

**UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN DI RUAS JALAN SP.
HAJI – SP. CAMPANG (1) DI KABUPATEN OGAN KOMERING
ULU SELATAN**

Fiqri Aulia Putra
Taruna Diploma III
Manajemen Transportasi
Jalan Politeknik
Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu 89,
Bekasi

Panji Pasa Pratama,
S.ST(TD), M.T
Dosen PTDI-STTD
Politeknik Transportasi
Darat Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu 89,
Bekasi

Torang Hutabarat,
ATD, MM
Dosen PTDI-STTD
Politeknik Transportasi
Darat Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu 89,
Bekasi

ABSTRAK

Jalan Raya Sp. Haji – Sp. Campang (1) merupakan daerah rawan kecelakaan ketiga tertinggi di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. Jalan Raya Sp. Haji – Sp. Campang (1) merupakan jalan dengan status provinsi dan fungsi jalan Kolektor. Jalan Raya Sp. Haji – Sp. Campang (1) memiliki panjang total kurang lebih 10 KM. Pada tahun 2018 - 2022 telah terjadi kecelakaan sebanyak 10 kejadian pada titik *Black Spot* daerah rawan kecelakaan di ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) ini yang mana dengan rincian korban 6 meninggal dunia, 5 luka berat dan 7 luka ringan. Perilaku pengguna jalan yang berkendara dengan kecepatan tinggi di atas 40 Km/Jam diduga menjadi faktor utama penyebab kecelakaan. Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk memberikan rekomendasi penanganan masalah yang bisa diterapkan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di titik lokasi rawan kecelakaan pada Ruas Jalan Raya Sp. Haji – Sp. Campang (1) ini khususnya pada Titik *Black Spot*.

Kata Kunci : Keselamatan, Fasilitas Perlengkapan, Geometrik Jalan

ABSTRACT

Jalan Raya Sp. Hajj – Sp. Campang (1) is the third highest accident prone area in South Ogan Komering Ulu Regency. Jalan Raya Sp. Hajj – Sp. Campang (1) is a road with provincial status and the function of a Collector's road. Jalan Raya Sp. Hajj – Sp. Campang (1) has a total length of approximately 10 KM. In 2018 - 2022 there have been 10 accidents at the Black Spot point, an accident-prone area on the Sp road. Hajj – Sp. Campang (1) is where the victims were 6 dead, 5 seriously injured and 7 lightly injured. The behavior of road users who drive at high speeds above 40 km/hour is thought to be the main factor causing accidents. The aim of this research is to provide recommendations for handling problems that can be applied to improve traffic safety at accident-prone locations on Jalan Raya Sp. Hajj – Sp. Campang (1) is especially at the Black Spot Point.

