

PENINGKATAN KESELAMATAN DI RUAS JALAN H.A.M ARSYAD SEGMENT 1 KOTA PAREPARE

Improvement of Safety on H.A.M Arsyad Road Segment 1 in the City of Parepare

Firmana Fajri¹, Subarto², dan Yus Rizal

Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD

Jalan Raya Setu 89, Cibitung, Bekasi, Indonesia 17520

Firmanafajri86@gmail.com

Riwayat Perjalanan Naskah

Diterima: 29 Agustus 2023, Direvisi: 08 September 2023, Disetujui: 13 September 2023, Diterbitkan Online:
19 September 2023

Abstract

H.A.M Arsyad street segment 1 is a arterial collector road with a national road status of type 2/2 UD. Dandelees Street is an access from the outer cordon of Parepare-Sidrap City to Soreang District. The Parepare PKL team analyzed the segment 1 H.A.M Arsyad Road, which ranks the third road that has the potential to be accident-prone based on the results of the fatality level weighting. Based on accident data from the Parepare District Police Traffic Unit in 2022 a total of 15 accidents occurred on H.A.M Arsyad street with 2 people dying, 35 people being lightly injured with the majority being front- front collisions (D-D). So it is necessary to conduct research to improve safety by increasing road equipment facilities on the H.A.M Arsyad Road segment 1 in Parepare City. Based on the results of the calculation and analysis of vehicle speed on the H.A.M Arsyad street segment 1, the instantaneous speed data in the direction of entry for bicycles is 64 km/hour; cars 56 km/hour; buses and trucks 46 km/hour. And for the exit direction, the instantaneous speed of motorcycles is 56 km/hour; cars 52 km/hour; pick-ups 46 km/hour; buses 48 km/hour and trucks 53 km/hour. Road equipment facilities that need to be added to H.A.M Arsyad segment 1 are speed limit signs of 60 km/hour; additional warning lights, street lighting, noise barriers, road studs, intersection warning signs, no overtaking signs, and triangle road markings.

Keywords: *H.A.M Arsyad Road, accidents, safety, road equipment facilities, speed.*

Abstrak

Ruas Jalan H.A.M Arsyad segmen 1 merupakan jalan arteri primer dengan status jalan nasional dengan tipe 2/2 UD. Jalan H.A.M Arsyad merupakan akses dari kordon luar Kota Parepare-Sidrap menuju Kecamatan Soreang. Tim PKL Kota Parepare menganalisis pada Ruas Jalan H.A.M Arsyad menempati urutan ke tiga jalan yang memiliki potensi rawan kecelakaan berdasarkan hasil pembobotan tingkat fatalitas. Berdasarkan data kecelakaan dari Satlantas Polres Kota Parepare pada tahun 2022 total sebanyak 15 kejadian kecelakaan yang terjadi di Jalan H.A.M Arsyad dengan 2 orang meninggal dunia, 35 orang luka ringan dengan mayoritas tipe tabrakan depan-depan (D-D). Maka perlu diadakan penelitian peningkatan keselamatan dengan meningkatkan fasilitas perlengkapan jalan pada ruas Jalan H.A.M Arsyad di Kota Parepare, hal ini bermaksud untuk menganalisa sebagai upaya untuk mencegah kejadian kecelakaan dan peningkatan angka keselamatan bagi pengguna Jalan H.A.M Arsyad segmen 1 di Kota Parepare. Berdasarkan hasil perhitungan dan analisis kecepatan kendaraan pada jalan H.A.M Arsyad segmen 1 diperoleh data kecepatan sesaat pada arah masuk untuk sepeda 64 km/jam, mobil 56 km/jam, bus dan truk 46 km/jam. Dan untuk arah keluar kecepatan sesaat sepeda motor 56 km/jam, mobil 52 km/jam, pick-up 46 km/jam, bus 48 km/jam dan truk 53 km/jam. Fasilitas perlengkapan jalan yang perlu ditambahkan pada Jalan H.A.M Arsyad segmen 1 adalah rambu batas kecepatan 60 km/jam, penambahan warning light, lampu penerangan jalan umum dan pita penggaduh, paku jalan, rambu peringatan simpang 3, rambu larangan berjalan terus, marka segitiga.

Kata kunci: Jalan H.A.M Arsyad, kecelakaan, keselamatan, fasilitas perlengkapan jalan, kecepatan.

