

UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN PADA RUAS JALAN MUARA DUA – KOTA BATU – BATAS PROVINSI LAMPUNG (6) KABUPATEN OGAN KOMERING ULU SELATAN

EFFORTS TO INCREASE SAFETY ON THE MUARA DUA – KOTA BATU – BATAS PROVINSI LAMPUNG (6) ROAD, SOUTH OGAN KOMERING ULU REGENCY

Riski Pratama Putera, Robert Simanjuntak, Ari Ananda Putri Politeknik
Transportasi Darat Indonesia – STTD, Jalan Raya Setu Km 3.5, Cibitung, Bekasi,
Jawa Barat, Indonesia

E-mail : pratamariski655555@gmail.com

Abstract

Muara Dua – Kota Batu – Batas Provinsi Lampung Road (6) is one of the roads categorized as an accident-prone area. With the status classification of a Provincial road and is a Primary Collector road with road type 2/2 UD. Based on secondary data obtained from the South Ogan Komering Ulu Regency Resort Police Traffic Unit, the highest total number of accidents occurred on the Muara Dua – Kota Batu – Batas Provinsi Lampung (6) road section with 16 accidents over the last 5 years. With details of victims: 16 people died, 5 people were seriously injured, and 18 people were injured, with material losses amounting to IDR 71,500,000. Therefore, it is necessary to handle safety improvements on the Muara Dua – Kota Batu – Batas Provinsi Lampung road section (6), which is obtained from existing data and then processed and analyzed in terms of road geometry, road equipment facilities, road user behavior, as well as road safety analysis. So that it can reduce the rate of accidents on the Muara Dua – Kota Batu – Batas Provinsi Lampung road section (6). Therefore, a review of the mandatory working paper entitled “Efforts To Increase Safety On The Muara Dua – Kota Batu – Batas Provinsi Lampung (6) Road, South Ogan Komering Ulu Regency”.

Keywords : *Muara Dua – Kota Batu – Batas Provinsi Lampung Road (6), Accident-Prone Area, Increased Safety.*

Abstrak

Jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6) merupakan salah satu ruas jalan yang dikategorikan sebagai daerah rawan kecelakaan. Dengan klasifikasi status jalan Provinsi, dan merupakan jalan Kolektor Primer dengan tipe jalan 2/2 UD. Berdasarkan data sekunder yang diperoleh dari pihak Satlantas Kepolisian Resort Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan total kejadian kecelakaan tertinggi yang terjadi pada ruas jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6) sebanyak 16 kejadian kecelakaan selama 5 tahun terakhir. Dengan rincian korban 16 orang meninggal dunia, 5 orang luka berat, dan 18 orang luka ringan dengan kerugian material sebesar Rp. 71.500.000. Maka dari itu, perlu dilakukan penanganan peningkatan keselamatan pada ruas jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6) yang didapat dari data yang ada kemudian diolah dan dianalisis dari segi geometrik jalan, fasilitas perlengkapan jalan, perilaku pengguna jalan, serta analisis jalan berkeselamatan. Sehingga dapat mengurangi tingkat kecelakaan pada ruas jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6). Oleh karena itu dilakukan kajian Kertas Kerja Wajib yang berjudul “Upaya Peningkatan Keselamatan Pada Ruas Jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6) Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan”.

Kata kunci : Jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6), Daerah Rawan Kecelakaan, Peningkatan Keselamatan.

PENDAHULUAN

Keselamatan lalu lintas merupakan salah satu bagian terpenting dalam rekayasa lalu lintas untuk mencapai tujuan teknik lalu lintas yang aman, nyaman, dan ekonomis. Penanganan peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan harus dilengkapi dengan sarana dan prasana yang memadai serta peran kesadaran masyarakat yang tinggi terhadap keselamatan berlalu lintas pada suatu daerah. Jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6) merupakan salah satu ruas jalan yang dikategorikan sebagai daerah rawan kecelakaan. Dengan klasifikasi status jalan Provinsi, dan merupakan jalan Kolektor Primer dengan tipe jalan 2/2 UD. Berdasarkan data sekunder yang diperoleh dari pihak Satlantas Kepolisian Resor Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan total kejadian kecelakaan tertinggi yang terjadi pada ruas jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6) sebanyak 16 kejadian kecelakaan selama 5 tahun terakhir. Dengan rincian korban 16 orang meninggal dunia, 5 orang luka berat, dan 18 orang luka ringan dengan kerugian material sebesar Rp. 71.500.000. Pada jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6) merupakan ruas jalan dengan komposisi kendaraan yang didominasi oleh sepeda motor sebesar 33,60%, mobil sebesar 31,84%, pick up sebesar 4,35%, bus sebesar 13,48%, dan truk sebesar 12,24%. Penyebab terjadinya kecelakaan pada ruas jalan ini yaitu fasilitas perlengkapan jalan yang kurang, seperti banyaknya permukaan jalan yang berlubang, kurangnya lampu penerangan jalan pada malam hari, kurangnya rambu, dan fasilitas pendukung lainnya, serta kurangnya kesadaran masyarakat untuk berhati-hati dan tertib dalam berlalu lintas, ditambah dengan banyaknya pepohonan yang dapat mengganggu jarak pandang pengemudi dalam melintasi ruas jalan ini. Maka dari itu, perlu dilakukan penanganan peningkatan keselamatan pada ruas jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6) yang didapat dari data yang ada kemudian diolah dan dianalisis dari segi geometrik jalan, fasilitas perlengkapan jalan, perilaku pengguna jalan, serta analisis jalan berkeselamatan. Sehingga dapat mengurangi tingkat kecelakaan pada ruas jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6).