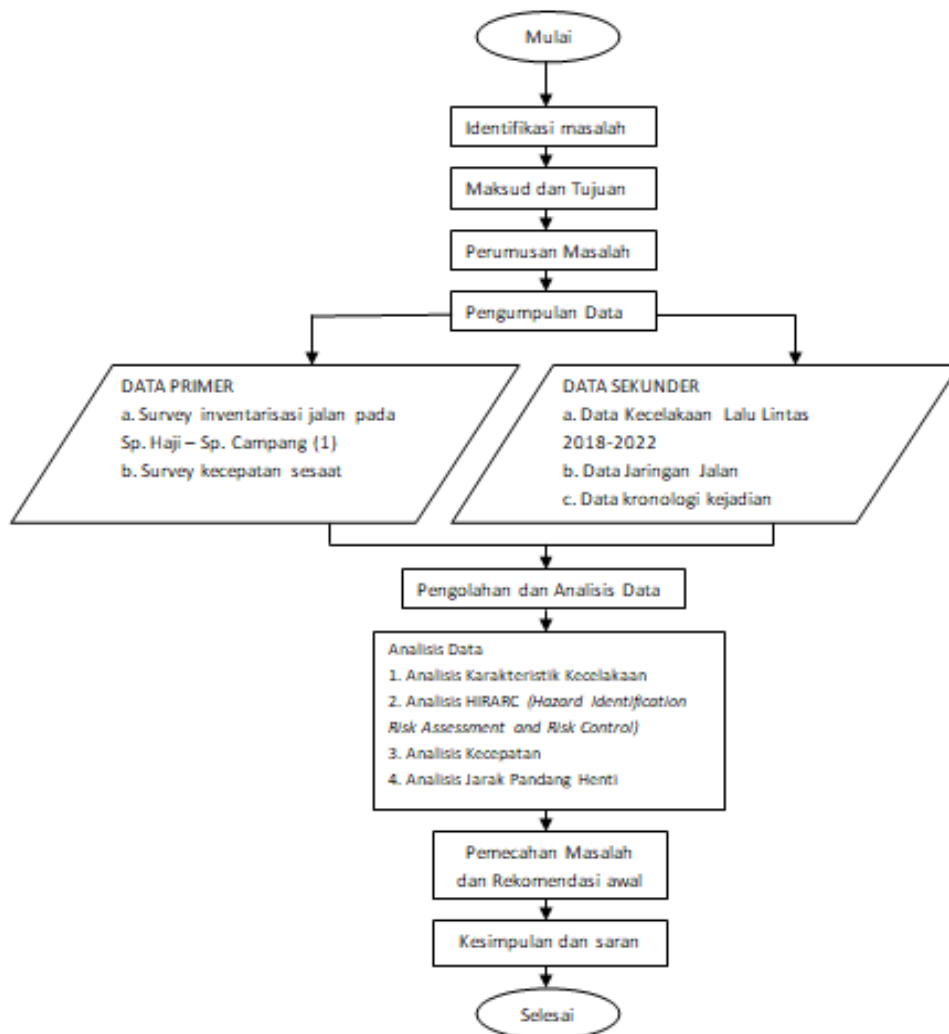
PENDAHULUAN

Ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) merupakan ruas jalan yang dinyatakan sebagai daerah rawan kecelakaan peringkat ketiga di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, Pada daerah rawan kecelakaan di ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) penulis akan mengkaji pada titik *black spot* yang terletak di simpang haji yang mana pada titik *black spot* di ruas jalan Sp. Haji – Campang (1) tercatat ada 10 kejadian kecelakaan dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 6 orang, luka berat 5 orang dan luka ringan 7 orang. jalan yang berstatus provinsi ini banyak di lalui oleh pengendara, dengan tipe jalan 2/2 UD. Disepanjang jalan ini merupakan daerah pertanian. Pada daerah rawan kecelakaan di ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) penulis akan mengkaji pada titik *black spot* yang terletak di simpang haji. dan juga banyaknya pengendara muncul dari sisi kaki simpang minor yang kurang tertib itu dapat memicu terjadinya sebuah kecelakaan. Setelah itu, kurangnya sosialisasi terhadap masyarakat mengenai pentingnya mengendarai secara tertib. Lalu, minimnya fasilitas perlengkapan jalan seperti lampu penerangan jalan umum yang redup, marka kuran jelas, tidak memiliki satupun rambu pada ruas jalan ini yang menjadikan faktor lain terjadinya kecelakaan di ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1).

Jalan tersebut memiliki potensi kecelakaan dan menempati peringkat ketiga lokasi rawan kecelakaan berdasarkan hasil pembobotan tingkat fatalitas dengan lokasi rawan kecelakaan. Penulis memilih lokasi rawan kecelakaan ketiga dikarenakan kondisi prasarana pada Jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) ini kurang memadai, serta butuhnya pemberian kesadaran terhadap masyarakat akibat dari kendaraan yang melintasi ruas jalan ini melebihi kecepatan maksimum 40 km/jam dikarenakan jalan ini merupakan jalan provinsi yang berstatus kolektor primer yang memiliki rencana kecepatan 40 km/jam pada daerah padat pemukiman, sehingga butuhnya upaya peningkatan keselamatan pada ruas jalan ini. Berdasarkan data kecelakaan dari satlantas polres Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan pada tahun 2018 – 2022 total sebanyak 10 kecelakaan pada titik *black spot* ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) dengan jumlah korban meninggal dunia 10, luka berat 5 dan luka ringan 7. Secara garis besar, lebih baik mencegah terjadinya kecelakaan disbanding harus memperbaiki kerusakan yang diakibatkan kecelakaan, yaitu upaya peningkatan keselamatan. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa kondisi jalan yang tersedia dan perilaku pengguna jalan sesuai dengan standar keselamatan.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini dilakukan dengan langkah – langkah yang telah ditentukan dalam membuat laporan penelitian ini yang mana bias dilihat pada gambar di bawah:



Gambar 1 Bagan Alir

HASIL PEMBAHASAN

1. Analisis Karakteristik Kecelakaan Pada Ruas Jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1)

a. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Waktu Kejadian

Data ini diperoleh dari Satlantas Kepolisian Resort Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan yang merupakan data kecelakaan yang terjadi selama 5 tahun terakhir dari tahun 2018 sampai dengan tahun 2022 di Ruas Jalan Sp. Haji Sp. Campang (1) pada titik Black Spot di Simpang Haji pada Ruas Jalan ini yang mana terjadi 10 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia 6, luka berat 5 dan luka ringan 7.

Table 1 Data Kecelakaan Berdasarkan Tahun Kejadian

Tahun	Jumlah Kejadian
2018	2
2019	2
2020	1
2021	0
2022	5
Jumlah	10

Sumber : Satantas Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

Kejadian kecelakaan di Titik Black Spot Ruas Jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) pada Simpang Haji Pada Tahun 2018 sejumlah 2 kejadian kemudian 2019 masih sama dengan 2 kejadian dan sempat mengalami penurunan pada tahun 2020 menjadi 1 kejadian, kemudian pada tahun 2021 dapat dilihat pada tabel jumlah kecelakaan yang mana tidak ada kejadian kecelakaan pada tahun 2021, dan pada akhirnya pada tahun 2022 mengalami peningkatan sebanyak 5 kejadian kecelakaan.

