

UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN DI RUAS JALAN SEMPANG MARTAPURA – MUARADUA DI KM 8,3 – 9,5

Efforts To Improve Safety On The Martapura – Muaradua Road Section At Km 8.3–9.5

Muhammad Niko Al Amin¹, Edi Santosa², dan Purwatiningsih³

Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD

Jalan Raya Setu 89, Cibitung, Bekasi, Indonesia 17520

nikoalamin00@gmail.com

Riwayat Perjalanan Naskah

Diterima: 29 Agustus 2023, Direvisi: 05 September 2023, Disetujui: 10 September 2023, Diterbitkan *Online*:
16 September 2023

Abstract

Simpang Martapura – Mauardua Road is a Primary Collector Road located in South Ogan Komering Ulu Regency. Simpang Martapura – Muaradua Road is a provincial road. It is 1,200 meters long, divided into 2 segments and has a 2/2 UD road type. Based on the results of the analysis of the general report of the PKL Team of South OganKomering Ulu Regency, Simpang Martapura - Muaradua Road is ranked second as an accident-prone road. To improve road safety, several analyzes are used, such as analysis of factors causing accidents and analysis of road infrastructure. Factors causing accidents on Simpang Martapura – Muaradua road are caused by humans and infrastructure. For infrastructure factors, accidents occur due to poor road equipment, such as no road markings, no signs and road geometry that does not comply with standards. Meanwhile, the human factor itself is caused by, among other things, vehicles traveling at high speeds and some drivers being unable to control the vehicle (losing control, lack of concentration, etc.). It is hoped that by making efforts to address the safety of these problems, it can reduce the number of traffic accidents and the severity of accident victims on Simpang Martapura – Muaradua Road in South Ogan Komering Ulu Regency.

Keywords: *traffic, safety, accidents*

Abstrak

Jalan Simpang Martapura – Mauardua merupakan Jalan Kolektor Primer yang berlokasi di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. Jalan Simpang Martapura – Muaradua merupakan jalan provinsi. Memiliki panjang 1.200 meter, dibagi menjadi 2 segmen dan memiliki tipe jalan 2/2 UD. Berdasarkan hasil analisis laporan umum Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan Jalan Simpang Martapura – Muaradua merupakan peringkat kedua jalan rawan kecelakaan. Untuk meningkatkan keselamatan jalan digunakan beberapa analisis seperti analisis faktor penyebab kecelakaan dan analisis prasarana jalan. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan di Jalan Simpang Martapura – Muaradua adalah disebabkan oleh manusia dan prasarana. Untuk faktor prasarana kecelakaan terjadi disebabkan oleh perlengkapan jalan yang kurang baik, seperti tidak terdapatnya marka jalan, tidak adanya rambu serta geometrik jalan yang tidak sesuai dengan standar. Sedangkan untuk faktor manusia sendiri disebabkan antara lain kendaraan melaju dengan kecepatan tinggi dan beberapa pengemudi yang tidak mampu menguasai kendaraan (hilang kendali, kurang konsentrasi, dll). Diharapkan dengan melakukan upaya Penanganan keselamatan dari permasalahan tersebut dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan tingkat keparahan korban kecelakaan pada Jalan Simpang Martapura –Muaradua di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan.

Kata kunci: lalu lintas, keselamatan, kecelakaan.

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas biasanya disebabkan oleh beberapa faktor, seperti faktor manusia, faktor prasarana, faktor sarana, dan faktor lingkungan. Setiap faktor dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Namun, kecelakaan lalu lintas umumnya melibatkan interaksi yang kompleks antara faktor-faktor tersebut. Di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, data dari