METODE PENELITIAN

Metode penelitian dilakukan dari tahapan identifikasi masalah yang terjadi pada wilayah studi, dilanjutkan dengan pengumpulan data primer meliputi survei inventarisasi jalan. Sedangkan data sekunder meliputi data kecelakaan pada ruas jalan 5 tahun terakhir, data kronologi kecelakaan dari Kepolisian Resort Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dan data kecepatan sesaat yang didapat dari laporan umum Tim PKL PTDI-STTD Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023. Metode yang digunakan dalam menganalisa data yang telah dikumpulkan untuk penelitian tersebut adalah dengan Metode Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan dan Metode Analisis Potensi *Hazard*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan

Berdasarkan dari data kecelakaan selama 5 tahun terakhir, didapat analisis kecelakaan berdasarkan faktor penyebab terjadinya kecelakaan adalah sebagai berikut :

Tabel V. 1 Analisis Kecelakaan Berdasarkan Faktor Penyebab Kecelakaan

NO	WAKTU KEJADIAN	KENDARAAN TERLIBAT	TIPE TABRAKAN	PENYEBAB KECELAKAAN	PENANGANAN
1	19 Januari 2018, Sekitar pukul 03.00 WIB	Mobil	Tabrak Orang	(Prasarana dan Manusia) Jalan gelap dan Berkendara dengan kecepatan tinggi.	- Penambahan Alat Penerangan Jalan. - Pemasangan Rambu batas kecepatan.
2	13 Februari 2019, Sekitar pukul 20.05 WIB	Motor	Tabrak Orang	(Manusia) Berkendara dengan kecepatan tinggi dan dalam keadaan mabuk.	- Pemasangan Rambu batas kecepatan. - Pemasangan Rambu hati – hati.
3	15 September 2019, Sekitar pukul 18.35 WIB	Motor dan Mobil	Beruntun	(Prasarana dan Manusia) Menghindari kondisi permukaan jalan yang rusak/berlubang dan berkendara dengan kecepatan tinggi.	- Perbaikan Geometrik jalan. - Pemasangan Rambu batas kecepatan.
4	05 Januari 2020, Sekitar pukul 21.35 WIB	Motor	Depan - Depan	(Prasarana dan Manusia) Marka telah memudar dan pengemudi lengah.	- Pengecatan ulang marka yang telah memudar. - Pemasangan Rambu hati – hati.
5	23 Februari 2020, Sekitar pukul 15.00 WIB	Motor	Depan – Belakang	(Prasarana) Menghindari kondisi permukaan jalan yang rusak dan berlubang.	- Perbaikan Geometrik jalan pada jalan yang rusak dan berlubang.
6	23 Agustus 2020, Sekitar pukul 07.30 WIB	Motor	Tabrak Orang	(Manusia) Lengah dan tidak fokus dalam berkendara.	- Pemasangan Rambu hati – hati.
7	17 Oktober 2020, Sekitar pukul 19.30 WIB	Motor dan Mobil	Samping - Samping	(Prasarana) Menghindari kondisi permukaan	- Perbaikan Geometrik jalan pada jalan yang berlubang.

				jalan yang berlubang.	
8	04 Oktober 2020, Sekitar pukul 21.05 WIB	Motor dan Mobil	Depan - Depan	(Lingkungan dan Manusia) Jarak pandang pada tikungan terhalang rimbunan pohon dan lengah berkendara.	- Pemangkasan terhadap rimbunan pohon. - Pemasangan Rambu hati – hati.
9	04 Januari 2021, Sekitar pukul 10.00 WIB	Mobil	Tabrak Orang	(Manusia) Mengemudi dalam keadaan mabuk.	- Pemasangan Rambu hati – hati.
10	15 Mei 2021, Sekitar pukul 17.35 WIB	Motor dan Mobil	Samping - Samping	(Prasarana dan Lingkungan) Jalanan licin dan genangan air pada lubang akibat hujan.	- Perbaiki Geometrik jalan pada jalan yang berlubang.
11	13 Agustus 2021, Sekitar pukul 20.30 WIB	Motor	Depan - Depan	(Prasarana) Kurangnya lampu penerangan jalan.	- Penambahan Alat Penerangan Jalan.
12	03 September 2021, Sekitar pukul 15.10 WIB	Motor dan Mobil	Depan - Samping	(Prasarana) Menghindari permukaan jalan yang berlubang.	- Perbaiki Geometrik jalan pada jalan yang berlubang.
13	05 Januari 2022, Sekitar pukul 19.55 WIB	Mobil	Tabrak Orang	(Prasarana dan Manusia) Kurangnya lampu penerangan jalan dan lengah.	- Penambahan Alat Penerangan Jalan. - Pemasangan Rambu hati – hati.
14	25 Juli 2022, Sekitar pukul 15.30 WIB	Motor	Depan - Belakang	(Manusia) Berkendara dengan kecepatan tinggi hingga hilang kendali.	- Pemasangan Rambu batas kecepatan. - Pemasangan Rambu hati – hati.
15	13 Agustus 2022, Sekitar pukul 20.30 WIB	Motor	Depan - Samping	(Lingkungan dan Manusia) Jarak pandang terhalang rimbunan pohon dan lengah.	- Pemangkasan terhadap rimbunan pohon. - Pemasangan Rambu hati – hati.
16	03 September 2022, Sekitar pukul 04.50 WIB	Mobil dan Motor	Depan - Depan	(Manusia) Lengah dan berkendara dengan kecepatan tinggi.	- Pemasangan Rambu batas kecepatan.

