

PENINGKATAN KESELAMATAN PADA RUAS JALAN LINTAS LIWA PEKON PADANG TAMBAK KABUPATEN LAMPUNG BARAT (Studi Kasus Ruas Jalan Kabupaten Lampung Barat)

MIRYAM MARNALA
Taruna Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

WISNU WARDANA
Dosen Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

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

ABSTRACT

Regency is one of the districts in Lampung Province, with its capital city in Liwa. Based on accident data from the West Lampung Regency Police, one of them was identified on the primary collector road, namely the Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak, which is the fifth highest in West Lampung Regency. The accident figure is from a total of 5 accidents, namely with 2 deaths and 6 minor injuries. The occurrence of accidents on this road section is caused by several causes, one of which is triggered by the lack of awareness of road users to comply with traffic regulations, vehicles which exceeds the speed limit, lack of road infrastructure and equipment factors. Where along the Liwa Pekon Padang Tambak section of the road there are no road equipment facilities such as no street lighting and no signs on this section. The analysis methods used are analysis of accident causing factors, instantaneous speed analysis, stopping sight distance analysis, and analysis of potential accident risk. The handling efforts undertaken are repairing damaged road conditions, installing traffic signs and street lighting.

Keywords : *Accident-causing factors, instantaneous speed, stopping visibility and potential accident risk*

ABSTRAK

Kabupaten Lampung Barat adalah salah satu kabupaten di Provinsi Lampung, dengan ibu kotanya di Liwa. Berdasarkan data kecelakaan dari Polres Kabupaten Lampung Barat, teridentifikasi salah satunya pada ruas jalan kolektor primer yaitu jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak yang paling tertinggi kelima di Kabupaten Lampung Barat. Angka kecelakaannya dari total 5 kejadian kecelakaan yaitu dengan korban 2 meninggal dunia dan 6 luka ringan. Terjadinya kecelakaan pada ruas jalan ini ditimbulkan oleh beberapa penyebab salah satunya dipicu oleh kurangnya kesadaran para pengguna jalan untuk mematuhi tata tertib lalu lintas, kendaraan yang melebihi batas kecepatan, kurangnya faktor prasarana dan perlengkapan jalan. Yang dimana sepanjang ruas jalan lintas Liwa Pekon Padang Tambak tidak ditemukan fasilitas perlengkapan jalan seperti tidak adanya penerangan jalan dan tidak adanya rambu pada ruas tersebut. Metode analisis yang digunakan adalah analisis faktor penyebab kecelakaan, analisis kecepatan sesaat, analisis jarak pandang henti, dan analisis potensi risiko kecelakaan. Upaya penanganan yang dilakukan adalah memperbaiki kondisi jalan yang rusak, memasang rambu lalu lintas dan penerangan jalan.

Kata Kunci : Faktor penyebab kecelakaan, kecepatan sesaat, jarak pandang henti dan potensi risiko kecelakaan.

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu permasalahan yang sangat serius dan menjadi masalah yang cukup kompleks dalam bidang keselamatan lalu lintas karena kejadiannya melibatkan beberapa faktor yaitu prasarana (perlengkapan jalan), kendaraan, pengemudi dan lingkungan (cuaca pada suatu wilayah). Sebagian besar kecelakaan terjadi pada ruas jalan, salah satunya adalah ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak yang berstatus sebagai jalan nasional. Penyebab terjadinya karena faktor manusia, dan prasarana yang kurang memadai. Berdasarkan data kecelakaan dari Polres Kabupaten Lampung Barat teridentifikasi salah satunya pada ruas jalan kolektor primer yaitu paling tertinggi kelima di Kabupaten Lampung Barat dengan angka kecelakaannya dari total 5 kejadian kecelakaan sepanjang ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak tidak ditemukan fasilitas perlengkapan jalan seperti tidak adanya penerangan jalan dan tidak adanya rambu pada ruas tersebut. Sehingga diharapkan pada ruas jalan tersebut harus memiliki prasarana yang aman dan nyaman untuk dilalui. Untuk itu perlu ditinjau dan diteliti pengaruh kondisi ruas jalan tersebut.

Adapun permasalahan yang terjadi di ruas jalan Lintas Liw Pekon Padang Tambak yaitu :

1. Ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak memiliki tingkat kecelakaan yang cukup tinggi dalam kecelakaan di Kabupaten Lampung Barat berdasarkan pemeringkatan dengan jumlah kecelakaan pada 5 tahun terakhir yaitu 5 kejadian.
2. Kurangnya prasarana perlengkapan jalan sesuai dengan standar yang ditentukan pada ruas jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak seperti penerangan jalan yang tidak ada dan rambu di Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak .
3. Tingginya resiko kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak berupa kendaraan yang berkecepatan tinggi.
4. Tipe Kecelakaan terbanyak pada ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak adalah depan depan yaitu sebanyak 2 dari 5 kejadian.