Satlantas Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan menunjukkan bahwa antara tahun 2018 hingga 2022, terjadi sebanyak 11 kecelakaan di ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua. Dalam kecelakaan tersebut, 13 orang meninggal dunia, 1 orang luka berat, dan 4 orang luka ringan. Jalan Simpang Martapura – Muaradua menjadi salah satu ruas jalan dengan tingkat kecelakaan tertinggi kedua di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. Sebagian besar kecelakaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan terjadi di ruas jalan arteri dan kolektor yang merupakan jalur utama keluar-masuk kendaraan dari kota, seperti halnya ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua yang menghubungkan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dengan Ogan Komering Ulu Timur. Ruas jalan ini juga digunakan untuk mobilitas angkutan barang, dengan beragam jenis kendaraan yang melintas, termasuk sepeda motor, mobil, bus, truk kecil, truk sedang, dan truk besar. Tingginya volume perjalanan ini menyebabkan masalah lalu lintas, termasuk kecelakaan, menjadi lebih mungkin terjadi. Ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua adalah jalan kolektor primer dengan tipe 2/2 UD yang memiliki status sebagai jalan Provinsi dan memiliki panjang sekitar 1,2 km. Analisis data lapangan pada tahun 2023 menunjukkan bahwa kecepatan kendaraan di jalan ini cukup tinggi, dengan kecepatan maksimal mencapai 66,42 km/jam untuk sepeda motor. Selain itu, fasilitas prasarana dan perlengkapan jalan yang belum memadai juga menjadi salah satu permasalahan yang terlihat dari pengamatan di lapangan. Dari latar belakang yang ada dirumuskan rumusan masalah dan tujuan penelitian berupa faktor yang menyebabkan kecelakaan pada ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua, kondisi fasilitas perlengkapan jalan serta geometrik jalan ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua, dan rekomendasi peningkatan keselamatan pada ruas tersebut.

METODE

1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan provinsi Sumatera Selatan, tepatnya di Jalan Simpang Martapura – Muaradua, Waktu pelaksanaan survei di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dilaksanakan selama 2,5 bulan secara bersamaan dengan Kegiatan Praktek Kerja lapangan bersama Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan Tahun 2023.

2. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan dengan 2 cara yaitu pengumpulan data secara primer yang didapat dengan melakukan proses pengamatan dan survei langsung dilapangan dan pengumpulan data secara sekunder yang didapat dari instansi terkait, seperti pada Tabel 1.

Tabel 1. Sumber Data

Pengumpulan Data Secara Primer	Pengumpulan Data Secara Sekunder
1. Survei Inventarisasi Ruas Jalan.	1. Data Kecelakaan 5 (Lima) Tahun Terakhir; 2. Data Kronologi Kecelakaan; dan 3. Data Kecepatan Sesaat (<i>Spot Speed</i>).

Sumber: (Muhammad Niko Al Amin, 2023: 29)

3. Metode Analisis Data

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dan sifat penelitian deskriptif. Setelah data diperoleh, selanjutnya adalah pengolahan data dengan masalah yang dianalisis berupa analisis *diagram collision*, analisis geometrik jalan dan jarak pandang henti, analisis kondisi jalan berkeselamatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Diagram *Collision*

Berdasarkan data kecelakaan 5 Tahun terakhir dan uraian kronologi kecelakaan berdasarkan Diagram Collision dari data Polres Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, pada ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua pada Km 8,3 – 9,5 menyumbang 11 kejadian kecelakaan yang tersebar di sepanjang 1,2 Km, disimpulkan tentang faktor penyebab kecelakaan yang terjadi pada ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua pada Km 8,3 – 9,5 dengan data sebagai berikut:

1. Faktor Manusia

Dari data yang ada didapatkan sejumlah kecelakaan akibat faktor manusia, adapun datanya seperti pada Tabel 2.

Tabel 2. Faktor Manusia

Faktor Manusia	Kejadian											Jumlah
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Kecepatan Tinggi	1	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0	6
Hilang Kendali	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Kurang Konsentrasi	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Total	1	2	0	1	0	1	0	1	1	2	0	9

Sumber: (Muhammad Niko Al Amin, 2023: 41)

Dimana terdapat 6 kejadian akibat kecepatan berkendara tinggi, 2 kejadian akibat hilang kendali, dan 1 kejadian karena kurang konsentrasi.

2. Faktor Prasarana

Dari data yang ada didapatkan sejumlah kecelakaan akibat faktor prasarana, adapun datanya seperti pada Tabel 3.