Analisis Potensi Hazard

Perlu dilakukannya upaya penanganan untuk mengurangi potensi kecelakaan yang ada pada hazard KM 0,1 dimana terdapat Traffic Cone yang masuk ke badan jalan adalah dengan cara menyingkirkan Traffic Cone tersebut dari badan jalan. Selanjutnya hazard pada KM 0,4, KM 0,8, dan KM 1,4 terdapat pasir yang masuk ke badan jalan adalah dengan cara menghilangkan pasir di sisi jalan. Selanjutnya hazard pada KM 0,5 terdapat rambu yang tertutup oleh pohon adalah dengan cara menghilangkan pohon yang menghalangi rambu. Selanjutnya hazard pada KM 0,7 terdapat saluran samping yang terbuka adalah dengan cara mengganti saluran samping yang terbuka dengan saluran tertutup. Selanjutnya hazard pada KM 1,1 terdapat parkir on street di bahu jalan adalah dengan cara pemanfaatan lahan kosong sebagai tempat parkir off street. Selanjutnya hazard pada KM 2,7 terdapat pohon yang terlalu dekat dengan badan jalan adalah dengan cara menghilangkan pohon. Kemudian hazard pada KM 4,4, dan KM 4,8 terdapat geometrik jalan berupa jalan berlubang dan tidak rata adalah dengan cara perbaikan geometrik jalan.

Analisis Usulan Peningkatan Keselamatan

Masih minimnya rambu lalu lintas yang terpasang di sepanjang ruas jalan Muara Dua - Kota Batu - Batas Provinsi Lampung (6) Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan serta terdapat rambu-rambu yang rusak. Upaya penanganannya adalah dilakukan penambahan rambu lalu lintas sesuai dengan PM NO. 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas seperti :

Tabel V. 2 Titik Koordinat Pemasangan Rambu Usulan

NO	NAMA RAMBU	GAMBAR	JUMLAH	TITIK KOORDINAT
1	RAMBU BATAS KECEPATAN MAKSIMAL		3	KM 0,2 (-4.615381, 104.048395) KM 0,7 (-4.618788, 104.050353) KM 3,4 (-4.636462, 104.049257)
2	RAMBU PERINGATAN BANYAK PEJALAN KAKI		1	KM 1,2 (-4.622314, 104.051432)
3	RAMBU PERINGATAN BELOK KANAN		2	KM 1,8 (-4.626288, 104.053696) KM 4,9 (-4.649246, 104.053006)

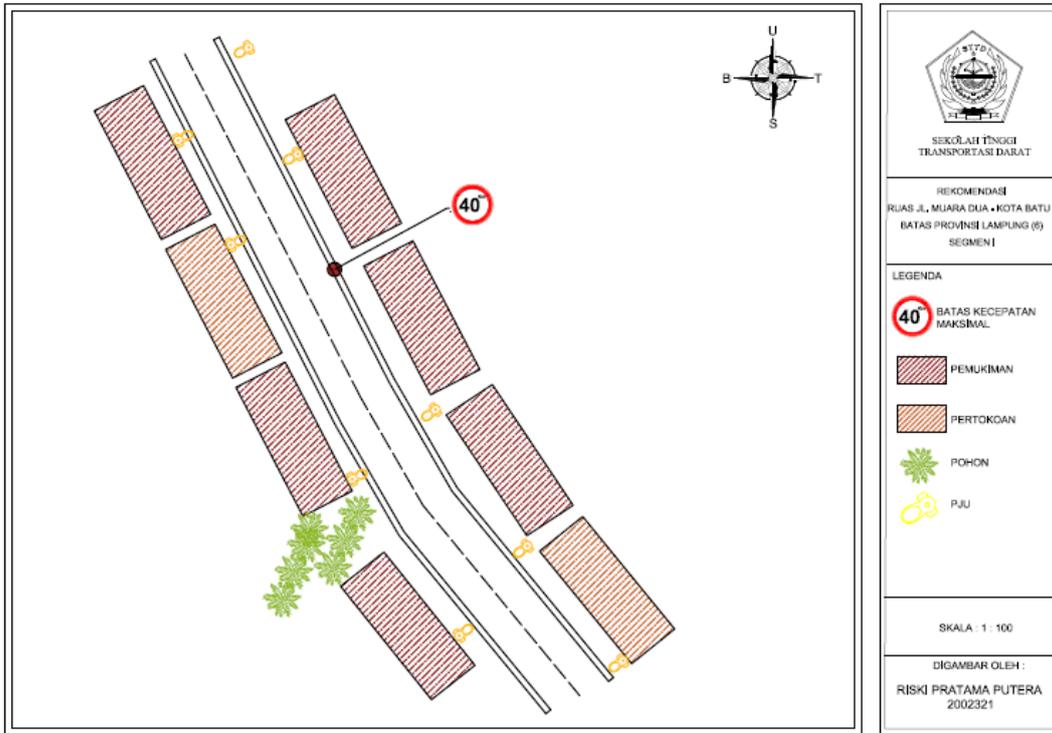
NO	NAMA RAMBU	GAMBAR	JUMLAH	TITIK KOORDINAT
4	RAMBU PERINGATAN BELOK KIRI		2	KM 1,9 (-4.626791, 104.053827) KM 4,8 (-4.648806, 104.051754)
5	RAMBU PERINGATAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN		2	KM 1,7 (-4.625980, 104.053495) KM 4,7 (-4.647527, 104.051160)
6	RAMBU PERINGATAN HATI - HATI		5	KM 2,1 (-4.628272, 104.053417) KM 2,2 (-4.628866, 104.053228) KM 2,7 (-4.631322, 104.051157) KM 3,7 (-4.638458, 104.048660) KM 4,3 (-4.645019, 104.048597)