PENDAHULUAN

Ruas jalan H.A.M Arsyad segmen 1 adalah jalan arteri dengan status jalan nasional tipe 2/2 UD. Jalan ini menghubungkan Kota Sidrap-Parepare dengan Kecamatan Soreang. Jalan ini sering

digunakan oleh berbagai jenis kendaraan seperti motor, mobil penumpang, pick up, truck, dan bus. Tim PKL Parepare melakukan analisis dan menemukan bahwa Ruas Jalan H.A.M Arsyad segmen 1 menempati peringkat ketiga dalam daftar jalan yang berpotensi rawan kecelakaan berdasarkan tingkat fatalitas. Pada tahun 2022, terdapat total 15 kecelakaan yang terjadi di Jalan H.A.M Arsyad menurut data dari Satlantas Polres Kota Parepare. Dari kecelakaan tersebut, 2 orang meninggal dunia dan 35 orang mengalami luka ringan, dengan mayoritas jenis kecelakaan adalah tabrakan depan-depan (D-D) (Tim PKL Kota Parepare, 2023). Kecelakaan ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor seperti kondisi pengemudi, cuaca, jarak pandang pengemudi, serta kurangnya rambu lalu lintas dan kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan di jalan raya. Salah satu upaya untuk mencegah kecelakaan adalah dengan meningkatkan fasilitas perlengkapan jalan, dari latar belakang yang ada dirumuskan suatu permasalahan dan tujuan penelitian berupa karakteristik kecelakaan yang terjadi pada Jalan H.A.M Arsyad segmen 1, fasilitas keselamatan jalan atau usulan perbaikan demi meningkatkan keselamatan lalu lintas pada jalan H.A.M Arsyad segmen 1, kecepatan dan jarak pandang pada jalan H.A.M Arsyad segmen 1, dan Memberikan upaya rekomendasi untuk meningkatkan keselamatan.

METODE

1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Parepare, tepatnya di daerah rawan kecelakaan ruas Jalan H.A.M Arsyad, Waktu pelaksanaan survei di Kota Parepare dilaksanakan pada bulan Juni 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. Data Inventarisasi Perlengkapan Ruas Jalan	1. Data Kecelakaan Lalu Lintas
2. Data Kecepatan Sesaat	2. Data Lokasi Rawan Kecelakaan
3. Data Perilaku pengguna jalan	

Sumber: (Firman Fajri, 2023:37)

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 kronologi kecelakaan, analisis fasilitas perlengkapan jalan, analisis kecepatan, analisis jarak pandang dan rekomendasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Kronologi Kecelakaan

1. Data Kecelakaan

Data kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan H.A.M Arsyad pada 1 tahun terakhir, beberapa data dibagi dalam waktu kejadian, usia korban, tipe tabrakan, dan jenis kendaraan yang digunakan, berikut jumlah kecelakaan serta pembobotan yang terjadi pada ruas jalan H.A.M Arsyad pada Tabel 2:

Tabel 2. Data Kecelakaan pada ruas jalan H.A.M Arsyad

No	Nama Jalan	MD	LB	LR	Kerugian Material	MD	LB	LR	Nilai	Fungsi Jalan	Nilai	Status Jalan	Nilai	Nilai Total	Peringkat
						6	3	1							
1	Jalan H.A.M Arsyad	2	0	35	43,000,000	12	0	35	3	Arteri	5	Nasional	5	60	3

Sumber: (Firman Fajri, 2023: 43)

Jumlah data kecelakaan pada jalan H.A.M Arsyad pada kota Parepare dengan jumlah kejadian kecelakaan sebanyak 15 kejadian kecelakaan yang terjadi di ruas Jalan H.A.M Arsyad dengan 2 orang meninggal dunia dengan nilai bobot 12, 35 luka ringan dengan bobot 35, kerugian material Rp.43,000,000 dengan nilai bobot 3, fungsi jalan arteri dengan bobot 5, dan status jalan nasional dengan bobot 5 dengan total nilai yaitu 60.

2. Waktu Kejadian

Waktu tertinggi kecelakaan pada jalan H.A.M Arsyad segmen 1 yaitu pada pukul 12.00-18.00 dengan 5 kejadian kecelakaan, pada masa waktu tersebut sangatlah rawan terjadi kecelakaan dikarenakan pergerakan masyarakat pulang bekerja dengan keadaan yang lelah dan kurang konsentrasi, adapun data lebih jelasnya ada pada Tabel 3:

Tabel 3. Jumlah Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Waktu Pada Jalan H.A.M Arsyad Segmen 1

No	Waktu	Jumlah Kejadian ditahun 2022
1	00.00-06.00	0
2	06.00-12.00	2
3	12.00-18.00	5
4	18.00-00.00	2
TOTAL		9

Sumber: (Firman Fajri, 2023: 46)

Pada bulan mei, agustus, oktober menjadi bulan tertinggi terjadinya kejadian kecelakaan pada tahun 2022 dengan 2 kejadian kecelakaan. Hari senin adalah hari tertinggi terjadinya kecelakaan ditahun 2022 pada ruas jalan H.A.M Arsyad segmen 1. Jumlah kecelakaannya terbanyak adalah 7 kejadian.

3. Usia Korban

Bahwa jumlah korban tertinggi berusia 16-30 tahun dimana dengan jumlah korban sebanyak 9 dan pada usia tersebut merupakan usia yang sangat rentan dikarenakan emosional pada umur ini masih dalam tahap labil atau penyesuaian emosional dalam mengambil keputusan.

Tabel 4. Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia

No	Usia Korban	Jumlah Korban Kecelakaan
1	0-15 Tahun	1
2	16-30 Tahun	9
3	31-41 Tahun	4
4	41-50 Tahun	5
5	51 Tahun Ke atas	2
TOTAL		21

Sumber: (Firman Fajri, 2023: 48)

4. Tipe Tabrakan

Jenis tipe tabrakan depan-depan terdapat 6 kecelakaan, dimana tipe tabrakan ini dapat terjadi karena kurang tertibnya masyarakat dalam berlalu lintas, dan pengemudi yang melewati batas jalur dan lalai berkendara.

Tabel 5. Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Tipe Tabrakan

No	Tipe Tabrakan	Jumlah Kecelakaan
1	Tunggal	0
2	Depan-Depan	6
3	Depan-Samping	3
4	Depan-Belakang	0
5	Tabrak Manusia	0
6	Samping-Samping	0

Sumber: (Firman Fajri, 2023: 50)

5. Jenis Kendaraan

Jumlah kendaraan yang mengalami kecelakaan tertinggi tahun 2022 pada jalan H.A.M Arsyad segmen 1 adalah jenis kendaraan sepeda motor dimana terdapat 14 yang terlibat kecelakaan, sepeda motor merupakan kendaraan dengan resiko tertinggi kecelakaan serta jumlah kepemilikan sepeda motor di Kota Parepare setiap tahunnya mengalami peningkatan.

Tabel 6. Data Kecelakaan lalu lintas berdasarkan Jenis kendaraan

No	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan
1	Sepeda Motor	14
2	Mobil	3
3	Mobil Penumpang	0
4	Truk	1
5	Bus	0
6	Kendaraan Khusus	0

Sumber: (Firman Fajri, 2023: 49)

B. Analisis Fasilitas Perlengkapan Jalan

Bahwa kondisi permukaan jalan yang terdapat pada Jalan H.A.M Arsyad segmen 1 yang berlubang. Kondisi ini dapat menyebabkan potensi kecelakaan. Kondisi bahu jalan pada ruas Jalan H.A.M Arsyad segmen 1 adalah cukup baik karena terbuat dari cor semen. Pada Jalan H.A.M Arsyad rambu sudah memudar dan gambar rambu tidak jelas, sedangkan jalan ini termasuk lokasi rawan kecelakaan sehingga perlu diadakan rambu yang sesuai, terdapat marka yang sudah memudar warnanya sehingga bisa membahayakan para pengguna jalan, penerangan jalan tertutup oleh pohon. Pada malam hari jalan tampak gelap yang berpotensi menimbulkan kecelakaan.