Tabel 2 Data Kecelakaan Berdasarkan Bulan Kejadian

BULAN	JUMLAH KEJADIAN	KORBAN		
		MD	LB	LR
Januari	1	1	0	2
Februari	1	1	0	0
Maret	1	1	1	0
April	1	0	1	1
Mei	1	1	0	0
Juni	0	0	0	0
Juli	0	0	0	0
Agustus	1	0	0	1
September	0	0	0	0
Oktober	1	0	1	0
November	1	1	0	1
Desember	2	1	2	2
Jumlah	10	6	5	7

Sumber : Satantas Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

Berdasarkan tabel diatas bahwa pada bulan Desember telah terjadi kecelakaan dengan jumlah 2 kejadian kecelakaan yang berarti paling tertinggi diantara bulan – bulan lainnya sehingga bulan Desember menjadi bulan yang paling sering terjadi kecelakaan.

Tabel 3 Data Kecelakaan Berdasarkan Waktu Kejadian

Waktu	2018	2019	2020	2021	2022	Jumlah
00.00 - 06.00	0	0	0	0	1	1
06.00 - 12.00	1	1	0	0	0	2
12.00 - 18.00	0	1	1	0	3	5
18.00 - 00.00	1	0	0	0	1	2

Sumber : Satantas Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

Pada tahun 2018 – 2022 telah terjadi 1 kejadian kecelakaan pada pukul 00.00 – 06.00, 2 kejadian pada pukul 06.00-12.00, 5 kejadian pada pukul 12.00-18.00, dan 2 kejadian pada pukul 18.00-00.00. dapat disimpulkan bahwa pada pukul 12.00-18.00 merupakan waktu rawan terjadi kecelakaan dikarenakan padatnya aktifitas kegiatan pengguna jalan pada pukul tersebut.

b. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Fatalitas

Berdasarkan pada tabel dibawah bahwa pada tahun 2018 – 2022 telah terjadi kecelakaan dengan tingkat keparahan korban dibagi menjadi tiga yaitu Meninggal Dunia (MD), Luka Berat (LB) dan Luka Ringan (LR). Didapat data pada tahun 2018 – 2022 bahwa sebanyak 6 korban MD, 5 korban LB dan 7 Korban LR.

Tabel 4 Analisis Kecelakaan Berdasarkan Fatalitas

Tahun	Fatalitas		
	MD	LB	LR
2018	2	1	2
2019	2	0	1
2020	1	1	2
2021	0	0	0
2022	1	3	2
Jumlah	6	5	7

Sumber : Satantas Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

c. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kendaraan Terlibat

Berdasarkan tabel dibawah 5 tahun terakhir yaitu pada tahun 2018 – 2022 telah terjadi kecelakaan dengan sebanyak 4 sepeda motor, 1 mobil dan 2 kendaraan mobil truck. Dapat disimpulkan bahwa kendaraan roda dua (sepeda motor) merupakan kendaraan dengan jumlah terbanyak terlibat kecelakaan.

Tabel 5 Analisis Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan Terlibat

Jenis Kendaraan	2018	2019	2020	2021	2022	Total
sepeda motor	3	3	2	0	4	12
mobil	1	0	0	0	1	2

Jenis Kendaraan	2018	2019	2020	2021	2022	Total
bus	0	0	0	0	0	0
pick up	0	0	0	0	0	0
mobil truck	0	1	0	0	2	3

Sumber : Satantas Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

d. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Tipe Tabrakan

Berdasarkan tabel dibawah pada tahun 2018 – 2022 yaitu sebanyak 3 kejadian tunggal, 3 kejadian tabrak depan – depan yang mana kecelakaan depan – depan dan tunggal merupakan tipe tabrakan tertinggi pada ruas jalan ini dikarenakan faktor manusia yang berkendara melebihi kecepatan, 0 kejadian tabrak depan belakang, 2 kejadian tabrak depan samping, 2 kejadian tabrak samping samping, 0 kejadian tabrak beruntun, 0 kejadian menabrak pejalan kaki dan 0 kejadian tabrak lainnya. Dapat disimpulkan bahwa kecelakaan tunggal dan depan – depan merupakan tipe kecelakaan terbanyak terjadi di Simpang Haji.