Tabel 3. Faktor Prasarana

Faktor Prasarana	Kejadian											Jumlah
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Jalan Bergelombang	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	5
Penerangan Jalan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marka Jalan Pudar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	1		1	0	1	1	0	0	0	5

Sumber: (Muhammad Niko Al Amin, 2023: 42)

Dimana terdapat 5 kejadian akibat jalan bergelombang, dan tidak ada kejadian lain baik karena penerangan jalan dan marka jalan yang pudar.

3. Faktor Sarana

Dari data yang ada didapatkan sejumlah kecelakaan akibat faktor sarana, adapun datanya seperti pada Tabel 4.

Tabel 4. Faktor Sarana

Faktor Sarana	Kejadian											Jumlah
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Rem Blong	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kendaraan tidak laik Jalan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ban Meletus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sumber: (Muhammad Niko Al Amin, 2023: 42)

Berdasarkan data kronologi kecelakaan pada ruas Jalan Simpang Martapura - Muaradua Km 8,3 – 9,5 tidak ada kecelakaan yang disebabkan oleh faktor sarana.

4. Faktor Lingkungan

Dari data yang ada didapatkan sejumlah kecelakaan akibat faktor lingkungan, adapun datanya seperti pada Tabel 5.

Tabel 5. Faktor Sarana

Faktor Sarana	Kejadian											Jumlah
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Rem Blong	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kendaraan tidak laik Jalan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ban Meletus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sumber: (Muhammad Niko Al Amin, 2023: 43)

Berdasarkan data kronologi kecelakaan pada ruas Jalan Simpang Martapura - Muaradua Km 8,3 – 9,5 tidak ada kecelakaan yang disebabkan oleh faktor lingkungan.

B. Analisis Geometrik Jalan Dan Jarak Pandang Henti

1. Analisis Geometrik

Berikut data terkait kesesuaian geometrik jalan standar dan eksisting pada ruas jalan kajian seperti pada Tabel 6 dan 7:

Tabel 6. Perbandingan Kondisi Lebar Lajur Standar terhadap Lebar Lajur Eksisting

Kelas Jalan	Lebar Lajur Standar (m)	Lebar Lajur Eksisting (m)	Keterangan
Kolektor	3,5	2,5	Tidak Sesuai

Sumber: (Muhammad Niko Al Amin, 2023: 47)

Ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua segmen 1 memiliki panjang 600 meter, memiliki lebar efektif yaitu 5 meter, terdiri dari 2 lajur dengan lebar masing – masing 2,5 meter, dengan perkerasan aspal yang berlubang. Ruas jalan ini memiliki tipe jalan 2/2 UD.

Tabel 7. Perbandingan Kondisi Standar Ideal Bahu Jalan terhadap Lebar Bahu Jalan Eksisting

Kelas Jalan	Standar Ideal Bahu Jalan (m)	Lebar Bahu Jalan Eksisting (m)	Keterangan
Kolektor	1,00	0,5	Tidak Sesuai

Sumber: (Muhammad Niko Al Amin, 2023: 48)

Bahu jalan pada ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua memiliki lebar 0,5 meter. Bahu jalan di sepanjang ruas ini memiliki hambatan yang rendah.

2. Analisis Kecepatan Sesaat

Untuk mendapatkan kecepatan aktual dilakukan perhitungan rekapitulasi data *spot speed* dan perhitungan dengan kecepatan persentil 85, seperti Tabel 8:

Tabel 8. Analisis Kecepatan Sesaat Segmen 1 dan 2

SEGMENT 1				
ARAH MASUK				
JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMUM	KECEPATAN RATA – RATA	PERSENTIL 85
Sepeda Motor	76,58	43,19	57,17	71,51
Mobil	69,14	37,70	50,19	61,29
Pick Up	53,33	31,58	43,21	47,11
MPU	51,89	24,32	40,71	49,16
Truk	54,96	30,75	38,21	44,66
ARAH KELUAR				
JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMUM	KECEPATAN RATA – RATA	PERSENTIL 85
Sepeda Motor	76,58	43,19	56,13	65,4