C. Analisis Kecepatan & Analisis Jarak Pandang

1. Kecepatan

Untuk mendapatkan kecepatan kendaraan diperoleh dengan melakukan perhitungan persentil 85 dari hasil rekapitulasi spot speed, kecepatan arah masuk dan keluar ruas jalan kajian dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7. Analisis Kecepatan

ARAH MASUK JL. H.A.M ARSYAD SEGMENT 1				
JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
Sepeda Motor	68	55	64,2	66,86
MOBIL	65	50	56	62,3
PICK UP	56	19,3	45,5	52,85
TRUK	57	30	45,4	53,52

BUS	53	45	48,2	51,56
ARAH KELUAR JL. H.A.M ARSYAD SEGMENT 1				
JENIS KENDARAAN	KECEPATAN MAKSIMAL	KECEPATAN MINIMAL	KECEPATAN RATA-RATA	PERSENTIL 85
Sepeda Motor	65	47	56,4	62,42
MOBIL	60	38	52,2	57,66
PICK UP	56	39	48,2	53,66
TRUK	56	30	46,2	53,06
BUS	50	38	44,2	48,26

Sumber: (Firman Fajri, 2023: 63)

Dari survei kecepatan sesaat (spot speed) diperoleh kecepatan arah masuk 66,86 km/jam dan arah keluar 62,42 km/jam sedangkan batas kecepatan maksimal untuk lajur dua arah tanpa median tipe jalan arteri primer yaitu 70 km/jam, dari data diatas kecepatan hampir menyentuh dari kecepatan maksimal jalan arteri primer.

2. Jarak Pandang

Untuk memastikan bahwa desain jalan dapat memberikan kemungkinan agar hal itu terjadi dan pandangan kedepan tidak terhalang. Pada lokasi-lokasi tertentu jarak pandang ke depan menjadi masalah pengemudi dapat melakukan sesuatu untuk menghindari bahaya dengan aman, dapat dilihat untuk jarak pandang yang sesuai dengan kecepatan rencana 70 km/jam adalah 110,29 meter adapun data terkait jarak pandan gada pada Tabel 8.

Tabel 8. Jarak Pandang Jalan H.A.M Arsyad Segmen 1

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Persentil 85 (Km/Jam)	Jarak Pandang Eksisting (Meter)	Jarak Pandang Rencana (Meter)
Arah masuk				
1	Sepeda Motor	66,9	105,4	110
	Mobil	62,3	98,3	110
	Pick Up	52,8	78,4	110
	Truck	53,5	80,5	110
	Bis	51,6	72,2	110
Arah keluar				
2	Sepeda Motor	62,4	98,3	110
	Mobil	57,6	87	110
	Pick Up	53,6	78,4	110
	Truck	53	78,4	110
	Bis	48,3	66,2	110

Sumber: (Firman Fajri, 2023: 64)

Bahwa jarak pandang eksisting dengan jarak pandang rencana tidak sesuai. Pada kondisi saat ini jarak pandang sepeda motor 105,4 meter, sedangkan jarak pandang yang seharusnya adalah 110,29 meter.

D. Rekomendasi

Pemasangan Lampu Penerangan Jalan, Pemasangan APILL Warning light, untuk mengatasi kecelakaan yang sering terjadi pada usia 16-30 tahun, langkah-langkah yang dapat diambil meliputi penyuluhan dan sosialisasi kepada masyarakat tentang pentingnya keselamatan berkendara, khususnya bagi remaja di bawah umur. Selain itu, diperlukan peningkatan kompetensi pengendara dengan meningkatkan standar kelulusan untuk memperoleh SIM, untuk mengurangi kecelakaan yang melibatkan pengguna sepeda motor, perlu dilakukan kampanye untuk mendorong penggunaan kendaraan umum sebagai alternatif, dengan mengurangi penggunaan sepeda motor, agar dapat mengurangi tabrakan depan-depan,

disarankan untuk memasang paku jalan sebagai tanda larangan berpindah jalur atau larangan mendahului. Paku marka jalan dengan pemantulan cahaya reflektor berwarna kuning, merah, dan putih dapat digunakan dalam kondisi gelap atau malam hari, untuk mengatasi kecepatan tinggi di Ruas Jalan H.A.M Arsyad segmen 1, perlu dilakukan pembatasan kecepatan. Meskipun sudah ada batas kecepatan berdasarkan kelas dan fungsi jalan, pembatasan tambahan dapat diterapkan melalui rambu batas kecepatan atau penggunaan pita penggaduh demi meningkatkan keselamatan.

KESIMPULAN

Pada tahun 2022, terdapat 9 kecelakaan di Jalan H.A.M Arsyad segmen 1, dengan 2 kematian dan 21 luka ringan. Sepeda motor adalah jenis kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan, mencapai 14 kejadian. Kecelakaan paling banyak terjadi antara pukul 12.00 hingga 18.00. Fasilitas perlengkapan jalan yang perlu ditambahkan di Jalan H.A.M Arsyad segmen 1 mencakup batas kecepatan 60 km/jam, penambahan warning light, penerangan jalan umum, pita penggaduh, paku jalan, dan rambu peringatan. Berdasarkan analisis kecepatan kendaraan dan jarak pandang di Jalan H.A.M Arsyad segmen 1, kecepatan saat ini untuk sepeda motor dan mobil melebihi batas kecepatan yang telah ditetapkan yaitu 60 km/jam. Rekomendasi untuk meningkatkan keselamatan di Jalan H.A.M Arsyad segmen 1 adalah memasang rambu batas kecepatan 60 km/jam, pemasangan pita penggaduh, paku jalan, dan peningkatan penerangan jalan.

SARAN

Diperlukan pengadaan dan pemasangan lampu penerangan jalan serta rambu sesuai kebutuhan di daerah yang sering terjadi kecelakaan. Perlu menambah, mengada, dan merawat fasilitas perlengkapan jalan agar sesuai dengan peraturan yang berlaku dan memenuhi standar yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare. Pentingnya pengawasan, koordinasi, dan pemberian sanksi tegas kepada pengendara yang melanggar aturan lalu lintas, terutama karena tindakan mereka dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain.

REFERENSI

- _____, 2009, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- _____, 2006, *Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*. Jakarta.
- _____, 2017, *Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan*. Jakarta.
- _____, 2014, *Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta
- _____, 2014, *Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan*. Jakarta.
- _____, 2015, *Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*. Jakarta.
- _____, 2018, *Peraturan Menteri Nomor 27 Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan*. Jakarta.
- _____, 2021, *Pedoman Desain Geometrik Jalan*, Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- _____, 1997, *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan*, Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- _____, 2023, *Laporan Umum Tim PKL Kota Parepare*, Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
- Agung Jumanto., Madiung Baso., dan Makkawaru Zulkifli “Analisis Pelaksanaan UU Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Resiko Kecelakaan Lalu Lintas Pada Jalan Nasional Provinsi

- Sulawesi Barat”. *Indonesian Journal of legality of law*. Volume 4, No. 2 (Juni 2022): 117-123
- Maslina., dan Dhevarando Bima., “Analisis Keselamatan Lalu-Lintas Jl.Soekarno Hatta Balikpapan (STUDI KASUS: RUAS JALAN KM.00 S/D KM 13)”. *INFO TEKNIK*. Volume 20, No. 1 (Juli 2019): 1-16
- Pobela Sucilya Dira., Rachman Aziz., dan Ursilu Suratman “Analisis Kemacetan Lalu lintas di Ruas Jalan Prof. Dr. H. Aloe Saboe Kota Gorontalo (Studi Kasus Ruas Jalan Pasar Moodu)”. *Jurnal Peradaban Saint, Rekayasa, dan Teknologi*. Volume 8, No. 2 (Desember 2022): 101-110
- Ermawati Dwi Anggun., Sugiyanto Gito., dan Indriyati Wahyu Eva “Penentuan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Pendekatan Fasilitas Perlengkapan Jalan Di Kabupaten Purbalingga”. *Dinamika Rekayasa*. Volume 15, No. 1 (2019): 65-74
- Arrang Tandy Abdias., Tarru o. Reni., Alik Adytripka., Basri Asyim., dan Miri Gersony “Tinjauan Desain Tikungan Ruas Bua–Batas Toraja Utara untuk Peningkatan Layanan Jalan”. *Journal Dynamic Saint*. Volume 7, No. 1 (April 2022): 19-26
- Buchari Erika., dan Junanta Dwi Gilang Ahmad., “Analisis Perilaku Pengendara Dan Jarak Pandang Henti Sepeda Motor Matic”. *Journal of Indonesia Road Safety*. Volume 1, No. 2 (Agustus 2018): 55-62
- Plue A.H Venansius., Costa da. N.G. Don., dan Pattiraja H. Agustinus “Analisis Kecepatan Pada Jalan Lokal Primer”. *Eternitas: Jurnal Teknik Sipil*. Volume 2, No. 1 (Mei 2022): 1-10
- Fridayanti Dian Virlia., dan Prasetyanto Dwi., “Model Hubungan Antara Angka Korban Kecelakaan Lalu Lintas Dan Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Jalan Tol Purbaleunyi”. *Jurusan Teknik Sipil Itenas* . Volume 5, No. 2 (Juni 2019): 124-132