Layout Usulan Peningkatan Keselamatan

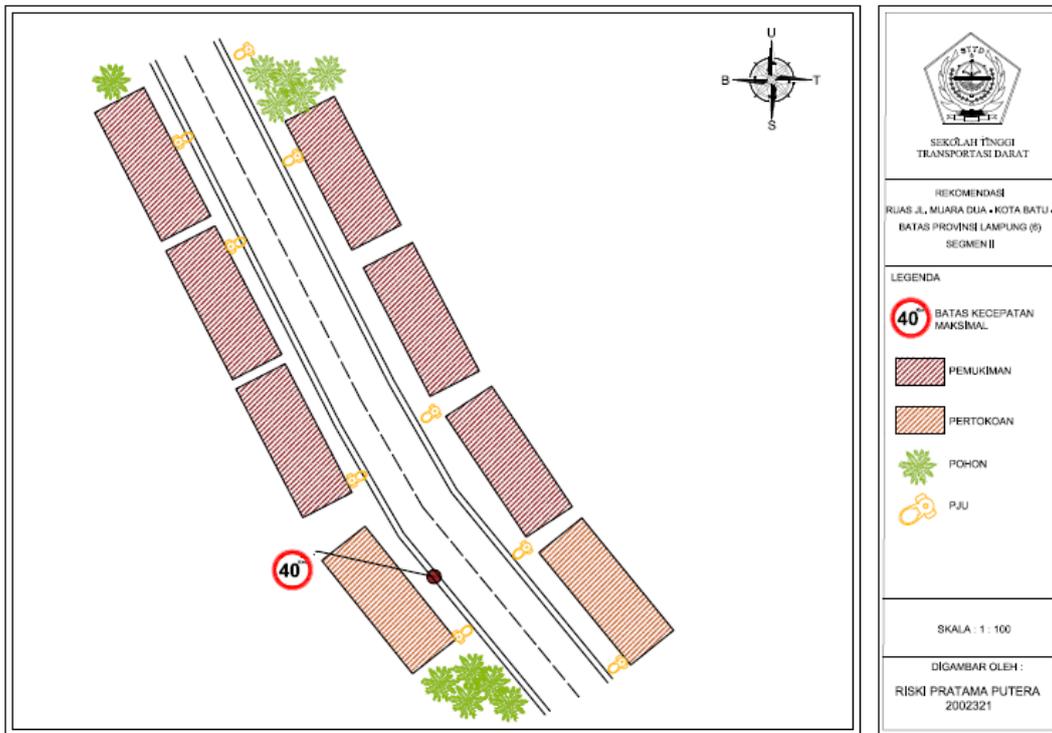
Berikut merupakan layout usulan peningkatan keselamatan :

Muara Dua – Kota Batu – Batas Provinsi Lampung (6)