Mobil	68,93	37,7	50,04	60,84
Pick Up	54,55	26,05	42,39	48,56
MPU	48,00	23,28	40,45	46,77
Truk	52,73	25,52	36,34	43,26
SEGMENT 2				
ARAH MASUK				
JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMUM	KECEPATAN RATA – RATA	PERSENTIL 85
Sepeda Motor	74,96	36,14	56,74	70,17
Mobil	69,14	37,7	49,72	60,53
Pick Up	51,89	31,58	42,72	46,11
MPU	51,79	24,32	40,41	48,84
Truk	41,82	30,75	37,94	41,82
ARAH KELUAR				
JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMUM	KECEPATAN RATA – RATA	PERSENTIL 85
Sepeda Motor	74,96	43,08	55,04	64,08
Mobil	69,14	37,7	49,91	60,17
Pick Up	54,55	26,05	41,89	47,07
MPU	48,00	23,28	40,06	45,75
Truk	52,73	25,52	36,11	41,86

Sumber: (Muhammad Niko Al Amin, 2023: 49)

Hasil analisis kecepatan sesaat, pada segmen 1 kecepatan rata – rata sepeda motor paling tinggi pada ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua yaitu sebesar 57,17 km/jam, segmen 2 sebesar 56,74 km/jam, untuk arah masuk Jalan Simpang Martapura - Muaradua, sedangkan untuk arah keluar Jalan Simpang Martapura - Muaradua segmen 1 sebesar 56,13 km/jam, untuk segmen 2 sebesar 55,04 km/jam. Untuk kecepatan maksimal didapat 74,96 km/jam pada segmen 1 dan 2 arah masuk. Untuk kecepatan maksimal arah keluar didapat 76,68 km/jam pada segmen 1 dan 2. Untuk kecepatan persentil 85 didapat tertinggi pada segmen 1 yaitu 71,51 km/jam dan pada segmen 2 64,08 km/jam. Penggunaan persentil 85 ialah untuk mewakili 85% data untuk kecepatan kendaraan yang melintas pada ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua sehingga dapat dibuktikan lebih akurat. Berdasarkan data survei spot speed dapat diketahui bahwa untuk rata – rata kecepatan kendaraan yang melewati ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua cukup tinggi.

3. Analisis Jarak Pandang Henti

Dapat disimpulkan bahwa jarak pandang henti truk di Jl. Simpang Martapura - Muaradua yang memiliki kontur jalan datar yaitu sebesar 233meter, sepeda motor 84,64 meter, dan mobil 201 meter, berdasarkan Surat Edaran Nomor 20/SE/Db/2021 Jarak Pandang Henti Jalan Simpang Martapura - Muaradua telah memenuhi desain geometrik jalan yaitu 201 meter, sementara minimal jarak pandang henti kecepatan rencana 60 km/jam hanya 85 meter. Dapat dipastikan jarak pandang mendahului mobil penumpang telah sesuai standar geometrik jalan dengan kecepatan desain jalan 60 km/jam.

4. Analisis Jarak Pandang Menyiap

Dari perbandingan kecepatan eksisting dengan kecepatan rencana, maka di dapatkan analisis jarak pandang menyiap pada sepeda motor kecepatan eksisting jarak pandang menyiap dengan kecepatan 71,51 km/jam mendapatkan hasil 453 meter sedangkan untuk kecepatan rencana yang di tentukan 60 km/jam mempunyai jarak pandang menyiap 350 meter yang berguna untuk memberi rasa aman bagi pengendara untuk melakukan gerakan menyiap dalam keadaan normal. Dapat disimpulkan dari data analisis diatas jarak pandang menyiap eksisting melebihi jarak pandang menyiap rencana, sehingga kecepatan kendaraan yang berhubungan dengan jarak pandang menyiap pengemudi

berpengaruh terhadap faktor penyebab kecelakaan pada Jalan Simpang Martapura – Muaradua Km 8,3 – 9,5.

C. Analisis Kondisi Jalan Berkeselamatan

Upaya penanganan permasalahan pada ruas jalan tersebut dapat diusulkan berdasarkan data dan analisa yang telah dilakukan antara lain perbaikan perkerasan jalan yang bergelombang, pemasangan rambu lalu lintas, perbaikan dan penambahan marka jalan, penambahan dan pengoptimalan lampu penerangan jalan, pemasangan paku jalan, dan pemasangan paku jalan.

