

UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN PADA RUAS JALAN RAYA GATOT SUBROTO SEGMENT 4 DI KOTA BINJAI

Ridho Febrian Akbar
Taruna DIII Manajemen
Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu 89, Bekasi

**Johny Nelson
Pangaribuan,SH., MH**
Dosen PTDI-STTD
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu 89, Bekasi

**Selenia Ediyani
Palupiningtyas, S.T.,
M.T.**
Dosen PTDI-STTD
Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu 89, Bekasi

Abstract

Highway Gatot Subroto is one of the accident-prone locations in Binjai City. Highway Gatot Subroto is a Provincial road that crosses the Binjai City area, this road connects Langkat Regency with Binjai City. Highway Gatot Subroto along 5,3 Km and asphalt pavement. In 2022 on Highway Gatot Subroto Segment 4 are locations where traffic accidents often occur. The road condition on this road is a straight road, so many motorists are encouraged to drive at high speed. Based on data from the Binjai City Police in 2022, there have been 8 accident cases. The behavior of road users who drive disorderly is the main factor causing accidents. The purpose of this research is to provide recommendations for handling problems that can be applied to improve traffic safety at accident-prone locations on the Highway Gatot Subroto Segment 4. Observations were made on the driving speed of drivers and observations on the existing conditions of accident-prone locations. The method used is the calculation of the 85th percentile speed, analysis of aspects of safe roads and analysis of the chronology of accidents at accident-prone locations to determine the potential factors that cause accidents. From the results of observations and analyzes that have been carried out so that it can be recommended for repairs and arrangement of road equipment facilities.

Keywords: Improved Safety, Transportation, 5 Safety Aspects, Accident Chronology, Accident Causing Factors, Road User Behavior

Abstraksi

Jalan Raya Gatot Subroto menjadi salah satu lokasi rawan kecelakaan yang ada di Kota Binjai. Jalan Raya Gatot Subroto merupakan jalan Provinsi yang melintasi daerah Kota Binjai, jalan ini menjadi penghubung Kabupaten Langkat dengan Kota Binjai. Jalan Raya Gatot Subroto melintasi Kota Binjai sepanjang 5,3 Km perkerasan aspal. Pada tahun 2022 di Jalan Raya Gatot Subroto Segmen 4 menjadi lokasi yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan pada ruas jalan ini merupakan jalan yang lurus, sehingga banyak pengendara yang terpacu untuk mengemudikan kendaraan dengan kecepatan yang tinggi. Berdasarkan data dari Kepolisian Kota Binjai pada tahun 2022, telah tercatat sebanyak 8 kasus kecelakaan. Perilaku pengguna jalan yang berkendara dengan tidak tertib 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 Gatot Subroto Segmen 4. Dilakukan pengamatan terhadap kecepatan pengemudi berkendara dan pengamatan terhadap kondisi eksisting lokasi rawan kecelakaan. Metode yang digunakan yaitu perhitungan kecepatan percentile 85, analisa aspek jalan berkeselamatan dan analisis kronologi kejadian kecelakaan pada titik lokasi rawan kecelakaan untuk mengetahui potensi-potensi yang menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Dari hasil pengamatan dan analisis yang telah dilakukan sehingga dapat direkomendasikan perbaikan serta penataan fasilitas perlengkapan jalan.

Kata Kunci: Peningkatan Keselamatan, Transportasi, 5 Aspek Keselamatan, Kronologi Kecelakaan, Faktor Penyebab Kecelakaan, Perilaku Pengguna Jalan

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas di Kota Binjai selama 5 tahun terakhir dari tahun 2018- 2021 sebanyak 1.274 kejadian kecelakaan dengan korban paling banyak adalah korban yang mengalami luka ringan sebanyak 1.170 jiwa, kemudian korban meninggal dunia sebanyak 307 jiwa, sedangkan korban dengan luka berat sebanyak 484 jiwa. Data-data tersebut dapat diketahui berdasarkan data yang diperoleh dari Unit Laka Lantas Polres Kota Binjai tahun 2023.