Tabel 6 Analisis Kecelakaan Berdasarkan Tipe Tabrakan

Tipe Tabrakan	Jumlah Kecelakaan Tiap Tahun					Jumlah
	2018	2019	2020	2021	2022	
Tnggal	0	0	0	0	3	3
Depan - Depan	1	0	1	0	1	3
Depan Belakang	0	0	0	0	0	0
Depan Samping	1	1	0	0	0	2
Samping - Samping	0	1	0	0	1	2
Beruntun	0	0	0	0	0	0
Menabrak Pejalan Kaki	0	0	0	0	0	0
Lainnya	0	0	0	0	0	0

Sumber : Satantas Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

e. Analisis Berdasarkan Faktor Penyebab Kecelakaan

Berdasarkan pada tabel dibawah faktor penyebab kecelakaan tertinggi dari tahun 2018 – 2022 disebabkan oleh faktor manusia dengan jumlah kejadian sebanyak 5 kejadian kecelakaan dan faktor prasarana sebanyak 3 kejadian, faktor sarana 1 dan faktor lingkungan 1. Kejadian ini banyak disebabkan karena kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya berkendara secara selamat dan kurangnya perhatian dari dinas terkait prasarana jalan yang belum memadai.

Tabel 7 Analisis Kecelakaan Berdasarkan Faktor Penyebab Kejadian

Tahun	Penyebab Kecelakaan			
	Manusia	Prasarana	Sarana	Lingkungan
2018	1	2	0	0
2019	0	0	0	0

Tahun	Penyebab Kecelakaan			
	Manusia	Prasarana	Sarana	Lingkungan
2020	1	0	1	0
2021	0	0	0	0
2022	3	1	0	1
Jumlah	5	3	1	1

Sumber : Satantas Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

2. Analisis HIRARC

Dalam analisis HIRARC kita harus melihat kondisi eksisting ruas jalan dengan membandingkannya dengan standar perencanaan geometrik jalan. Maka dengan kondisi eksisting yang didapat bias kita dapatkan temuan bahaya yang terjadi pada Ruas Jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1).

Tabel 8 Perbandingan Nilai Standar dengan Nilai Eksisting

No	Kriteria Desain Teknis Geometrik Jalan	Nilai Standar	Eksisting
1	Kecepatan Rencana (km/jam)	40	67,44
2	Radius Tikungan	47,36	14,46
3	Superelevasi (%)	0,1	0,1
4	Koefisien Gesek	0,166	0,147
5	Lebar Lajur (m)	2,75	2,25
6	Lebar Bahu (m)	2	1
6	Marka (m)	3	3
8	drainase (m)	1	0,65

Sumber : Satantas Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

Pada tabel diatas dapat dilihat kriteria teknis geometrik jalan pada ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) belum memenuhi nilai standar perencanaan geometrik jalan yang mana pada ruas jalan kolektor dengan kecepatan rencana 40 km/jam didapatkan perbandingan kondisi eksisting desain teknis geometrik jalan dengan standar perencanaan desain teknis geometrik jalan masih belum sesuai dan masih perlu penambahan dari beberapa masalah yang ada seperti bahu jalan lajur jalan, drainase, radius tikungan dan lainnya yang belum sesuai sehingga dapat disesuaikan dengan desain standar perencanaan teknis geometrik jalan. Maka dari itu didapatkanlah temuan bahaya yang akan di evaluasi dengan melakukan penilaian matriks resiko dalam analisis HIRARC yang mana didapatkan sebagai berikut:

Tabel 9 Evaluasi Resiko Analisis HIRARC

IDENTIFIKASI HAZARD			EVALUASI RESIKO			
URUTAN TEMUAN HAZARD	POTENSI BAHAYA	SUMBER HAZARD	BOBOT			PENGENDALIAN RESIKO
			NILAI KEMUNGKINAN	NILAI KEPARAHAN	MATRIKS PENILAIAN RESIKO	
tidak memiliki rambu	pengguna jalan tidak dapat informasi peringatan ataupun instruksi tentang kondisi jalan atau rintangan yang akan di lalui pengendara	tidak adanya pemasangan rambu pada titik titik tertentu.	4	5	extream	perlu pemasangan rambu dan melakukan pengendalian prasarana
jalan minor yang berada pada tikungan	terjadinya tabrakan dimana pengendara yang keluar masuk tanpa aturan atau tidak melihat kekiri dan kekanan pada ruas jalan minor ketika memasuki ruas jalan Sp. Haji - Sp. Campang (1)	kelalaian terhadap faktor manusia yang kurang berhati hati dalam berkendara tanpa aturan	4	5	extream	pemasangan rambu peringatan persimpangan
keadaan jalan yang gelap karena tidak adanya penerangan jalan umum	mengganggu penglihatan pengguna jalan pada malam hari	tidak adanya lampu penerangan jalan	3	4	high	pemasangan lampu penerangan jalan
kodisi geometrik jalan yang kurang lebar	jalan yang belum memenuhi standar minimum geometrik jalan	terjadi tabrakan dengan pengendara yang berlawanan a dikarenakan kondisi jalan yang kurang lebar	3	4	High	pelebaran jalan sesuai standar mimimum geometrik jalan
pengendara dengan kecepatan tinggi	kecelakaan karena pengendara tidak dapat mengendalikan kendaraannya	tidak adanya rambu peringatan batas kecepatan maksimal	5	4	extream	pemasangan rambu larangan batas kecepatan maksimal
marka yang memudar	pengendara yang mengambil lajur sebelah saat tikungan karena tidak dapat melihat lajur dikarenakan marka yang pudar	tidak bisa melihat marka pembatas lajur yang sudah memudar saat tikungan	1	2	Low	pengecatan ulang marka jalan yang telah memudar