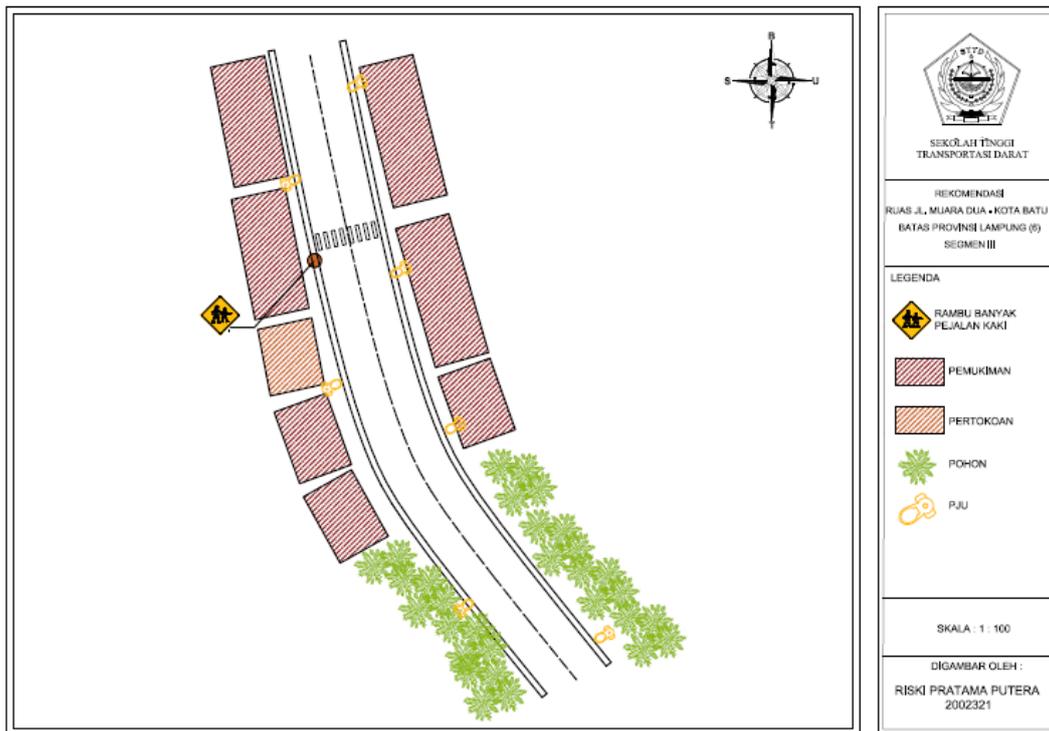
a) Segmen 1



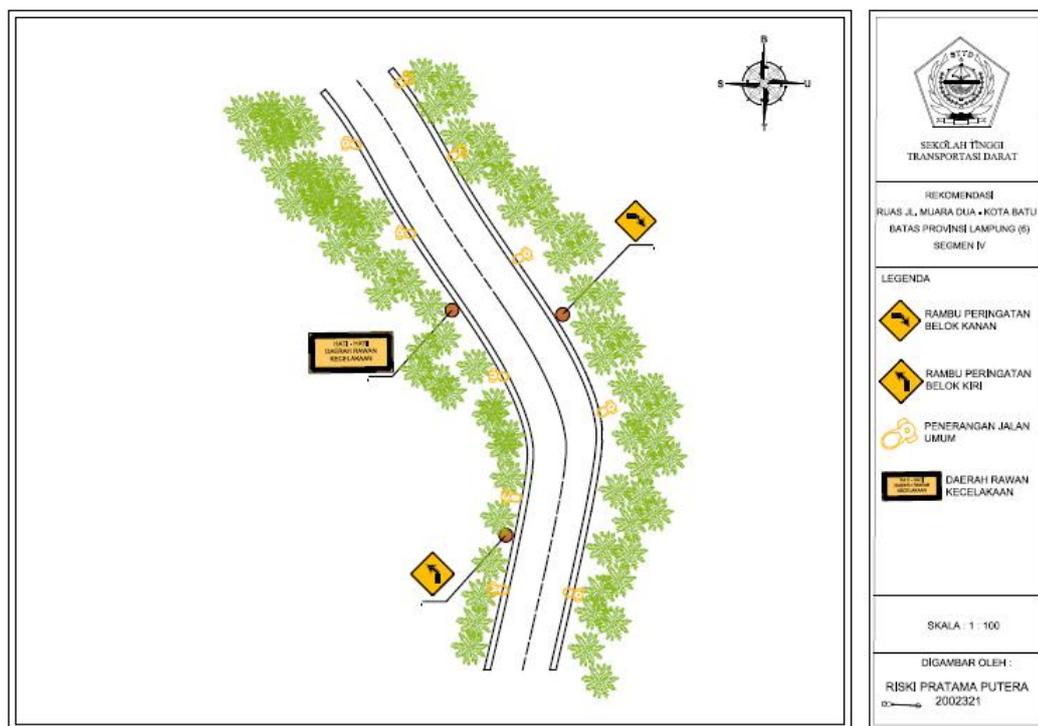
b) Segmen 2



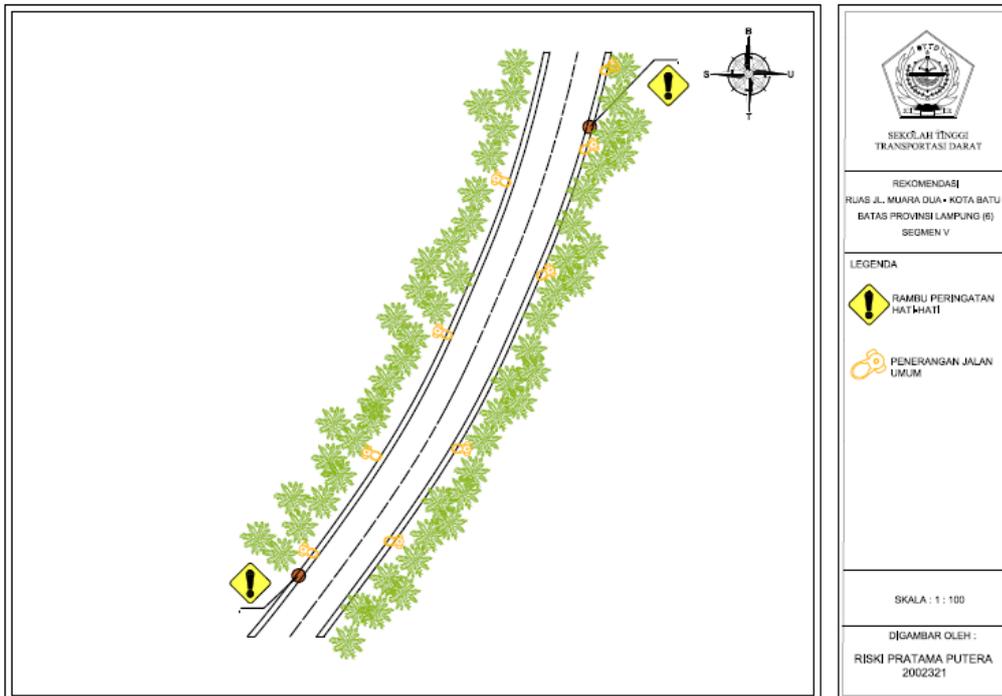
c) Segmen 3



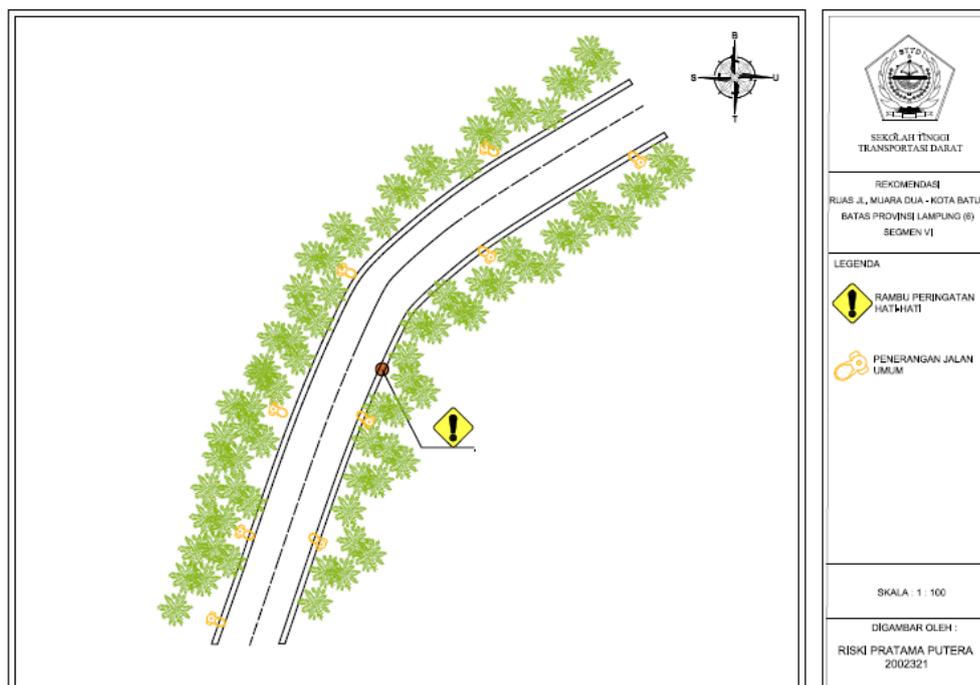
d) Segmen 4



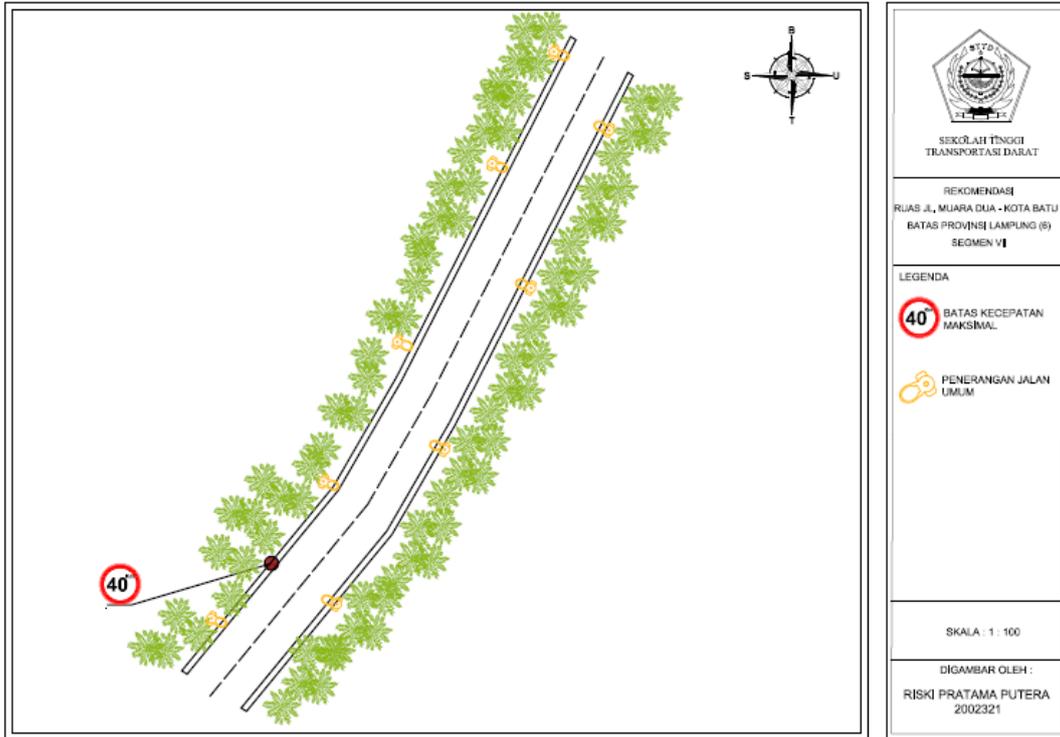
e) Segmen 5



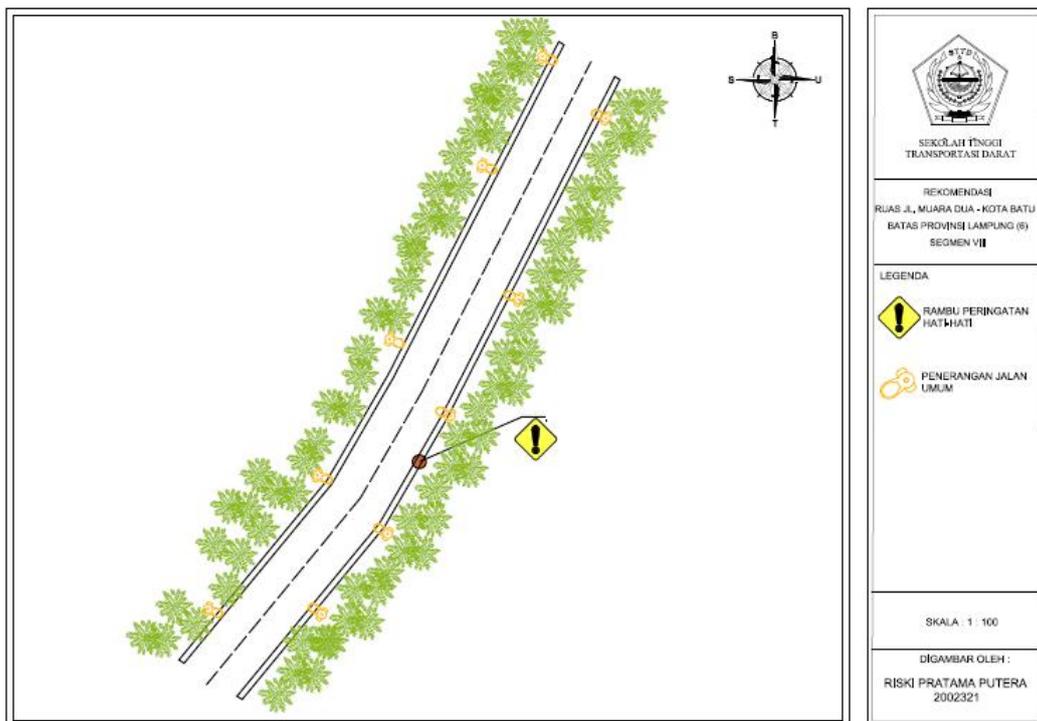
f) Segmen 6



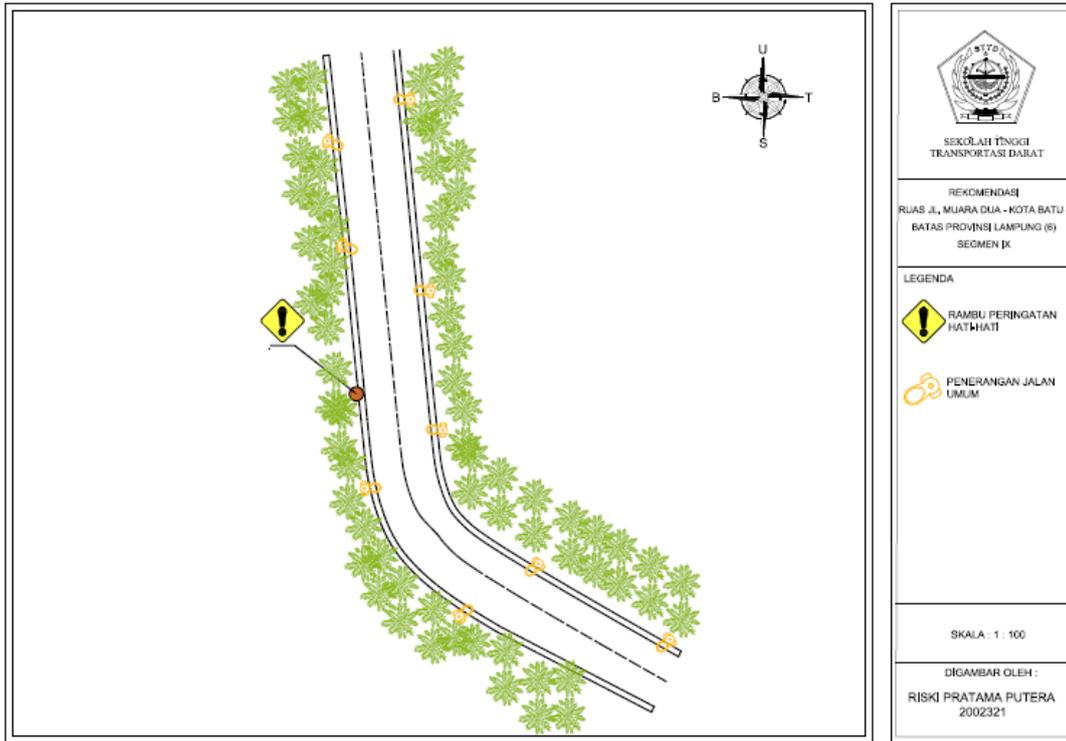
g) Segmen 7



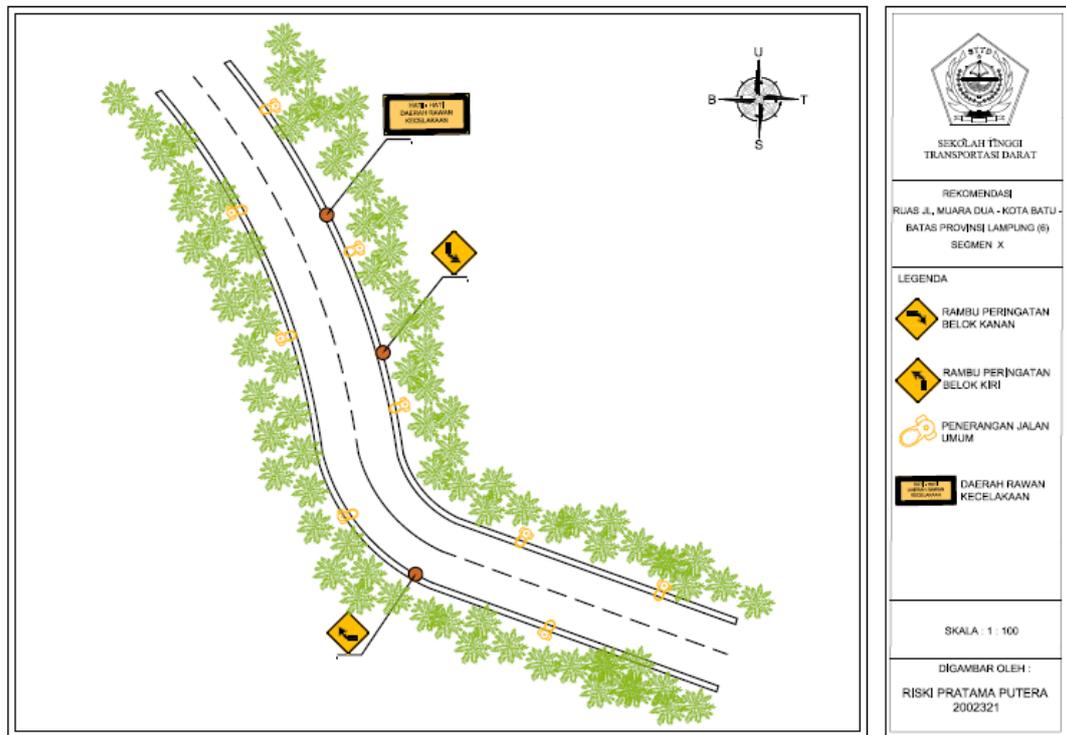
h) Segmen 8



i) Segmen 9



j) Segmen 10



KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dan terkait dengan tujuan dari penelitian maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan kajian Ruas Jalan Muara Dua – Kota Batu – Batas Provinsi Lampung (6) yang menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada tahun 2018-2022 di dominasi oleh 3 faktor. Berikut 3 faktor tersebut dan rekomendasi upaya penanganannya :
 - a. Faktor prasarana yaitu kurangnya alat penerangan jalan, geometrik jalan berupa jalan berlubang dan rusak dan marka yang telah memudar. Upaya penanganannya adalah Penambahan Alat Penerangan Jalan, Perbaiki Geometrik jalan pada jalan yang berlubang dan rusak, dan pengecatan ulang marka yang telah memudar.
 - b. Faktor lingkungan yaitu rimbunan pohon yang menjadi penghalang jarak pandang pengemudi dan kondisi cuaca hujan yang membuat jalan licin serta genangan air pada jalan yang berlubang. Upaya penanganannya adalah pemangkasan rimbunan pohon yang menjadi penghalang jarak pandang pengemudi.
 - c. Faktor manusia yaitu berkendara dengan kecepatan tinggi, lengah dan tidak fokus dalam berkendara, dan berkendara dalam keadaan mabuk. Upaya penanganannya adalah pemasangan rambu batas kecepatan, rambu hati-hati, dan rambu peringatan daerah rawan kecelakaan, serta sosialisasi kepada masyarakat mengenai berkendara yang baik dan berkeselamatan.
