2014. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. Pm 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas." Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 115 Tahun 2018, 1–8.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan. 2022. "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan." *Pemerintah Indonesia*, no. 134229: 77.

Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 229. 2009. "Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009." *American Journal of Research Communication* 5 (August): 12–42