Sumber : Analisis Data, 2023

Dari tabel analisis HIRARC diatas dapat disimpulkan bahwa bahaya paling tinggi pada ruas jalan Sp. Haji Sp. Campang (1) adalah karena tidak adanya fasilitas perlengkapan jalan rambu lalu lintas adanya jalan minor yang terdapat pada ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) dan tingginya kecepatan kendaraan yang lewat pada ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) pada titik Black Spot yakni di Simpang Haji.

3. Analisis Kecepatan

Tabel 10 Analisis Kecepatan Arah Masuk Barat

No	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA - RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda Motor	56,96	41,00	50,02	55,09
2	Mobil	51,72	38,1	45,7	51,18
3	BUS	48,45	39,47	43,56	47,52
4	Pick Up	51,43	29,15	41,6	48,42
5	Truck	45,00	24,39	38,09	41,62

Sumber : Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, 2023

Tabel 11 Analisis Kecepatan Arah Keluar Barat

No	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA - RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda	58,92	41,59	50,76	57,69
2	Mobil	66,18	41,28	48,18	50,32
3	BUS	46,45	33,43	40,87	44,07
4	Pick Up	49,93	30,85	42,7	49,22
5	Truck	43,37	25,09	36,89	40,95

Sumber : Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, 2023

Tabel 12 Analisis Kecepatan Arah Masuk Selatan

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda Motor	70,45	40,18	51,13	60,2
2	Mobil	66,18	37,70	49,33	56,17
3	BUS	54,96	30,75	38,21	44,66
4	Pick Up	53,33	31,58	43,21	47,11
5	Truck	51,89	24,32	40,71	49,16

Sumber : Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, 2023

Tabel 13 Analisis Kecepatan Arah Keluar Selatan

NO	JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
1	Sepeda Motor	70,45	40,45	55,07	67,44
2	Mobil	70,73	40,11	54,14	62,41
3	BUS	52,73	25,52	36,34	43,26
4	Pick Up	54,55	26,5	42,39	48,56
5	Truk	48,00	23,28	40,45	46,77

Sumber : Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, 2023

Dari hasil perhitungan kecepatan sesaat pada ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) bias dilihat pada tabel diatas bahwasanya pada jalan ini rata – rata pengendara dengan kecepatan yang melebihi kecepatan rencana 40 km/jam pada ruas jalan ini yang mengakibatkan dapat terjadinya kecelakaan dikarenakan kecepatan yang tinggi melebihi kecepatan rencana yakni kecepatan maksimal mencapai 70,45 km/jam pada kendaraan sepeda motor. untuk kecepatan rencana berdasarkan PM Perhubungan No. 111 Tahun 2015 Tentang Penetapan Batas Kecepatan diketahui bahwa untuk jalan kolektor primer pada wilayah padat pemukiman kecepatan rencananya adalah 40 km/jam. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kecepatan eksisting pada ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) melampaui kecepatan rencana.

4. Analisis Jarak Pandang Henti

Tabel 14 Jarak Pandang Henti Arah Barat

No	Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Arah	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting (Persentil 85)	JPH Ketentuan Minimum	JPH Eksisting
1	Jl. Sp. Haji Sp. Campang (1)	KOLEKTOR PRIMER	MASUK	40	Sepeda Motor	55,09	40 - 55	70,15
				40	Mobil	51,18	40 - 55	63,07
				40	BUS	47,52	40 - 55	56,73
				40	Pick Up	48,42	40 - 55	58,27
				40	Truck	41,62	40 - 55	47,11

Sumber : Analisis Data, 2023

Tabel 15 Jarak Pandang Henti Arah Barat

No	Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Arah	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting (Persentil 85)	JPH Ketentuan Minimum	JPH Eksisting
2	Jl. Sp. Haji Sp. Campang (1)	KOLEKTOR PRIMER	KELUAR	40	Sepeda Motor	57,69	40 - 55	75,04
				40	Mobil	50,32	40 - 55	61,56
				40	BUS	44,07	40 - 55	51,02
				40	Pick Up	49,22	40 - 55	59,64
				40	Truck	40,95	40 - 55	46,07