2. Berdasarkan analisis potensi *hazard* disimpulkan bahwa telah teridentifikasi *hazard* pada segmen 1 terdapat bahaya traffic cone yang masuk ke badan jalan, kendaraan berkecepatan tinggi, pasir yang masuk ke badan jalan, dan rambu yang sudah pudar dan hampir tertutup oleh pohon. Pada segmen 2 terdapat bahaya saluran samping yang terbuka, dan pasir masuk ke badan jalan. Pada segmen 3 terdapat bahaya parkir *on street* di bahu jalan, pejalan kaki yang masuk ke badan jalan, anjing yang berkeliaran di badan jalan, dan pasir masuk ke badan jalan. Pada segmen 4 terdapat bahaya kendaraan berkecepatan tinggi, rimbunan pohon pada tikungan, dan tidak ada lampu penerangan jalan. Pada segmen 5 terdapat bahaya kendaraan berkecepatan tinggi, dan tanaman yang menjorok ke badan jalan dan licin. Pada segmen 6 terdapat bahaya pohon yang terlalu dekat dengan badan jalan, dan tidak adanya lampu penerangan jalan. Pada segmen 7 terdapat bahaya tanaman yang terlalu dekat dengan badan jalan dan licin, dan tidak ada lampu penerangan jalan. Pada segmen 8 terdapat bahaya kendaraan berkecepatan tinggi dan tidak ada lampu penerangan jalan. Pada segmen 9 terdapat bahaya gundukan tanah di sisi jalan yang masuk ke badan jalan, geometrik jalan yang tidak rata, dan tidak ada lampu penerangan jalan. Terakhir pada segmen 10 terdapat bahaya marka yang memudar, kondisi geometrik jalan berupa jalan berlubang dan tidak rata, genangan air dan jalan yang licin, dan tidak ada lampu penerangan jalan.
