

UPAYA PENINGKATAN KESELAMATA LALU LINTAS PADA RUAS JALAN BUKHARI KM 5-KM 6 DI KABUPATEN HULU SUNGAI SELATAN

HAIKAL ANNUR ADJI

Taruna Program Studi
Manajemen Transportasi
Jalan Diploma III, Politeknik
Transportasi Darat-STTD
Jalan Raya Setu 89, Cibuntu,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat
17520

haikal25112002@gmail.com

EKO SUDRIYANTO

Dosen Program Studi
Manajemen Transportasi
Jalan Diploma III, Politeknik
Transportasi Darat-STTD
Jalan Raya Setu 89, Cibuntu,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat
17520

TORANG HUTABARAT

Dosen Program Studi
Manajemen Transportasi
Jalan Diploma III, Politeknik
Transportasi Darat-STTD
Jalan Raya Setu 89, Cibuntu,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat
17520

ABSTRACT

KM 5-6 Bukhari Road is an accident-prone area with 59 cases of accidents in 2018-2022. With this, the Bukhari Km 5-6 Road section must get attention regarding the safety supporting facilities available on this road section. This is intended to be able to improve safety services for road users. This is intended to be able to improve safety services for road users. The problem that exists on the Bukhari KM 5-6 Road section is because it has the third accident area level, namely 59 incidents with 21 deaths, 10 serious injuries and 62 minor injuries, and inadequate road equipment facilities and maintenance of signs on the Bukhari KM 5-6 Road section. The purpose of this study is to identify the causal factors of accidents and road safety facilities and propose handling efforts in improving traffic safety. The method used in this research is to conduct the initial stage of research to the final stage of research, which will produce proposals and conclusions so that readers can understand by explaining and summarizing the object written and the flow of the research. Then continued by completing the research with a literature review related to the theoretical basis and supporting legal foundation. Data collection in a study is very important to do with the aim that the collected data can be used to solve existing problems. With the proposed safety improvement, this study obtained results, namely proposing installation, repair and maintenance on traffic signs, installation of speed limit signs, conducting safety campaigns for orderly traffic, and strict law enforcement for violators of traffic rules.

Keywords: accidents, traffic, safety improvements

ABSTRAK

Jalan Bukhari KM 5-6 menjadi kawasan rawan kecelakaan dengan jumlah kasus 59 kejadian kecelakaan pada tahun 2018-2022. Dengan ini ruas Jalan Bukhari Km 5-6 harus mendapatkan perhatian mengenai fasilitas penunjang keselamatan yang tersedia pada ruas jalan ini. Hal tersebut diperuntukan untuk dapat meningkatkan pelayanan keselamatan bagi pengguna ruas jalan. Masalah yang ada pada ruas Jalan Bukhari KM 5-6 dikarenakan memiliki tingkat daerah kecelakaan ketiga yaitu dengan yaitu 59 kejadian dengan 21 meninggal dunia, 10 Luka Berat dan 62 Luka Ringan, dan kurang memadainya fasilitas perlengkapan jalan dan pemeliharaan rambu pada ruas Jalan Bukhari KM 5-6. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor penyebab kecelakaan dan fasilitas keselamatan jalan dan mengusulkan upaya penanganan dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan tahap awal penelitian sampai pada tahap akhir penelitian, dimana akan menghasilkan suatu usulan- usulan dan kesimpulan agar pembaca dapat mengerti dengan menjelaskan dan merangkum objek yang ditulis serta alur dari penelitian. Kemudian dilanjutkan dengan melengkapi penelitian dengan kajian pustaka terkait dengan landasan teori dan landasan hukum yang mendukung. Pengumpulan data pada sebuah penelitian sangat penting dilakukan dengan tujuan dari data yang terkumpul bisa digunakan untuk memecahkan masalah yang ada. Dengan peningkatan keselamatan yang diusulkan penelitian ini mendapatkan hasil yaitu mengusulkan pemasangan, perbaikan dan pemeliharaan pada rambu lalu lintas, pemasangan rambu batas kecepatan, melakukan kampanye keselamatan akan tertib lalu lintas, dan penegakan hukum yang tegas bagi pelanggar aturan lalu lintas.

Kata Kunci: Kecelakaan, lalu lintas, peningkatan keselamatan

PENDAHULUAN

Jalan Bukhari Km 5-6 Kabupaten Hulu Sungai Selatan dan geografis terdapat perkerasan jalan yang sudah berlubang, bisa mengakibatkan bahaya terjadinya kecelakaan di ruas jalan ini. Hal ini berpotensi mengakibatkan kecelakaan. Perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin dan kurang memahami keselamatan berkendara tentunya akan membahayakan pengguna jalan itu sendiri.