Jalan Raya Gatot Subroto menjadi salah satu lokasi rawan kecelakaan yang ada di Kota Binjai. Jalan Raya Gatot Subroto merupakan jalan Provinsi yang melintasi Kota Binjai, jalan ini menjadi penghubung Kota Binjai dengan Kabupaten Langkat, Jalan Raya Gatot Subroto melintas Kota Binjai sepanjang 5,3 Km dan perkerasan aspal. Pada tahun 2022 di Jalan Raya Gatoto Subroto Segmen 4 menjadi lokasi yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan pada ruas jalan ini merupakan jalan yang lurus, sehingga banyak pengendara yang terpacu untuk mengemudikan kendaraan dengan kecepatan yang tinggi. Mengupayakan peningkatan keselamatan dengan memastikan kondisi ruas jalan dalam keadaan yang baik dan layak, juga perilaku pengguna jalan yang harus memenuhi standar keselamatan.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Jumlah dan Tipe Kecelakaan

a) Analisis Kecelakaan Berdasarkan Tahun Kejadian

TAHUN	TOTAL KEJADIAN JALAN RAYA GATOT SUBROTO	FATALITAS KORBAN JIWA			TOTAL KORBAN
		MD	LB	LR	
2018	3	1	1	2	4
2019	6	1	0	7	8
2020	6	1	0	6	7
2021	3	1	0	2	3
2022	8	3	0	16	19
JUMLAH	26	7	1	33	41

Sumber : Hasil Analisis

b) Analisis Kecelakaan Berdasarkan Penyebab Kecelakaan

Kondisi Pengemudi	Kejadian
Lengah	10
Mengantuk	3
Tidak Tertib	12
Sakit	1
Total	26

Sumber : Hasil Analisis

c) Analisis Korban Kecelakaan Berdasarkan Kepemilikan SIM

Kepemilikan SIM	Total Korban
Memiliki SIM	12
Tidak Memiliki SIM	14
Total	26

Sumber : Hasil Analisis

d) Analisis Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kendaraan Terlibat

Jenis Kendaraan	Jumlah
Sepeda Motor	23
Mobil Penumpang	3
Mobil Barang	0
Bus	0
Kendaraan Khusus	0
Total	26

Sumber : Hasil Analisis

e) Analisis Kecelakaan Berdasarkan Tipe Tabrakan

Tipe Kecelakaan	Jumlah Kejadian
Tunggal	5
Depan-Depan	4
Depan-Belakang	15
Depan-Samping	2
Samping-Samping	0
Total	26

Sumber : Hasil Analisis

f) Analisis Kecelakaan Berdasarkan Waktu Kejadian

Waktu	Jumlah Kejadian
00.01-06.00	1
06.01-12.00	7
12.01-18.00	10
18.01-00	8
Total	26

Sumber : Hasil Analisis

Usulan rekomendasi terhadap kecelakaan berdasarkan waktu kejadian:

1. Pemberian rambu batas kecepatan, agar pengendara tidak memacu kendaraannya.
2. Pemberian pita pengaduh, dengan tujuan untuk memperlambat laju kendaraan.
3. Perbaikan kondisi jalan yang rusak agar pengendara stabil dalam melajukan kendaraannya.
4. Penertiban lalu lintas oleh pihak berwenang (Kepolisian) guna meminimalisir pelanggaran lalu lintas.
5. Penambahan/perbaikan marka jalan yang berfungsi untuk mengarahkan arah lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

g) Analisis Kecelakaan Berdasarkan Bulan Kejadian Tahun 2017-2021

Bulan	Kejadian
Januari	0
Februari	3
Maret	0
April	2
Mei	0
Juni	4
Juli	0
Agustus	2
September	1
Oktober	0
November	9
Desember	5
Total	26

Sumber : Hasil Analisis

B. Analisis Penyebab Kecelakaan

BlackSpot (Segmen 4)

Pada Ruas Jalan Raya Gatot Subroto Segmen 4 yang menjadi titik lokasi rawan kecelakaan bertepatan di sekitar kawasan pertokoan dengan panjang jalan lokasi rawan kecelakaan kurang lebih 1 Km. Pada lokasi ini telah terjadi 26 kejadian kecelakaan selama tahun 2018 sampai dengan 2022.

Berdasarkan identifikasi blackspot yang dilakukan, maka didapatkan hasil identifikasi yang merupakan potensi penyebab terjadinya kecelakaan sebagai berikut :

1. Banyak kendaraan yang melintas pada titik lokasi rawan kecelakaan segmen 4.
2. Terdapat pejalan kaki yang menyebrang jalan, dikarenakan fungsi tata guna lahan sekitar titik lokasi rawan kecelakaan segmen 4 ini adalah pusat pertokoan.
3. Terdapat bukaan median atau lokasi putar balik.
4. Terdapat beberapa titik yang seharusnya ada rambu tapi tidak ada.
5. Banyak marka jalan yang sudah pudar
6. Terdapat beberapa kondisi jalan yang rusak yang membuat pengendara kehilangan kendali saat melajukan kendaraannya.

C. Upaya Peningkatan Keselamatan

a) Usulan Terhadap Faktor Penyebab Kecelakaan

No	Faktor Penyebab Kecelakaan	Rekomendasi
1.	Manusia	-Perlu dilakukannya sosialisasi atau penyuluhan mengenai tata berlalu lintas dan pentingnya keselamatan berkendara oleh pihak terkait kepada masyarakat. -Meningkatkan penegakan hukum padapengendara oleh pihak kepolisian, dengan harapan dapat menekan angka pelanggar lalulintas.
2.	Sarana	-Melakukan uji berkala kendaraan dengan teratur, untuk mengetahui kondisi kendaraan. -Melakukan penertiban atau razia kendaraan oleh pihak terkait, untuk mengetahui kondisi dan perlengkapan fasilitas kendaraan.

3.	Prasarana	-Melakukan perbaikan kondisi jalan yang rusak, agar pengendara bisa stabil dalam melajukan kendaraannya. -Perbaikan maupun penambahan rambu lalu lintas. -Perbaikan marka jalan. -Perbaikan dan penambahan fasilitas
----	-----------	---

b) Usulan Terhadap Manusia Sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan

No	Faktor Penyebab Kecelakaan	Rekomendasi
1.	Lelah	-Pemberian pita penggaduh . -Memberikan fasilitas rest area.
2.	Mengantuk	-Pemberian pita penggaduh. -Memberikan fasilitas rest area.
3.	Kecepatan Tinggi	-Pemberian pita penggaduh. -Pemberian rambu batas kecepatan.
4.	Tidak Memberi Prioritas	-Pemberian rambu jalan prioritas. -Pemberian rambu peringatan persimpangan prioritas. -Pemberian pita penggaduh. -Pemberian rambu batas kecepatan.

c) Usulan Rekomendasi Terhadap Pengendara Yang Tidak Memiliki SIM

No	Faktor Penyebab Kecelakaan	Rekomendasi
1.	Tidak Memiliki SIM	-Dilakukannya operasi/razia penindakan terhadap pengendara yang tidak memiliki SIM. -Memberikan denda/tilang kepada pengendarayang tidak mempunyai kelengkapan surat-surat berkendara termasuk SIM.

d) Usulan Rekomendasi Terhadap Tipe Kecelakaan

No.	Tipe Tabrakan	Rekomendasi
1.	Tunggal	-Perbaikan kondisi jalan yang rusak -Pemberian rambu batas kecepatan -Pemberian pita penggaduh

2.	Depan-depan	-Pemberian rambu batas kecepatan -Pemberian rambu persimpangan prioritas
3.	Depan-belakang	-Pemberian pita penggaduh -Pemberian rambu batas kecepatan -Perbaikan kondisi jalan yang rusak
4.	Depan-samping	-Penutupan bukaan median tidak resmi -Pemberian rambu batas kecepatan -Pemberian pita penggaduh
5.	Samping-samping	-Pemberian rambu batas kecepatan -Pemberian pita penggaduh -Penutupan bukaan median putar balik tidak resmi

a) Blackspot Km 5

Tata guna lahan pada titik lokasi rawan kecelakaan Semen 4 ini berupa daerah pertokoan. Hal ini mengakibatkan tingginya volume lalu lintas dan pergerakan sehingga angka kecelakaan pada lokasi ini tinggi. Berikut adalah analisis yang telah dilakukan pada Segmen 4.

1. Analisis *Self Regulation Road*

Berdasarkan table di atas, maka diketahui bahwa pada titik lokasi rawan kecelakaan Segmen 4 terdapat komponen jalan yang belum memenuhi standar yaitu lebar lajur, lebar median, lebar bahu, dan trotoar yang telah ditetapkan pada peraturan Pekerjaan Umum Bina Marga.

2. Analisis *Self Explaining Road*

Berdasarkan data yang telah didapatkan, kondisi perlengkapan jalan pada titik lokasi rawan kecelakaan Segmen 4 ini, terdapat rambu yang sudah pudar. Sehingga perlu dilakukan perbaikan dan penataan perlengkapan jalan pada titik lokasi rawan kecelakaan Segmen 4 ini.

3. Analisis *Self Enforcing Road*

- Analisis Kecepatan Sesaat (*Spot Speed*)

Masuk :

Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal	Kecepatan Minimal	Kecepatan Rata-Rata	Persentil 85
Sepeda Motor	61.02	32.73	42.16	51.43
Mobil	56.25	30	42.04	49.2
Bus	40	30	33.66	35.33
Pick Up	49.32	24	31.66	34.85
Truk	35.57	25.71	31.06	32.73

Keluar :

Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal	Kecepatan Minimal	Kecepatan Rata-Rata	Persentil 85
Sepeda Motor	58.25	32.73	44.4	51.91
Mobil	57.42	33.96	43.26	45.94
Bus	32.73	25.71	30.19	32.73
Pick Up	40	27.69	31.77	34.85
Truk	36	27.91	30.76	33.87

- Jarak Pandang

Berdasarkan survey kecepatan sesaat dan perhitungan jarak pandang henti yang telah dilakukan pada titik lokasi rawan kecelakaan Segmen 4 dapat diketahui adanya kesesuaian antara jarak pandang henti eksisting dan jarak pandang henti standar. Karena jarak pandang henti berkaitan dengan kecepatan kendaraan maka jarak pandang turut mempengaruhi terjadinya kecelakaan pada titik lokasi rawan kecelakaan Segmen 4.

Masuk :

No	Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting	Kategori	JPH Ketentuan Minimum	JPH Eksisting	Kategori
1	Jl. Gatot Subroto	Kolektor Primer	40	Sepeda Motor	51.43	Melebihi Batas	45	67.30	Melebihi Batas
				Mobil	49.20	Melebihi Batas		63.07	Melebihi Batas
				Bus	35.33	Aman		39.45	Aman
				Pick Up	34.85	Aman		38.71	Aman
				Truk	32.73	Aman		35.53	Aman

Keluar :

No	Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana	Jenis Kendaraan	Kecepatan Eksisting	Kategori	JPH Ketentuan Minimum	JPH Eksisting	Kategori
1	Jl. Gatot Subroto	Kolektor Primer	40	Sepeda Motor	51.91	Melebihi Batas	45	68.23	Melebihi Batas
				Mobil	45.94	Melebihi Batas		57.11	Melebihi Batas
				Bus	32.73	Aman		35.53	Aman
				Pick Up	34.85	Aman		38.71	Aman
				Truk	33.87	Aman		37.23	Aman

4. Analisis Forgiven Road

Pada titik lokasi rawan kecelakaan Segmen 4, terdapat bukaan median untuk lokasi putar balik yang tidak resmi, hal ini ditandai dengan tidak adanya rambu putar balik pada bukaan median tersebut. Lokasi putar balik yang tidak resmi dapat menjadi factor penyebab kecelakaan.

D. Rekomendasi Aspek Jalan Berkeselamatan

e) Faktor Manusia

Diperlukan adanya sosialisasi atau penyuluhan kepada masyarakat mengenai pentingnya keselamatan lalu lintas. Peningkatan ketegasan hukum terhadap pengguna kendaraan yang melanggar aturan keselamatan berkendara seperti berkendara dengan kecepatan tinggi dan tidak menggunakan alatkelengkapan keselamatan.

f) Faktor Prasarana

1. Rekomendasi Alat Pengendali Kecepatan

Menurut hasil analisis data survei, diketahui kecepatan pengendara yang melalui Jalan Gatot Subroto. Diperlukan penertiban pengguna jalan dalam memacu kecepatan berkendara. Hal tersebut dilakukan sebagai upaya dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan pengguna jalan dalam berkendara. Maka direkomendasikan untuk pemasangan pita pengaduh

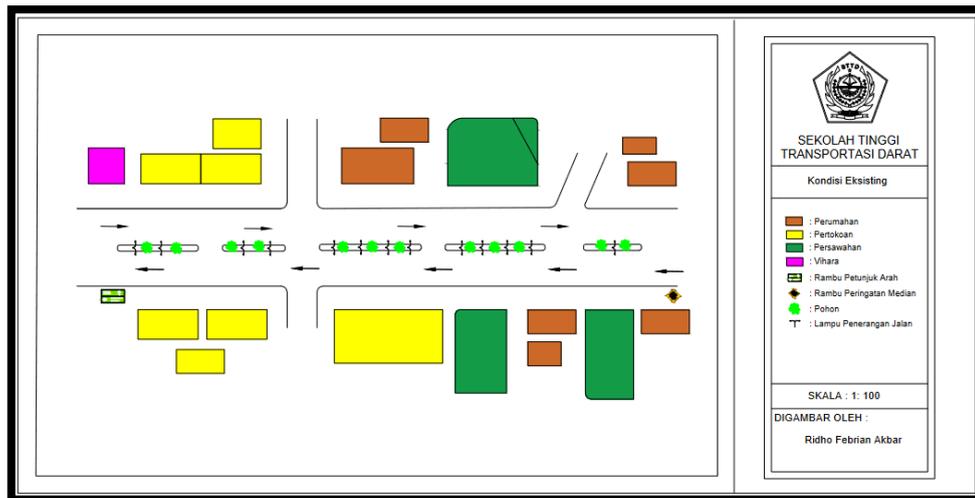
sebelum lokasi berbahaya yang berfungsi untuk membantu mengurangi kecepatan kendaraan dan mengingatkan pengemudi akan lokasi rawan kecelakaan. Lebar pita penggaduh minimal 25 cm dan jarak antara pita penggaduh minimal 50 cm dengan ketebalan maksimum 4 cm (PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan).

2. Rekomendasi Perlengkapan Jalan

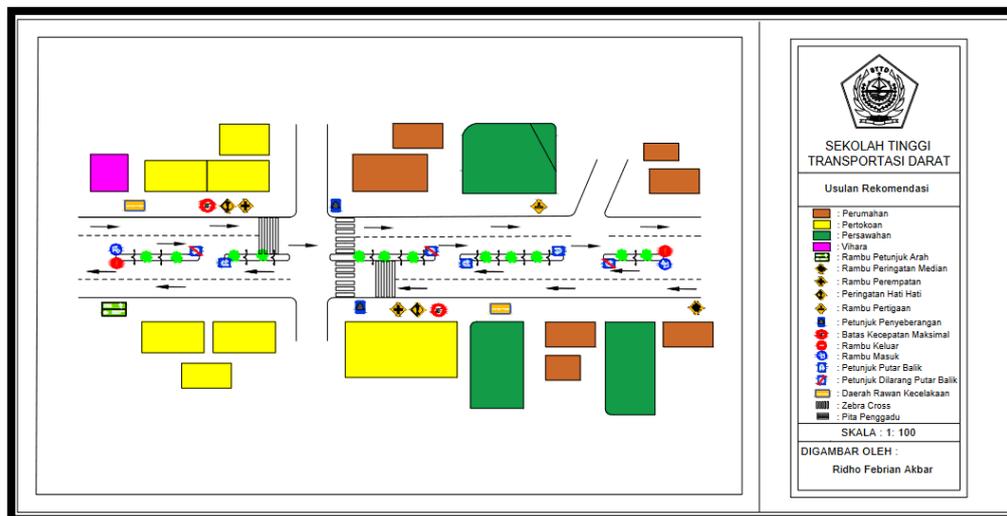
Untuk meningkatkan keselamatan pada Jalan Gatot Subroto maka perlu dilakukan perbaikan dan penataan rambu lalu lintas yang telah pudar dan rusak. Perlunya penambahan rambu batas kecepatan pada titik lokasi rawan kecelakaan. Upaya yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- Pemasangan rambu batas kecepatan yang berfungsi untuk membatasi kecepatan berkendara saat melintasi lokasi rawan kecelakaan (PM 13 Tahun 2014 Pasal 12 ayat 4).
- Pemasangan rambu petunjuk lokasi fasilitas penyebrangan pejalan kaki dan peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki. Pemasangan rambu petunjuk lokasi fasilitas penyebrangan harus didahului dengan penempatan rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki (PM 13 Tahun 2014 Pasal 60).
- Pemasangan rambu peringatan lokasi rawan kecelakaan dipasang pada sisi jalan sebelum tempat atau bagian jalan yang berbahaya (PM 13 Tahun 2014 Pasal 39 Ayat 1).
- Pemasangan rambu batas akhir larangan kecepatan berwarna dasar putih, huruf dan angka berwarna hitam (PM 13 Tahun 2014 Pasal 13 Ayat 2).
- Pemasangan lampu peringatan hati-hati sebagai upaya pemberian informasi kepada pengendara agar bertindak waspada dalam berkendara

Rekomendasi Perbaikan dan Penataan Perlengkapan Jalan Pada Blackspot Km 5



Rekomendasi Perbaikan dan Penataan Perlengkapan Jalan Pada Blackspot Km 6



KESIMPULAN

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

- a. Berdasarkan hasil analisis pada wilayah studi di Ruas Jalan Raya BTS. Pemalang-BTS. Pekalongan tahun 2022 menjadi tahun dengan jumlah kecelakaan paling tinggi selama 5 tahun terakhir yakni sebanyak 8 kejadian kecelakaan.
- b. Berdasarkan hasil analisis pada wilayah studi di Ruas Jalan Raya Gatot Subroto yang menjadi factor penyebab terjadinya kecelakaan paling tinggi disebabkan oleh factor manusia dengan persentase sebesar 100% dengan penyebab utama dari kecelakaan adalah tidak tertib pengendara, mencapai persentase sebesar 46% dan tipe tabrakan terbanyak yaitu jenis tabrakan depan belakang dengan persentase sebesar 58% dengan sepeda motor yang menjadi kendaraan paling banyak sebagai kendaraan terlibat kecelakaan dengan persentase sebesar 88%.
- c. Berdasarkan hasil analisis pada wilayah studi di Ruas Jalan Raya Gatot Subroto yang telah dilakukan, maka diperlukan upaya penanganan dari segi manusia, prasarana maupun lingkungan yang bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan dan meningkatkan keselamatan pada ruas Jalan Raya Gatot Subroto.
- d. Berdasarkan hasil analisis pada wilayah studi di Ruas Jalan Raya Gatot Subroto Segmen 4 belum memenuhi kriteria 4 aspek jalan berkeselamatan, yakni self regulation road, self explaining road, self enforcing road dan self forgiving road sehingga perlu dilakukan perbaikan dengan memperhatikan 4 aspek keselamatan.

SARAN

Untuk mengurangi tingkat kecelakaan pada Ruas Jalan Raya Gatot subroto maka direkomendasikan usulan sebagai berikut:

- a. Perlu dilakukannya sosialisasi atau penyuluhan mengenai tata berlalu lintas dan pentingnya keselamatan berkendara oleh pihak terkait kepada masyarakat umum termasuk siswa sekolah sehingga dapat meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan berkendara dan mengurangi angka kecelakaan atau fatalitas korban akibat dari kecelakaan.
- b. Perlu dilakukannya perbaikan, penggantian, penambahan dan perawatan fasilitas perlengkapan jalan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Binjai.
- c. Perlu adanya penambahan rambu lalu lintas pada beberapa titik lokasi oleh Dinas Perhubungan Kota Binjai.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum. 1997. Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan AntarKota. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Departemen Pekerjaan Umum. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Sukirman, Silvia. 1999. Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan. Bandung: Nova
- Departemen Permukiman Dan Prasarana Wilayah. 2004. Pedoman Penanganan TitikLokasi Rawan Kecelakaan. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2006. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006tentang Jalan. Jakarta
- Sekretariat Negara. 2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta
- Mulyono, A. T., Kushari, B., & Gunawan, H. E. 2009. Audit Keselamatan InfrastrukturJalan (Studi Kasus Jalan Nasional KM 78-KM 79 Jalur Pantura Jawa, Kabupaten Batang). *Journal of Civil Engineering*. 163-174.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2011. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. Jakarta.
- Muryanto, Djoko. 2012. Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga
- Kementerian Perhubungan. 2014. Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 TentangRambu Lalu Lintas. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 2014. Peraturan Menteri Nomor 34 Tahun 2014 TentangMarka Jalan. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 2015. Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Jakarta.
- Deddy Riad¹, Renni Anggraini², Sofyan M. Saleh³. 2017. "Analisis Laik Fungsi Jalan Dalam Mewujudkan Jalan Yang Berkeselamatan." *Jurnal Teknik Sipil* 6 (3): 261