3. Berdasarkan hasil analisa perlu dilakukannya upaya penanganan untuk mengurangi potensi kecelakaan yang ada pada *hazard* KM 0,1 dimana terdapat Traffic Cone yang masuk ke badan jalan adalah dengan cara menyingkirkan Traffic Cone tersebut dari badan jalan. Selanjutnya *hazard* pada KM 0,4,

KM 0,8, dan KM 1,4 terdapat pasir yang masuk ke badan jalan adalah dengan cara menghilangkan pasir di sisi jalan. Selanjutnya *hazard* pada KM 0,2, KM 1,7, dan KM 2,1 yaitu kendaraan berkecepatan tinggi adalah dengan cara penambahan rambu batas kecepatan dan rambu peringatan hati-hati. Selanjutnya *hazard* pada KM 0,5 terdapat rambu yang tertutup oleh pohon adalah dengan cara menghilangkan pohon yang menghalangi rambu. Selanjutnya *hazard* pada KM 0,7 terdapat saluran samping yang terbuka adalah dengan cara mengganti saluran samping yang terbuka dengan saluran tertutup. Selanjutnya *hazard* pada KM 1,1 terdapat parkir *on street* di bahu jalan adalah dengan cara pemanfaatan lahan kosong sebagai tempat parkir *off street*. Selanjutnya *hazard* pada KM 2,7 terdapat pohon yang terlalu dekat dengan badan jalan adalah dengan cara menghilangkan pohon. Kemudian *hazard* pada KM 4,4, dan KM 4,8 terdapat geometrik jalan berupa jalan berlubang dan tidak rata adalah dengan cara perbaikan geometrik jalan.

SARAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dan terkait dengan tujuan dari penelitian maka diperoleh beberapa saran sebagai upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan pada ruas jalan Muara Dua – Kota Batu – Batas Provinsi Lampung (6) sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan penambahan dan perbaikan fasilitas perlengkapan jalan yang berupa lampu penerangan jalan, rambu – rambu lalu lintas seperti rambu pembatas kecepatan, rambu peringatan