KESIMPULAN

Penyebab kecelakaan di Jalan Simpang Martapura – Muaradua adalah faktor manusia dan prasarana. Faktor prasarana meliputi kondisi jalan yang buruk, seperti kekurangan marka jalan, kurangnya rambu lalu lintas, dan geometrik jalan yang tidak sesuai standar. Faktor manusia termasuk kecepatan tinggi dan pengemudi yang tidak mampu menguasai kendaraan. Prasarana jalan ini juga tidak memadai dengan marka jalan yang hilang, rambu yang rusak, dan lampu penerangan mati. Lebar jalan dan bahu jalan juga tidak memenuhi standar geometrik jalan. Upaya untuk meningkatkan keselamatan melibatkan perbaikan perkerasan jalan yang bergelombang, pelebaran bahu jalan sejauh 1 meter sesuai standar, penambahan rambu larangan dan peringatan, pengecatan marka jalan, perbaikan lampu penerangan, dan pembuatan paku jalan. Untuk mengatasi faktor manusia, diperlukan pemberian rambu lalu lintas di Jalan Simpang Martapura - Muaradua, sosialisasi pentingnya keselamatan lalu lintas kepada masyarakat, dan ketatnya penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM) agar pengemudi benar-benar mahir mengemudikan kendaraannya.

SARAN

Untuk meningkatkan keselamatan dan mengurangi kecelakaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, perlu dilakukan koordinasi antara berbagai instansi terkait. Langkah-langkah yang dapat diambil untuk meningkatkan keselamatan meliputi Memperbaiki perkerasan jalan yang rusak pada ruas Jalan Simpang Martapura – Muaradua Km 8,3 – 9,5, Melakukan pelebaran bahu jalan sejauh 1 meter sesuai dengan standar geometrik jalan, Memasang rambu larangan mendahului sebanyak 1 buah, rambu larangan melebihi batas kecepatan 60 km/jam sebanyak 1 buah, rambu peringatan daerah rawan kecelakaan sebanyak 2 buah, dan rambu peringatan tikungan sebanyak 1 buah, Melakukan pengecatan marka jalan yang belum ada dan pengecatan ulang marka jalan yang sudah pudar, Memperbaiki lampu penerangan jalan yang tidak berfungsi, Menambahkan pembuatan paku jalan untuk meningkatkan keamanan. Selain itu, Kepolisian Republik Indonesia, khususnya Unit Satuan Lalu Lintas Polres Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, dapat mengintensifkan penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan ketat, sehingga pengguna jalan benar-benar mahir dalam mengemudikan kendaraannya dan dapat mengurangi kecelakaan akibat kurangnya keterampilan pengemudi seperti hilang kendali atau kesalahan pengereman. Kepolisian dan Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan juga dapat melakukan sosialisasi dan penyuluhan kepada masyarakat terkait keselamatan berlalu lintas. Peran aktif dari masyarakat sangat diharapkan untuk meningkatkan kesadaran dalam mematuhi peraturan lalu lintas dan berkendara dengan aman.

REFERENSI

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22. 2009. UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34. 2006. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia

Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. Indonesia.
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79. 2013. PP Nomor 79 Tahun 2013 Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Indonesia.
Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 13/PRT/M/2011. 2011. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan Dan Penilikan Jalan. Indonesia
PERMENHUB Republik Indonesia Nomor PM 111. 2015. PERMENHUB Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Indonesia.
PERMENHUB Republik Indonesia Nomor PM 13. 2014. PERMENHUB Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Indonesia.
PERMENHUB Republik Indonesia Nomor PM 34. 2014. PERMENHUB Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan. Indonesia.
———. 2021. Surat Edaran NO 20/SEDb/2021 Tentang Pedoman Desain Geometrik Jalan.
Pusat Litbang Prasarana Transportasi. 2004. “Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas.”
Anisarida, An An, and Dedi Rusmayadi. 2021. “Atau Tanpa Marka Jalan” 2 (1): 84-114.
Darwin, M, Amsori M Das, and Ari Setiawan. 2022. “Analisa Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Pada Simpang Empat Puncak Jelutung Dengan Metode Traffic Conflict Technique (TCT)” 5: 244-51
Elsa, Trecy, and Ida Farida. 2022. “Analisis Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Garut.”Jurnal Konstruksi 19 (2): 428-38.