METODE

Metode Pengumpulan Data

Setelah mengetahui permasalahan yang ada maka dilakukan pengumpulan data mengenai wilayah kajian yang meliputi data primer dan data sekunder. Pada data primer dilakukan pengumpulan data melalui survei kecepatan sesaat setiap kendaraan yang melintas di ruas jalan Lintas Liwa pekon Padang Tambak dan juga survei perlengkapan jalan tersebut. Data sekunder yang digunakan yaitu mengenai data kecelakaan selama 5 tahun terakhir (2018-2022) yang diperoleh dari Satlantas Polres Kabupaten Lampung Barat.

Metode Analisis Data

Data yang telah diperoleh analisis yang dilakukan mengenai rekapitulasi kejadian kecelakaan dengan faktor penyebab kecelakaan. Lalu juga dianalisis kondisi prasarana perlengkapan jalan serta dianalisis jarak pandang henti yang dibutuhkan pengendara untuk menghentikan kendarannya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

PEMBAGIAN SEGMENT DAN PEMERINGKATAN BERDASARKAN JUMLAH KECELAKAAN

berikut merupakan hasil pembagian segmen pada ruas jalan lintas liwa pekon padang tambak :

Table 1 Pemeringkatan Segmen Berdasarkan Pembobotan

Segmen	Jumlah Kecelakaan	Fatalitas						Rank
		MD	BOBOT	LB	BOBOT	LR	BOBOT	
1	3	1	6	-	3	4	1	1
2	2	1	6	-	3	2	1	2

Sumber: Satlantas Polres Kabupaten Lampung Barat 2018-2022

Pada tabel 1 dapat diketahui dari pemeringkatan yang ada, dari kedua segmen tersebut dapat disimpulkan bahwa segmen 1 menjadi segmen paling banyak terjadi kecelakaan.

FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN

Tabel 2 Faktor Manusia Penyebab Kecelakaan

Faktor Manusia	Kejadian					Jumlah
	1	2	3	4	5	
Lengah	1	1	1	1	1	5
Mengantuk	0	1	0	0	0	1
Tidak Tertib	0	0	0	0	1	1
Kecepatan Tinggi	1	1	1	0	1	4
Total	2	3	2	1	3	11

Dari tabel 2 diketahui bahwasannya kecelakaan yang terjadi karena faktor manusianya sendiri yaitu terjadi 11 kejadian dengan kejadian terbanyak yaitu karena lengah dengan 5 kejadian.

Tabel 1 Faktor Prasarana Penyebab Kecelakaan

Faktor Prasarana	Kejadian					Jumlah
	1	2	3	4	5	
Jalan Rusak	0	0	0	1	0	1
Tidak Ada Penerangan	0	0	1	1	0	2
Tidak Ada Rambu	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	1	2	0	3

Dari tabel 3 dapat diketahui bahwa kecelakaan yang terjadi dikarenakan faktor prasarana terjadi 3 kejadian dengan jumlah kejadian jalan rusak sebanyak 1 kali dan kecelakaan karena tidak ada penerangan sebanyak 2 kali.

Tabel 4 Faktor Sarana Penyebab Kecelakaan

Faktor Sarana	Kejadian					Jumlah
	1	2	3	4	5	
Rem Blong	0	0	0	0	0	0
Tidak Ada Lampu Isyarat	0	0	0	0	0	0
Kendaraan Tidak Laik Jalan	0	0	0	0	0	0
Ban Meletus	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0

Dari tabel 4 diketahui bahwa tidak data kecelakaan yang disebabkan karena faktor sarana.

Tabel 2 Faktor Lingkungan Penyebab Kecelakaan

Faktor Lingkungan	Kejadian					Jumlah
	1	2	3	4	5	
Hujan	0	0	0	1	0	1
Total	0	0	0	1	0	1

Berdasarkan tabel 5 dapat diketahui faktor kecelakaan yang disebabkan karena lingkungan yaitu disebabkan oleh satu kejadian dikarenakan kejadian hujan.

ANALISIS KECEPATAN SESAAT

Tabel 3 Hasil Survei Kecepatan Sesaat Arah Masuk

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal (Km/Jam)	Kecepatan Minimal (Km/Jam)	Kecepatan Rata-Rata (Km/Jam)	Kecepatan Rencana (Km/Jam)	Persentil 85 (Km/Jam)
1	Sepeda Motor	90	57,7	73,9	40	83,72
2	Mobil	83,7	52,5	64,7	40	80
3	MPU	42,7	28,8	35,7	40	40,61
4	Pick Up	50,3	37,7	44,4	40	49,49
5	Truk	39,1	34,2	36,6	40	38,35
6	Bus	0	0	0	40	0

Dari tabel 6 dapat dilihat hanya kendaraan truk yang memiliki kecepatan persentil 85 yang aman dengan besar kecepatan di bawah kecepatan rencana yaitu 36,54 Km/Jam dan untuk kecepatan persentil 85 kendaraan yang lainnya melebihi kecepatan rencana.

Tabel 7 Hasil Survei Kecepatan Sesaat Arah Keluar

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal (Km/Jam)	Kecepatan Minimal (Km/Jam)	Kecepatan Rata-Rata (Km/Jam)	Kecepatan Rencana (Km/Jam)	Persentil 85 (Km/Jam)
1	Sepeda Motor	82	51,4	63,7	40	73,66
2	Mobil	65,2	48,7	57,4	40	60,63
3	MPU	37	26,8	31,8	40	35,37
4	Pick Up	39,1	32,4	35,9	40	38,01
5	Truk	44,4	28,3	36,3	40	41,97
6	Bus	0	0	0	40	0

Dari table 7 diatas dapat dilihat bahwa kendaraan mpu dan pick up memiliki kecepatan persentil 85 yang aman dengan besar kecepatan di bawah kecepatan rencana yaitu 38,35 Km/Jam dan untuk kecepatan persentil 85 kendaraan yang lainnya melebihi kecepatan rencana.

ANALISIS JARAK PANDANG HENTI

Tabel 8 Hasil Survei Jarak Pandang Henti Arah Masuk

No	Jenis Kendaraan	Klasifikasi Jalan	Kecepatan Rencana (Km/Jam)	Kecepatan Persentil 85 (Km/Jam)	fm	Jarak Henti Kendaraan (m)
1	Sepeda Motor	Kolektor Primer	40	83,72	0,375	131,77
2	Mobil	Kolektor Primer	40	80	0,375	122,79
3	MPU	Kolektor Primer	40	40,61	0,375	45,54
4	Pick Up	Kolektor Primer	40	49,49	0,375	60,11
5	Truk	Kolektor Primer	40	38,35	0,375	42,09
6	Bus	Kolektor Primer	40	0	0,375	0

Dari tabel 8 diatas dapat diketahui bahwa berdasarkan kecepatan persentil 85 didapatkan bahwa kecepatan tertinggi pada ruas jalan yang dikaji arah masuk yaitu dengan kecepatan 83,72 km/jam yang membutuhkan jarak pandang henti sebesar 131,77 m dan kecepatan terendah sebesar 38,35 km/jam yang membutuhkan jarak pandang henti sebesar 42,09 m.

Tabel 9 Hasil Survei Jarak Pandang Henti Arah Keluar

No	Jenis Kendaraan	Klasifikasi Jalan	Kecepatan Rencana (Km/Jam)	Kecepatan Persentil 85 (Km/Jam)	fm	Jarak Henti Kendaraan (m)
1	Sepeda Motor	Kolektor Primer	40	83,72	0,375	131,77
2	Mobil	Kolektor Primer	40	80	0,375	122,79
3	MPU	Kolektor Primer	40	40,61	0,375	45,54
4	Pick Up	Kolektor Primer	40	49,49	0,375	60,11
5	Truk	Kolektor Primer	40	38,35	0,375	42,09
6	Bus	Kolektor Primer	40	0	0,375	0

Dari tabel 9 diatas dapat diketahui bahwa berdasarkan kecepatan persentil 85 didapatkan kecepatan tertinggi arah keluar yaitu dengan kecepatan 73,66 km/jam yang membutuhkan jarak pandang henti sebesar 108,16 m dan kecepatan terendah sebesar 35,37 km/jam yang membutuhkan jarak pandang henti sebesar 37,72 m. Berdasarkan PM No 11 Tahun 2015, pada ruas jalan kolektor primer menggunakan rencana kecepatan 40 km/jam.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan terkait dengan tujuan penelitian mengenai peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil dari analisa yang telah dilakukan pada ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak, didapatkan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan tingginya risiko kecelakaan adalah faktor manusia, sarana, prasarana, dan lingkungan. Yang dimana faktor manusia berupa lengah dalam berkendara, tidak tertib dalam berkendara, mengendarai dengan kecepatan tinggi yang melebihi kecepatan rencana yaitu 40 km/jam, dan pengendara yang mengantuk. Faktor Prasarana berupa tidak ditemukan penerangan jalan sepanjang ruas jalan tersebut dan jalan yang rusak seperti jalan bergelombang dan tidak rata. Faktor lingkungan berupa cuaca seperti hujan.
2. Berdasarkan hasil dari analisa yang telah dilakukan pada ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak, didapatkan bahwa potensi bahaya risiko kecelakaan dapat dilihat dari geometrik jalan dan perlengkapan jalan. Yang dimana geometrik jalannya terdapat kondisi perkerasan jalan yang bergelombang dan tidak rata, sehingga saat pengemudi melaju dengan kecepatan tinggi sering terjadi kecelakaan serta ruas jalan ini tidak memiliki trotoar dan median. Untuk perlengkapan jalan pada ruas jalan ini juga masih sangat minim seperti tidak ditemukannya rambu lalu lintas, marka jalan yang sudah mulai pudar di beberapa titik, dan tidak ditemukan alat penerangan jalan.
3. Upaya penanganan yang dapat dilakukan untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas Liwa Pekon Padang Tambak yaitu dengan menambahkan usulan rekomendasi pada empat faktor penyebab kecelakaan dan usulan kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan. Usulan rekomendasi pada faktor manusia yaitu perlu melakukan sosialisasi pentingnya keselamatan berkendara oleh pihak terkait masyarakat, memberikan rambu batas kecepatan. Usulan kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan yaitu memperbaiki perkerasan jalan yang bergelombang dan tidak rata, menambahkan rambu seperti rambu batas kecepatan dan rambu hati-hati, menambahkan alat penerangan jalan, serta perbaikan marka yang pudar sekaligus menambahkan paku jalan.

SARAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan terkait dengan tujuan penelitian mengenai peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak, maka diperoleh beberapa saran yaitu:

1. Menambah dan memperbaiki fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu-rambu lalu lintas seperti rambu pembatas kecepatan, peringatan untuk daerah rawan kecelakaan, menambah lampu penerangan jalan, memperbaiki prasarana jalan yang berlubang dan bergelombang.
2. Memberikan penetapan batas kecepatan pada ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak, dengan berdasarkan ketentuan batas kecepatan rencana yang sesuai fungsi jalan kolektor primer yaitu 40 km/jam.
3. Meningkatkan keselamatan lalu lintas pada Ruas Jalan Lintas Liwa Pekon Padang Tambak sehingga dapat menurunkan tingkat risiko kecelakaan pada ruas jalan ini dan perlu adanya penegakan hukum yang tegas dari petugas yang berwenang terhadap setiap pemakai jalan agar jalan tersebut agar dapat menjadi jalan yang berkeselamatan. Hal tersebut dapat dilakukan dengan adanya sosialisasi, maupun penyuluhan kepada masyarakat guna untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dan kemampuan berlalu lintas yang sesuai dengan aturan.
4. Perlu dilakukan penambahan, penggantian, serta perawatan untuk fasilitas perlengkapan jalan yang sesuai dengan persyaratan teknis oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Barat.

REFERENSI

- _____, 2009. “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor Pm 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.”
- _____, 2022. “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Jalan.”
- _____, 2010. “Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan.”
- _____, 2013. “Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.”
- _____, 2014. “Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.”
- _____, 2014. “Peraturan Menteri Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.”
- _____, 2014. “Peraturan Menteri Nomor 49 Tahun 2014 Tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.”
- _____, 2015. “Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan.”
- _____, 2018. “Peraturan Menteri Nomor 27 Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan.”
- _____, 2018. “Peraturan Menteri Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 43 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.”
- _____, 2018. “Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan.”
- _____, 1997. “Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota”. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- Djoko Murjanto. 2012. *Jalan Berkeselamatan*. Jakarta.
- Karmawan, S., S., 1990. Positive Guidance terhadap Keselamatan Lalu Lintas, *konferensi Tahunan Teknik Jalan Ke-4, Volumen 4, Teknik Lalu Lintas dan Transportasi*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Soejachmoen. 2004. *Keselamatan Jalan Raya dan Pejalan Kaki*. Provinsi Banten.
- Sukirman, Silvia. 1999. “Dasar Dasar Perencanaan Geometrik Jalan,” November.
- TIM PKL STTD KABUPATEN LAMPUNG BARAT. 2023, Pola Umum Transportasi Darat Kabupaten Lampung Barat, Laporan Umum Tim PKL STTD Kabupaten Lampung Barat Angkatan XLII, Bekasi.