banyak pejalan kaki, rambu peringatan hati – hati, rambu peringatan daerah rawan kecelakaan, rambu peringatan belok kanan dan belok kiri, pengecatan ulang marka yang telah memudar serta perbaikan perkerasan jalan terhadap jalan yang berlubang dan tidak rata.
2. Melakukan pemeliharaan jalan serta fasilitas perlengkapan jalan secara berkala agar kondisi tetap sesuai dengan standar keselamatan dan memenuhi persyaratan pelayanan minimal ruas jalan yang ada sehingga dapat memberikan rasa nyaman, aman dan selamat kepada pengguna jalan.
3. Perlu diadakan sosialisasi, pelatihan dan penyuluhan tata tertib berlalu lintas kepada masyarakat Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan guna meningkatkan pemahaman dan kesadaran tentang keselamatan lalu lintas dan perlunya pengawasan untuk para pengemudi bila ada pelanggaran khususnya yang dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain dapat diberikan sanksi sehingga memiliki efek jera dan dapat meminimalisir kecelakaan lalu lintas. Serta meningkatkan koordinasi antar pihak terkait sesuai dengan keselamatan jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- _____, 2011. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*.
- _____, 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.
- _____, 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2014 Tentang Marka Jalan*, Jakarta.
- _____, 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan*, Jakarta.
- Pusat Litbang Prasarana Transportasi. (2004). *Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas*. 54.
<http://www.pu.go.id/uploads/services/infopublik20120704151813.pdf>.
- Murjanto, Djoko, 2012. *Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia.