

PENINGKATAN KINERJA LALU LINTAS PADA SIMPANG PASAR GEOPARK DI KABUPATEN BANGLI

ALFRIAN WIJAYA

Taruna Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan Politeknik
Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan
Raya Setu Km.3,5, Cibitung, Bekasi,
Jawa Barat 17520
wijaya.alfrian@gmail.com

TERTIB SINULINGGA, ATD., M.SC.

Dosen Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD Jalan Raya Setu
Km.3,5, Cibitung, Bekasi Jawa Barat
17520

**GADANG ENRAYANTO, S.E.,
M.A.P.**

Dosen Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD Jalan Raya Setu
Km.3,5, Cibitung, Bekasi Jawa Barat
17520

ABSTRACT

Based on data from the Bangli Police, Jalan Raya Kintamani has a primary collector function with a design speed of 60 km/hour, where there have been 24 accidents in the last 1 year. This study aims to analyze the causes of accidents, accident rates, and provide recommendations for appropriate handling to improve traffic safety on Jalan Raya Kintamani and to find out how to design safe roads. The analytical method used in this study is to analyze the causal factors from the human aspect, analyze the chronology of accidents, analyze the behavior of road users. From the infrastructure aspect, road equipment facilities and friction coefficient analysis are carried out. From the geometric aspect of the road, an 85th percentile analysis and stopping visibility analysis will be carried out. After doing the analysis, it can be concluded that the factors that cause accidents that often occur on this road are the human factor and the speed factor. So this research is needed to overcome these problems and also improve the infrastructure needed in accordance with applicable standards.

ABSTRAK

Berdasarkan data Polres Bangli Jalan Raya Kintamani memiliki fungsi kolektor primer dengan kecepatan rencana 60 km/jam, dimana terjadi 24 kejadian kecelakaan selama 1 tahun terakhir. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa faktor penyebab kecelakaan, tingkat kecelakaan, dan memberikan rekomendasi penanganan yang tepat guna meningkatkan keselamatan lalu lintas pada Ruas Jalan Raya Kintamani serta mengetahui bagaimana desain jalan yang berkeselamatan. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis faktor penyebab dari aspek manusia dilakukan analisis kronologi kecelakaan, analisis perilaku pengguna jalan. Dari aspek prasarana dilakukan analisis fasilitas perlengkapan jalan, analisis koefisien gesek. Dari aspek geometrik jalan akan dilakukan analisis persentil 85, dan analisis jarak pandang henti. Setelah dilakukannya analisis dapat disimpulkan bahwa faktor penyebab kecelakaan yang banyak terjadi di jalan ini pada faktor manusia, dan faktor kecepatan. Sehingga penelitian ini diperlukan guna mengatasi permasalahan tersebut dan juga perbaikan prasarana yang di perlukan sesuai dengan standar yang berlaku.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bagian yang penting dari kehidupan manusia, khususnya transportasi dengan kendaraan bermotor, baik untuk kebutuhan pergerakan manusia maupun angkutan orang. Dalam transportasi keselamatan merupakan hal yang serius dan wajib diperhitungkan oleh para pengguna jasa. Menurut Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, transportasi bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Ini menjadikan aspek keselamatan harus menjadi perhatian yang utama. Kecelakaan lalu lintas adalah sebuah peristiwa tidak terduga dan juga tidak direncanakan yang terjadi pada suatu kendaraan di jalan, baik kendaraan dengan kendaraan, kendaraan dengan orang maupun kendaraan dengan hewan yang mengakibatkan adanya korban manusia, baik korban tidak luka, luka ringan, luka berat hingga korban meninggal dunia ataupun mengakibatkan kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bangli selama 5 tahun terakhir dari tahun 2018-2022 sebanyak 391 kejadian kecelakaan dengan korban paling banyak adalah korban yang mengalami luka ringan sebanyak 465 jiwa, kemudian korban meninggal dunia sebanyak 60 jiwa, sedangkan korban dengan luka berat sebanyak 30 jiwa. Data-data tersebut dapat diketahui berdasarkan data yang diperoleh dari Unit Laka Lantas Polres Kabupaten Bangli tahun 2023. Kabupaten Bangli adalah sebuah wilayah kabupaten yang terletak di provinsi Bali, Indonesia. Ibu kotanya adalah Kecamatan Bangli. Kabupaten Bangli adalah satu-satunya kabupaten di provinsi Bali yang tidak memiliki wilayah laut atau berbatasan langsung dengan laut, sehingga Bangli tidak memiliki pantai di tepi laut. Pertumbuhan dan perkembangan suatu daerah dicirikan dengan terjadinya semakin besarnya kenaikan tingkat mobilitas yang terjadi disuatu wilayah yang dilakukan oleh manusia untuk memenuhi tujuan dan kebutuhannya. Sehingga untuk mendukung seluruh kegiatan dan mobilitas yang ada dibutuhkan ketersediaan fasilitas untuk pergerakan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain atau dari berbagai pemanfaatan lahan. Hal ini secara tidak langsung akan memperbesar resiko semakin bertumbuhnya permasalahan yang salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas. Jalan Raya Kintamani merupakan lokasi rawan kecelakaan dengan ranking nomor satu yang ada di Kabupaten Bangli. Jalan Raya Kintamani merupakan jalan Provinsi yang melintasi daerah Kabupaten Buleleng sepanjang 23,80 Km dengan tipe 2/2 UD. Kondisi jalan pada ruas jalan ini merupakan jalan yang memiliki banyak tikungan dengan kondisi perkerasan jalan yang buruk serta fasilitas jalan yang kurang dan kondisi marka yang sudah memudar. Mengupayakan peningkatan keselamatan dengan memastikan kondisi ruas jalan dalam keadaan yang baik dan layak, juga pengguna jalan yang harus memenuhi standar keselamatan.