Sumber : Analisis Data, 2023

Tabel 16 Jarak Pandang Henti Arah Selatan

No	Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Arah	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting (Persentil 85)	JPH Ketentuan Minimum	JPH Eksisting
2	Jl. Sp. Haji Sp. Campang (1)	KOLEKTOR PRIMER	MASUK	40	Sepeda Motor	60,2	40 - 55	79,89
				40	Mobil	56,17	40 - 55	72,16
				40	BUS	44,66	40 - 55	51,98
				40	Pick Up	47,11	40 - 55	56,04
				40	Truck	49,16	40 - 55	59,54

Sumber : Analisis Data, 2023

Tabel 17 Jarak Pandang Henti Arah Selatan

No	Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Arah	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting (Persentil 85)	JPH Ketentuan Minimum	JPH Eksisting
2	Jl. Sp. Haji – Sp. Campang (1)	KOLEKTOR PRIMER	KELUAR	40	Sepeda Motor	67,44	40 - 55	94,62
				40	Mobil	62,41	40 - 55	84,27
				40	BUS	43,26	40 - 55	49,71
				40	Pick Up	48,56	40 - 55	58,51
				40	Truck	46,77	40 - 55	55,47

Sumber : Analisis Data, 2023

Berdasarkan tabel diatas, merupakan hasil perhitungan jarak pandang henti minimum yang didapatkan dari kecepatan rencana dan kecepatan rata – rata persentil 85. Sehingga didapatkan untuk jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) untuk sepeda motor 55,09 km/jam memiliki jarak pandang henti 70,15 m, mobil dengan kecepatan 51,18 km/jam memiliki jarak pandang henti 63,07 m, BUS dengan kecepatan 47,52 km/jam memiliki jarak pandang henti 56,73 m, dan pick up dengan kecepatan 48,42 km/jam memiliki jarak pandang henti 58,27 m, pada arah masuk Barat.

5. Upaya Penanganan Peningkatan Keselamatan dan Rekomendasi

Usulan pemecahan masalah pada Titik Black Spot di Ruas Jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) ini yaitu sebagai berikut : diberikan dengan mempertimbangkan penyebab dari kronologis kecelakaan yang terjadi demi meningkatkan keselamatan jalan terhadap pengendara :

1. Jenis Kecelakaan Dari Faktor Manusia

Yakni dengan memberikan sosialisasi akan pedulinya keselamatan kepada masyarakat maupun ke lingkungan pendidikan dengan melakukan sosialisasi ke sekolah untuk meningkatkan keselamatan di ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1).

2. Jenis kecelakaan dari faktor prasarana

Untuk penanganan permasalahan yang disebabkan oleh faktor prasarana yakni terjadi karena kurangnya fasilitas rambu, rumble strip dan penerangan jalan umum pada ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1), dan pemasangan berikut usulan penempatan rambu dan penerangan jalan umum:

Tabel 18 Usulan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan

Usulan	Jumlah	Penempatan	Arah	Titik Koordinat
rambu perintah batas kecepatan	2	ditempatkan sedekat mungkin pada titik awal bahaya	barat	4°32'17.2"S 103°59'35.0"E
			selatan	4°32'16.9"S 103°59'38.6"E
rambu perintah batas akhir kecepatan	2		barat	4°32'17.2"S 103°59'35.0"E
			selatan	4°32'16.9"S 103°59'38.6"E
rambu peringatan	3	50 m sebelum titik awal bahaya	barat	4°32'17.0"S 103°59'35.1"E
			utara	4°32'15.3"S 103°59'34.9"E

Usulan	Jumlah	Penempatan	Arah	Titik Koordinat
simpang tiga cevron			selatan	4°32'16.6"S 103°59'38.3"E
pemasangan penerangan jalan umum	7	jarak 30 m setiap PJU	barat kiri	4°32'16.8"S 103°59'35.8"E
			barat kanan	4°32'16.3"S 103°59'35.9"E
			utara kiri	4°32'15.8"S 103°59'35.4"E
			utara kanan	4°32'15.7"S 103°59'36.3"E
			selatan kiri	4°32'16.5"S 103°59'37.7"E
			selatan kanan	4°32'16.1"S 103°59'37.3"E
			Titik tengah simpang	4°32'16.3"S 103°59'36.7"E
Pita Pengaduh	3	ditempatkan sedekat mungkin pada titik awal bahaya	Barat	4°32'16.8"S 103°59'35.3"E
			Utara	4°32'15.5"S 103°59'35.2"E
			Selatan	4°32'16.5"S 103°59'38.0"E
rambu peringatan daerah rawan kecelakaan	3	ditempatkan sedekat mungkin pada titik awal bahaya	Barat	4°32'17.8"S 103°59'33.6"E
			Utara	4°32'14.7"S 103°59'33.3"E
			Selatan	4°32'17.1"S 103°59'39.8"E

Sumber : Analisis Data, 2023

3. Jenis kecelakaan dari faktor sarana

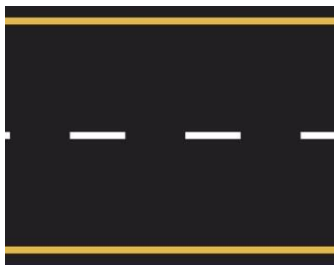
Untuk permasalahan dari jenis kecelakaan dari faktor sarana terjadi karena kondisi kendaraan rem blong dapat diberikan usulan seperti pemeriksaan laik jalan kendaraan.

4. Jenis kecelakaan dari faktor lingkungan

Untuk permasalahan dari jenis kecelakaan dari faktor lingkungan terjadi karena kondisi jalan yang licin diakibatkan karena hujan dapat diberikan usulan seperti penyuluhan kepada masyarakat untuk berhati hati dalam berkendara dengan melihat kondisi jalan yang di lalui.

Dari beberapa usulan peningkatan keselamatan diatas maka didapatkan beberapa rekomendasi pada ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) di titik black spot sebagai berikut :

Tabel 19 Rekomendasi Fasilitas Perlengkapan Jalan

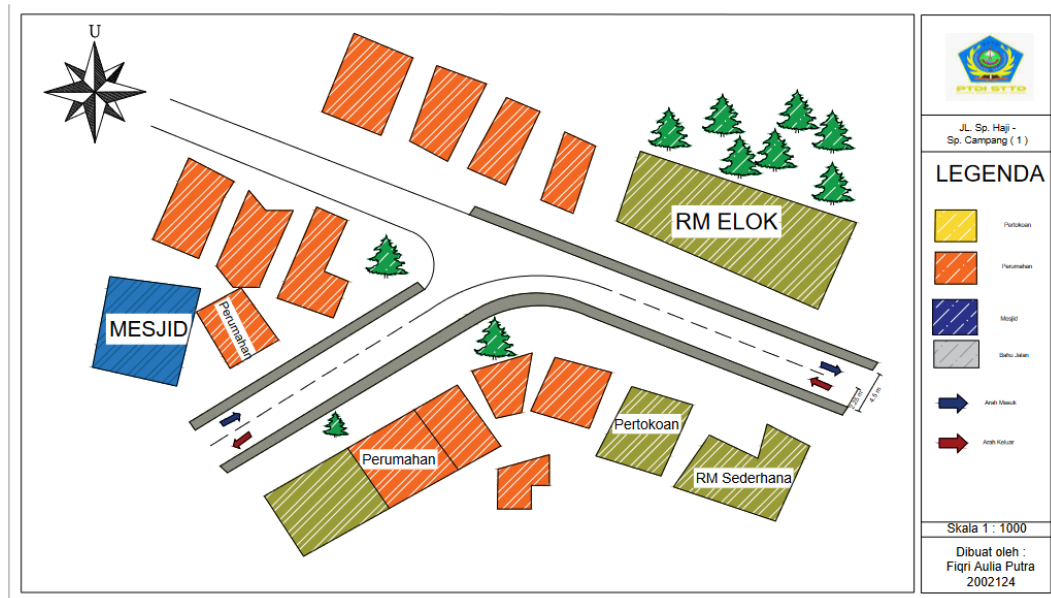
No	Jenis Fasilitas	Gambar	Jumlah Kebutuhan
1	Alat Penerangan jalan		7 (diarea Simpan Haji)
2	Marka jalan		Sepanjang Ruas Jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1)
3	Pita penggaduh		3 (pada sisi barat, utara dan selatan)
4	Rambu batas kecepatan		2 (pada sisi barat dan selatan)
5	Rambu batas akhir kecepatan		2 (pada sisi barat dan selatan)

No	Jenis Fasilitas	Gambar	Jumlah Kebutuhan
6	Rambu peringatan simpang tiga cevron		2 (arah barat dan selatan)
7	Rambu peringatan simpang tiga cevron		1 (kaki simpang arah utara)
8	Rambu peringatan daerah rawan kecelakaan		3 (arah barat, utara dan selatan)

Sumber : Analisis Data, 2023

1. Pemasangan alat penerang jalan yang berfungsi untuk memberikan penerangan pada malam hari;
2. Pengecatan kembali marka yang sudah pudar atau ruas jalan yang tidak memiliki marka pada kaki Simpang Haji;
3. Pemasangan rambu perintah (rambu batas kecepatan) berfungsi untuk membatasi kecepatan para pengemudi yang melewati jalan tersebut karena ada berbagai macam kegiatan disekitar ruas jalan tersebut, serta banyak para pengemudi yang melewati batas kecepatan yang ditetapkan;
4. Pemasangan pita pengaduh berfungsi untuk mengurangi kecepatan pengemudi saat memasuki wilayah black spot yakni pada Simpang Haji;
5. Rambu batas akhir kecepatan digunakan untuk memberikan batas akhir kecepatan tertentu yang telah ditentukan pada rambu sebelumnya.
6. Pemasangan rambu peringatan simpang tiga cevron untuk membantu pengendara untuk mengetahui bahwa didepan akan ada persimpangan.

7. Pemasangan rambu peringatan daerah rawan kecelakaan untuk membantu memperingati pengendara bahwa daerah tersebut merupakan daerah rawan kecelakaan.



Gambar 1 Kondisi Eksisting Titik Black Spot Sp. Haji – Sp. Campang (1)

Sumber : Analisis Data, 2023



Gambar 2 Usulan Rekomendasi Titik Black Spot Sp. Haji – Sp. Campang (1)

Sumber : Hasil Analisis, 2023

KESIMPULAN

1. Faktor kecelakaan yaitu disebabkan oleh pengendara yang tidak mentaati aturan berlalu lintas, kecepatan yang tinggi serta fasilitas prasarana seperti rambu lalu lintas, penerangan jalan umum yang tidak tersedia dan marka jalan yang sudah pudar pada ruas jalan yang Sp. Haji – Sp. Campang (1).
2. Dari analisis Hazard Identification Risk Assessment and Risk Control (HIRARC) didapat bahwa faktor kecelakaan tertinggi yaitu pengendara yang lalai dalam berkendara dikarenakan tidak adanya rambu lalu lintas maka pengendara sering tidak memperhatikan/atau tidak mengetahui bahaya yang ada di depan, yang mana pada titik black spot di Ruas Jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) yaitu sebuah persimpangan tiga yang mana memiliki satu kaki simpang minor yang sering terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh pengendara yang keluar masuk dari jalan minor tersebut yang tidak mentaati aturan dikarenakan tidak adanya rambu sebagai tanda atau perintas pada persimpangan tersebut.
3. Pada analisis Jarak Pandang Henti didapatkan pada arah masuk menggunakan kecepatan persentil 85 pada titik konflik arah masuk untuk jarak pandang henti menggunakan V rencana 40 km/jam yaitu untuk sepeda motor 55,09 km/jam memiliki jarak pandang henti 70,15 m, mobil dengan kecepatan 51,18 km/jam memiliki jarak pandang henti 63,07 m, BUS dengan kecepatan 47,52 km/jam memiliki jarak pandang henti 56,73 m, dan pick up dengan kecepatan 48,42 km/jam memiliki jarak pandang henti 58,27 m yang mana dari beberapa jenis kendaraan mobil truck termasuk dalam kategori aman pada arah masuk barat dan jenis kendaraan lainnya termasuk dalam kategori tidak aman.
4. Dari pemecahan masalah pada Titik Black Spot pada ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1) dengan mempertimbangkan penyebab dari kronologi kecelakaan yang terjadi demi meningkatkan keselamatan jalan terhadap pengendara, maka di usulkan pemasangan rambu, pengecatan ulang marka, pemasangan pita penggaduh, serta pemasangan alat penerangan jalan, pada ruas jalan Sp. Haji – Sp. Campang (1).

DAFTAR PUSTAKA

- _____, (2009), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 *tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*
- _____, (2004), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 *tentang Jalan*.
- _____, (2018), Peraturan Pemerintah Nomor 82 *Tentang Pengendalian Jalan dan Pengamanan Jalan*
- _____, (2014), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 *Tentang Rambu Lalu Lintas*
- _____, (2014), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 34 *Tentang Marka Jalan*

- _____, (2015), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 *tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*.
- _____, (2018), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 67 *Tentang Marka Jalan*
- BPS Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. 2021. *Kondisi Jalan*
- Soejachmoen, 2004. *Keselamatan Jalan Raya dan Pejalan Kaki*. Provinsi Banten
- Patti. 2017. *Peningkatan Keselamatan Jalan Raya*. Jakarta
- Djoko Murjanto. 2012. *Jalan Berkeselamatan*. Jakarta
- Direktorat Jendral Bina Marga. 2012. Modul 5 *Perencanaan Geometrik Jalan*,
Kementerian Pekerjaan Umum. Jakarta:Kementerian Pekerjaan Umum
Republik Indonesia
- Direktorat Jendral Bina Marga Modul 3. 2016 Modul 3. Jakarta: Kementerian
Pekeriaan Umum Republik Indonesia
- Latief. 1995. *Daerah RawanKecelakaan*
- Abdul Kudus. 1995. *Black Spot*
- Abdul Kudus. 1995. *Black Site*
- Andarurahutomo. 2016. *Black Area*
- Dwiyogo, P dan Prabowo.2006. *Studi Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan
(Black soot dan Black site) Pada Jalan Tol Jagorawi*. Semarang :
Universitas Diponegoro
- Dapartemen Pekerjaan Umum. 2005. *Perhitungan Besaran Biaya Kecelakaan
Lalu Lintas dengan Menggunakan Metode The Gross (Human Capital)*.
2005
- Harinaldi. 2005. *Prinsip Statistic untuk Teknik dan Sains*. Jakarta : Universitas
Indonesia