METODE PENELITIAN

Tahap awal yaitu identifikasi masalah, dilakukannya observasi langsung ke lapangan untuk menguraikan masalah apa yang terjadi pada daerah rawan kecelakaan. Dari permasalahan yang di dapatkan di ambil beberapa sebagai bahan kajian awal untuk perumusan masalah, proses ini membantu untuk mempermudah dan menentukan survei apa yang akan dilakukam terhadap lokasi tersebut. dilakukan observasi langsung kelapangan, data yang butuhkan pada penelitian ini ialah data primer serta data sekunder. Data primer di peroleh melalui survei lapangan berupa survei inventarisasi jalan, survei geometri jalan dan survei kecepatan sesaat. Sedangkan untuk data sekunder di dapatkan dari instansi-instansi terkait maupun laporan yang telah dibuat sebelumnya berupa kronologi kecelakaan setelah data semua terkumpul maka dilakukan pengolahan data dengan beberapa analisis yang menghasilkan sebuah data baru untuk di perbaiki kemudian hari, tahap akhir yang dilakukan berupa output atau hasil akhir yang terdiri dari apa mayoritas penyebab terjadi kecelakaan, memberikan penanganan yang sesuai dengan kebutuhan pada ruas jalan Daerah Rawan Kecelakaan Kabupaten Bangli. Keluaran yang akan di sampaikan ialah sebagai berikut:

1. Penangan kecelakaan berdasarkan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas
 2. Perlengkapan fasilitas jalan yang sesuai standar yang telah di tentukan untuk meminimalkan tingkat keparahan kecelakaan yang berkaitan dengan perlengkapan jalan
 3. LayOut jalan berkeselamatan dengan penambahan rambu, marka, fasilitas jalan lainnya. Serta geometrik jalan yang sesuai dengan regulasi yang ada.
 4. Jika kecelakaan sudah berkurang maka jalan tersebut sudah mencapai jalan berkeselamatan, namun harus di lakukan pengecekan minimal setahun sekali.
- Bagan Alir Penelitian Merupakan ialah tahapan dari awal melaksanakan penelitian hingga selesai penelitian, yang memiliki tujuan untuk pedoman penyelesaian penelitian mulai dari identifikasi masalah hingga pemberian rekomendasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jalan Raya Kintamani merupakan jalan dengan status Provinsi dengan fungsi jalan kolektor dan memiliki tipe jalan 2/2 UD dengan arus 2 arah lalu lintas tanpa median. Jalan Raya Kintamani ini merupakan jalur yang banyak dilewati kendaraan angkutan barang.

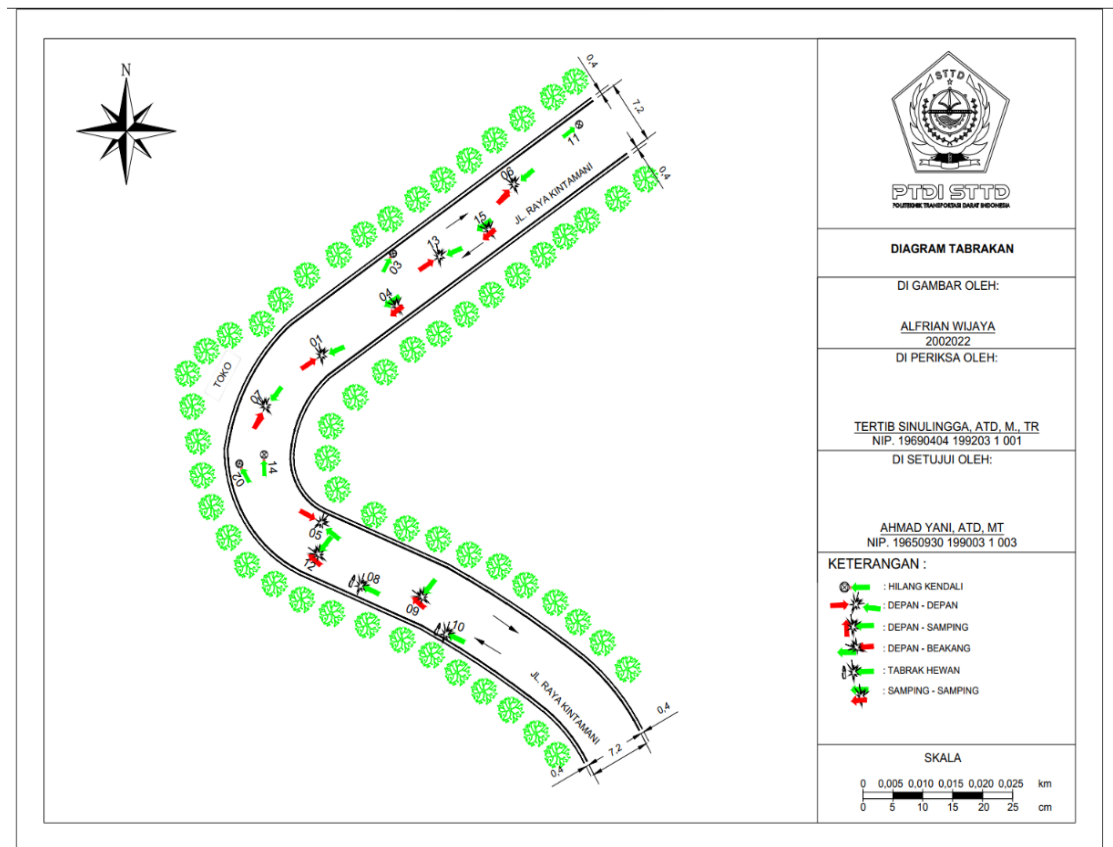
Ruas Jalan Raya Kintamani ini memiliki prasarana jalan yang terbilang buruk seperti kurangnya rambu lalu lintas dan kondisi perkerasan jalan banyak yang rusak dan berlubang serta tidak adanya alat penerangan jalan. Berikut merupakan hasil inventarisasi ruas Jalan Raya Kintamani yang dilakukan saat PKL di Kabupaten Bangli.

		POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD TIM PKL KABUPATEN BANGLI 2023 PROGRAM DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN		DATA HASIL SURVAI INVENTARISASI RUAS JALAN		
No	Nama Ruas	Geometrik Jalan			Ket	Visualisasi Gambar
1	L. RAYA KINTAMANI 3	Node		Awal		
				Akhir		
		Klasifikasi Jalan		Status Jalan	Provinsi	
				Fungsi Jalan	Kolektor Primer 2	
		Panjang		(m)	5500	
		Lebar		(m)	8,9	
		Jumlah	Lajur	2		
			Jalur	2		
		Tipe Jalan		2/2 UD		
		Model Arus (arah)		2 Arah		
		Lebar Parkir		(m)	0	
		Lebar Efektif Jalan		(m)	5,5	
		Lebar Per Lajur		2,75		
		Median		(m)	0	
		Trotoar	Kiri	(m)	1	
			Kanan	(m)	1	
		Drainase	Kiri	(m)	1	
			Kanan	(m)	1	
		Bahu Jalan	Kiri	(m)	1,7	
			Kanan	(m)	1,7	
		Jalur hijau		(m)	0	
		Kondisi Jalan		Kurang Baik		
		Jenis Perkerasan		Aspal		
		Hambatan Samping		Rendah		
		Luas Kerusakan		(m ²)	0	
		Jumlah akses		8		
		Lampu		Jumlah	0	
		Parkir on street		Tidak Ada		
		Marka		Keadaan	Kurang Baik	
		Penampang Melintang Jalan				

Diagram Collision

Berdasarkan identifikasi yang dilakukan pada titik *Blackspot*, didapatkan hasil identifikasi yang merupakan potensi penyebab terjadinya kecelakaan sebagai berikut:

1. Geometrik jalan yang tidak sesuai dengan standar yang berlaku, yang mengakibatkan para pengemudi tidak mendapatkan informasi, dan tuntunan tentang kondisi ruas jalan tersebut.
2. Banyak nya hewan liar yang berkeliaran di sepanjang titik lokasi *Blackspot*.
3. Banyaknya kendaraan yang tidak memperhatikan arah lajur dikarenakan tidak adanya marka Lalu lintas.
4. Banyak pengendara yang memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi serta berkendara dengan tidak hati-hati.



1. Analisis Waktu Kejadian

Untuk mengetahui tingkat keparahan kecelakaan selama 24 jam pada tahun 2018-2022 di ruas jalan Raya Kintamani Kabupaten Bangli dapat dilihat dari tabel dan grafik di bawah ini :

Tabel 1 Kecelakaan Berdasarkan Waktu Di Ruas Raya Kintamani

NO	WAKTU	JUMLAH KEJADIAN
1	00.00 - 06.00	8
2	06.00 - 12.00	29
3	12.00 - 18.00	36
4	18.00 - 24.00	10

Sumber: Satlantas Kepolisian Resort Kabupaten Bangli

Berdasarkan Tabel 1 dapat diketahui bahwa kecelakaan Paling tinggi pada tahun 2018-2022 terjadi pada pukul 12.00 –18.00 dengan jumlah 13

kejadian kecelakaan di ruas jalan Raya Kintamani.

2 Analisis Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Tahun Kejadian

Berdasarkan data dari Satlantas Polres Kabupaten Bangli dieperoleh data mengenai kejadian kecelakan di Ruas Jalan Kabupaten Bangli selama satu lima tahun terakhir yaitu pada tahun 2018 - 2022.

Tabel 2 Kecelakaan 5 Tahun Terakhir

NAMA JALAN	KEJADIAN	KORBAN			KERUGIAN MATERI
		MD	LB	LR	
JALAN RAYA KINTAMANI	83	13	6	94	56.550.000

Sumber: TIM PKL Kabupaten Bangli 2023

Berdasarkan data diatas, total kejadian Kecelakaan yang terjadi di Ruas jalan Raya Kintamani selama lima tahun terakhir berjumlah 83 kejadian kecelakaan, dengan tingkat fatalitas atau tingkat keparahan korban meninggal dunia (MD) berjumlah 13 orang, luka berat (LB) berjumlah 6 orang, dan luka ringan (LR) berjumlah 94 orang dengan kerugian materil yang ditimbulkan berjumlah Rp. 56.550.000 selama lima tahun terakhir.

3 Analisis Tipe Tabrakan

Berdasarkan analisis data kecelakaan yang diperoleh dari Satlantas Polres Kabupaten Bangli dalam kurun waktu lima tahun terakhir dapat diketahui, bahwa tipe kejadian kecelakaan yang sering terjadi di Ruas Jalan Raya Kintamani ialah tipe tabrakan Laka Tunggal sebanyak 11 kejadian.

Tabel 3 Kecelakaan Berdasarkan Tipe

Jenis Kendaraan	Jumlah Kejadian
MC	68
LV	18
HV	11
UM	0
Jumlah	97

Sumber: TIM PKL Kabupaten Bangli 2023

Pada jalan Raya Kintamani tipe kecelakaan yang tertinggi adalah dengan tipe kecelakaan Tunggol. Hal ini dikarenakan ruas Jalan Raya Kintamani ini merupakan jalan yang berada pada dataran tinggi sehingga jarak pandang pengendara menjadi kurang karena sering terjadi kabut dikarenakan suhu tinggi dan kondisi marka jalan serta perkerasan jalan yang kurang baik dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan dengan tipe tabrakan Tunggol dan Samping - Samping.

4. Analisis Kecepatan Sesaat (*Spot Speed*)

Kecepatan eksisting didapat dari hasil analisis survei *Spot Speed* yang diambil dari satu titik lokasi pada wilayah studi. Untuk mendapatkan kecepatan eksisting dapat diperoleh menggunakan perhitungan persentil 85 dari rekapitulasi data survei *Spot Speed*.

Tabel 4 Data Spot Speed Arah Masuk Jalan Raya Kintamani

Arah Masuk					
No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal	Kecepatan Minimal	Kecepatan Rata Rata	Persentil 85
1	Sepeda Motor	69	36	55	61
2	Mobil	71	34	45	53
3	Pick Up	66	37	46	55
4	Truk	58	27	37	45

Tabel 5 Data Spot Speed Arah Keluar Jalan Raya Kintamani

Arah Keluar					
No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal	Kecepatan Minimal	Kecepatan Rata Rata	Persentil 85
1	Sepeda Motor	71	38	50	62
2	Mobil	59	30	45	53
3	Pick Up	64	31	45	53
4	Truk	55	26	40	48

Sumber : Hasil Analisis 2023

5. Analisis Jarak Pandang Henti

Jarak pandang henti merupakan suatu jarak yang ditempuh pengendara untuk bisa menghentikan kendaraannya. Untuk memberikan keamanan kepada pengendara kendaraan, maka pada setiap panjang jalan haruslah memenuhi paling sedikit jarak pandang henti minimum pada jalan

tersebut. Jarak pandang henti minimum adalah jarak yang di tempuh oleh pengendara untuk menghentikan kendaraannya yang bergerak setelah mengetahui terdapat rintangan pada lajur jalannya. Rintangan tersebut dilihat dari tempat duduk pengemudi dan setelah mengetahui adanya rintangan tersebut pengemudi bisa mengambil keputusan untuk berhenti.

6. Analisis Jarak Pandang Henti

Jarak pandang henti merupakan suatu jarak yang ditempuh pengendara untuk bisa menghentikan kendaraannya. Untuk memberikan keamanan kepada pengendara kendaraan, maka pada setiap panjang jalan haruslah memenuhi paling sedikit jarak pandang henti minimum pada jalan tersebut. Jarak pandang henti minimum adalah jarak yang di tempuh oleh pengendara untuk menghentikan kendaraannya yang bergerak setelah mengetahui terdapat rintangan pada lajur jalannya. Rintangan tersebut dilihat dari tempat duduk pengemudi dan setelah mengetahui adanya rintangan tersebut pengemudi bisa mengambil keputusan untuk berhenti.

Tabel 6 JPH Arah Masuk Jalan Raya Kintamani

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN RENCANA (km/jam)	KECEPATAN PERSENTIL 85 (km/jam)	fm	D	Jarak Pandang Henti Minimum (m)
1	MOTOR	60	61	0,33	75-85	86,8
2	MOBIL		53			70,3
3	PICK UP		55			74,3
4	TRUCK		45			55,4

Tabel 7 JPH Arah Keluar Jalan Raya Kintamani

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN RENCANA (km/jam)	KECEPATAN PERSENTIL 85 (km/jam)	fm	D	Jarak Pandang Henti Minimum (m)
1	MOTOR	60	61	0,33	75-85	86,8
2	MOBIL		53			70,3
3	PICK UP		55			74,3
4	TRUCK		45			55,4

Jadi, dapat disimpulkan bahwa jarak pandang minimum yang sesuai untuk kecepatan rencana 60 km/jam yaitu sebesar 84,6 meter. dapat diketahui bahwa kecepatan yang rata-rata pengguna jalan pada ruas jalan Raya Kintamani dalam perhitungan Jarak Pandang Henti yang melintas cenderung memiliki kategori aman. Tapi pada jenis kendaraan sepeda motor yang memiliki kategori melebihi batas.

7. Koefisien Gesek

Koefisien gaya gesek adalah besaran yang dipengaruhi kekasaran kedua permukaan benda yang bersentuhan pada analisi kali ini kedua benda tersebut adalah antara ban dengan permukaan aspal lokasi studi yang kami kaji. Semakin besar koefisien gesek nya, maka semakin bagus aspal yang ada di lokasi survei.

Untuk perhitungannya kali ini kami menggunakan massa 10 kg yang di letakkan di dalam ban kemudian ditarik menggunakan MIU meter dan yang kami dapati massa pada ban berkurang menjadi 8,6 kg.

Diketahui =

m = 10 kg

m.a = 8,6 kg

g = 9,8

Ditanya = μ ?

Jawab =

$$\mu = \frac{m.a}{m.g}$$

$$\mu = \frac{8,6}{10 \times 9,8}$$

$$\mu = 0,0877551$$

Koefisien gaya gesek yang dihasilkan melalui perhitungan diatas adalah 0,0877551.

8. Penentuan Batas Kecepatan Tikungan

Penentuan Batas Kecepatan Tikungan dilakukan karena pada titik *Blackspot* di ruas Jalan Raya Kintamani terdapat tikungan, dan banyak pengendara yang melaju dengan kecepatan yang tinggi, maka dari itu diperlukan penentuan batas kecepatan tikungan untuk pemasangan rambu batas kecepatan sehingga dapat memberikan informasi kepada pengguna jalan tanpa adanya komunikasi sehingga pengguna jalan dapat mengetahui kondisi jalan yang dilaluinya.

Pada tikungan jalan Raya Kintamani diketahui kemiringan jalannya 8%

dan koefisien geseknya tadi sebesar 0,0877551 serta radiusnya 32 m.

Diketahui=

$$e = 8\% (0,08)$$

$$f = 0,0877551$$

$$R = 32 \text{ m}$$

Ditanya = V?

Jawab =

$$v = \sqrt{(e + f) \cdot 127 \cdot R}$$

$$v = \sqrt{(0,08 + 0,0877551) \cdot 127 \cdot 32}$$

$$v = \sqrt{0,167 \times 4064}$$

$$v = \sqrt{678,688}$$

$$v = 26,05164 \text{ km/jam}$$

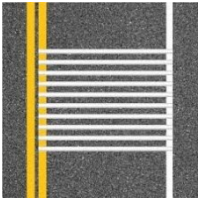
Berdasarkan perhitungan diatas didapat kecepatan 26,05164 Km/Jam yang mana artinya batas kecepatan aman di titik tersebut hanya mencapai 26 km/jam maka dari itu diperlukan rambu batas kecepatan 20 Km/Jam sebelum melewati tikungan ini.

9. Upaya Penanganan Masalah

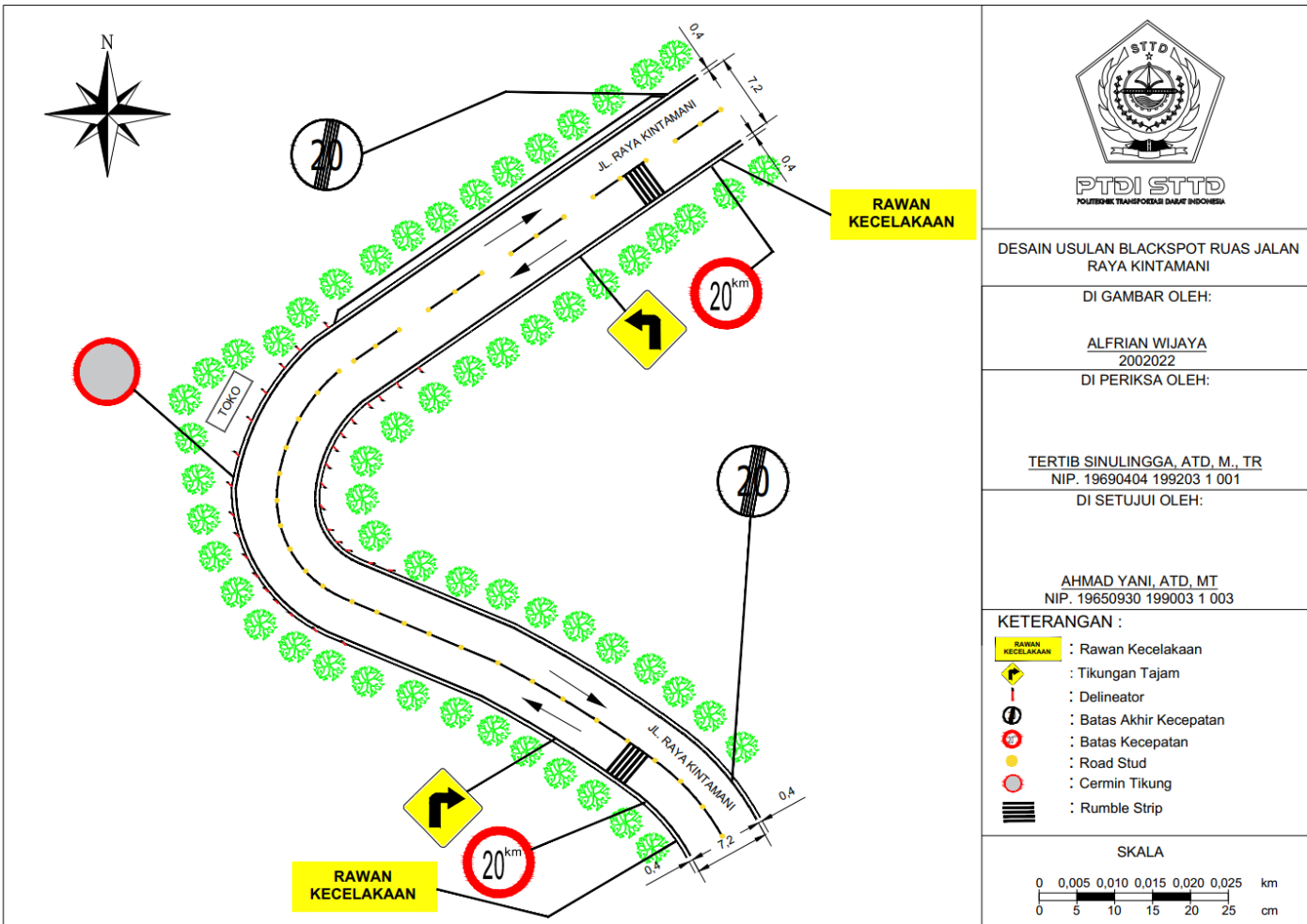
Dalam upaya penanganan penyebab terjadinya kecelakaan pada ruas Jalan Raya Kintamani, kami mengajukan usulan berdasarkan analisis yang telah kami lakukan maka diharapkan dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas, yaitu sebagai berikut :

Tabel 8 Desain Usulan

NO	DESAIN	JUMLAH	UKURAN	TINGGI TIANG	PENEMPATAN	TITIK KORDI NAT
1		2	120 cm x 160 cm	175 cm	100 meter sebelum daerah rawan kecelakaan	- 8.216569 80611660 3, 115.3201 41347777 95 dan - 8.216081 34544464 6, 115.3206 77789554 32
2		2	45 cm x 45 cm	175 cm	55 meter sebelum tikungan	- 8.216718 46794088 6, 115.3203 13009146 4 dan - 8.216176 91388430 2, 115.3207 31434159 57
3		2	45 cm x 45 cm	175 cm	Awal sampai Akhir tikungan	- 8.217068 88487776 , 115.3205 59772778 2 sampai - 8.215688 45272872 4, 115.3202 16450015 45

4		2	45 cm x 45 cm	175 cm	100 meter sebelum tikungan	- 8.216569 80611660 3, 115.3201 41347777 95 dan - 8.216081 34544464 6, 115.3206 77789554 32
5		2	Tebal 40 mm	Selebar Lajur	Sebelum memasuki tikungan	- 8.216288 41015381 2, 115.3194 49337795 99 dan - 8.215667 21505919 9, 115.3199 85779572 35
6		2	1,2 M x 1,6 M	265 cm	100 meter sebelum tikungan	8.216569 80611660 3, 115.3201 41347777 95 dan - 8.216081 34544464 6, 115.3206 77789554 32
7		-	Diameter lingkaran luar 100 mm, diameter cembung 60 mm dan tebal 19 mm	-	Sepanjang marka jalan	- 8.217029 06457254 3, 115.3205 67818899 7 sampai - 8.216083 99990949 1, 115.3205

Desain Usulan Rekomendasi Penang



Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada ruas Jalan Raya Kintamani terbanyak disebabkan oleh faktor manusia , prasarana jalan dan kondisi geometrik jalan . Ditambah lagi kondisi geometri ruas jalan raya Kintamani yang merupakan turunan dan tikungan dapat membahayakan pengendara.
2. Dari hasil analisis yang kami lakukan pada wilayah studi di Ruas Jalan Raya Kintamani belum memenuhi kriteria 4 aspek jalan berkeselamatan yakni self regulating road, self explaining road, self enforcing road dan self forgiving road ini juga menyebabkan tingginya angka kecelakaan di ruas jalan raya kintamani.
3. Berdasarkan hasil analisis pada wilayah studi di Ruas Jalan Raya Kintamani yang telah dilakukan, maka diperlukan upaya penanganan untuk dari segi manusia dengan melakukan sosialisasi serta edukasi mengenai pentingnya keselamatan serta perlunya penambahan pembuatan spanduk dan banner yang menyerukan pentingnya keselamatan bagi pengguna jalan

Saran

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan terkait dengan tujuan dari penelitian mengenai peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan Raya Kintamani maka diusulkan saran sebagai upaya penanganan peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas Jalan Raya Kintamani di antaranya :

1. Perlu dilaksanakan sosialisasi dan pelatihan mengenai upaya penanganan pra dan pasca kecelakaan pada lokasi rawan kecelakaan guna mengurangi tingkat fatalitas yang terjadi serta perlu adanya monitoring terhadap fasilitas perlengkapan jalan pada di kabupaten Bangli terutama pada daerah rawan kecelakaan.
2. Perlu dilakukannya penambahan dan perawatan fasilitas perlengkapan jalan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Bangli. Serta perbaikan perkerasan jalan untuk meningkatkan keselamatan bagi pengguna jalan di ruas jalan raya kintamani.
3. Perlu adanya penambahan rambu lalu lintas yang sesuai dengan kondisi jalan dan lalu lintas pada jalan Raya Kintamani seperti rambu batas kecepatan, rambu hati-hati, rambu peringatan tikungan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Bangli.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. n.d. “Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan Panduan Penempatan Fasilitas.”
- _____. 2011 “Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.” 2011.
- _____. 2004. “Departemen Permukiman Dan Prasarana Wilayah Tentang Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Prasarana Wilayah.”
- _____. 2009. “Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.”
- _____. 2009. “Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.” Jakarta.
- _____. 2014. “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.” Jakarta.
- _____. 2014. “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.” Jakarta.
- _____. 2018. “Peraturan Menteri Perhubungan No. 67 Tahun 2018 Tentang Marka Jalan.” Jakarta.
- _____. 2018. “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan.”
- Soejachmoen, 2004. 2009. “Studi Beberapa Faktor Tentang Keselamatan Pejalan Kaki Di Jalan Margonda Raya, Depok Tahun 2009,” 10–11.