Jalan Bukhari KM 5-6 menjadi kawasan rawan kecelakaan dengan jumlah kasus 59 kejadian kecelakaan pada tahun 2018-2022. Dengan ini ruas Jalan Bukhari Km 5-6 harus mendapatkan perhatian mengenai fasilitas penunjang keselamatan yang tersedia pada ruas jalan ini. Hal tersebut diperuntukan untuk dapat meningkatkan pelayanan keselamatan bagi pengguna ruas jalan. Berdasarkan data Satlantas Kabupaten Hulu Sungai Selatan tahun 2018-2022, terdapat 3 (tiga) ruas jalan rawan kecelakaan. Setelah dilakukan analisis dan dibuat perengkingan, maka ruas jalan Bukhari Km 5-6 merupakan lokasi rawan kecelakaan peringkat ke tiga. Ruas jalan bukhar Km 5-6 adalah jalan nasional yang berada di kecamatan Simpur. Pada ruas jalan ini terdapat wilayah Pendidikan berupa sekolah. Data dari Satlantas Kabupaten Hulu Sungai Selatan, dari total 59 kejadian kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan Bukhari Km 5-6 dengan 21 korban meninggal dan 10 korban luka berat, 62 korban luka ringan, sepeda motor merupakan yang paling sering terlibat kecelakaan di ruas jalan bukhar data ini kami dapat dari Satlantas Hulu Sungai Selatan. faktor lengah atau kurang berhati hati dalam berkendara menjadi penyebab sering terjadi nya kecelakaan di ruas jalan bukhar. Kurangnya fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu, serta beberapa prasarana yang perlu peremajaan serta perbaikan.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan tahap awal penelitian sampai pada tahap akhir penelitian, dimana akan menghasilkan suatu usulan- usulan dan kesimpulan agar pembaca dapat mengerti dengan menjelaskan dan merangkum objek yang ditulis serta alur dari penelitian. Kemudian dilanjutkan dengan melengkapi penelitian dengan kajian pustaka terkait dengan landasan teori dan landasan hukum yang mendukung. Pengumpulan data pada sebuah penelitian sangat penting dilakukan dengan tujuan dari data yang terkumpul bisa digunakan untuk memecahkan masalah yang ada.

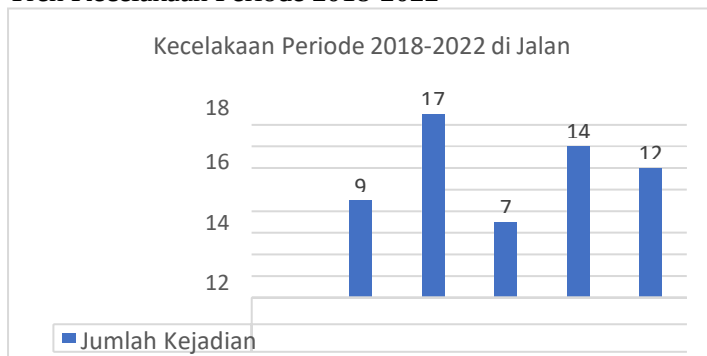
PEMBAHASAN

A. Kondisi Eksisting

1. Karakteristik Kecelakaan Jalan Bukhari Km 5-6

Jalan Bukhari Km 5-6 terjadi 59 kejadian kecelakaan dengan 21 korban meninggal dunia, luka berat 10 dan 62 luka ringan dalam 5 Tahun terakhir Dengan Perhitungan pembobotan peraturan umum/konstruksi dan tatacara desain Direktorat Jenderal Perhubungan Darat didapatkan bahwa Jalan Bukhari Km 5-6 dikategorikan sebagai terburuk peringkat 3 Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) Kabupaten Hulu Sungai Selatan Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas berupa faktor manusia dan sarana, Kondisi permukaan jalan berlubang dan bergelombang, Marka jalan yang sudah memudar atau menghilang, serta rambu yang rusak, Dan pada malam hari beberapa titik ruas jalan gelap karena penerangan jalan umum yang rusak. Untuk kondisi rambu pada Jalan Bukhari Km 5-6 dengan jumlah rambu total yang ada sebanyak 9 rambu di dua segmen, dengan kondisi rambu 1 rambu miring, 2 rambu sudah usang, dan Lampu Penerangan Jalan Umum (PJU) hanya ada 10 PJU.

a. Tren Kecelakaan Periode 2018-2022



Gambar 1 Diagram Kecelakaan Jalan Bukhari Km 5-6

Berdasarkan hasil analisa data kejadian kecelakaan pada Ruas Jalan Bukhari Km 5-6 dapat diketahui bahwa kejadian kecelakaan daritahun ke tahun mengalami peningkatan dan penurunan, kejadian kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2019 dengan 17 kejadian kecelakaan, kemudian mengalami penurunan pada tahun 2020, kemudian mengalami kenaikan lagi di tahun 2021 dan mengalami penurunan lagi di tahun 2022

- 1) Penyebab Kecelakaan Berdasarkan Faktor Manusia
Berdasarkan hasil analisis kecelakaan dilihat dari faktor penyebab tertinggi yaitu faktor lengah dengan persentase 100% dalam 5 tahun terakhir dikarenakan pengendara di kabupaten hulu sungai selatan kurangn berhati hati dan kurang kesadaran dalam berkendara dan kurang memperhatikan keselamatan dalam berkendara.
- 2) Penyebab Kecelakaan Berdasarkan Faktor Profesi
Dari hasil analisis berdasarkan Profesi diperoleh bahwa di ruas jalan Bukhari Km 5-6 kecelakaan tertinggi adalah pelajar dengan angka persentase 37% dikarenakan dalam usia tersebut merupakan usia produktif dan kurangnya pengetahuan akan keselamatan lalu lintas.
- 3) Penyebab Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kelamin
laki-laki merupakan jenis kelamin tertinggi yang sering mengalami kecelakaan di ruas jalan Bukhari Km 5-6 km dengan angka persentase 75% Laki-Laki dalam 5 tahun terakhir, Dikarenakan pada Laki-laki lebih banyak beraktivitas diluar rumah untuk bekerja.
- 4) Penyebab Kecelakaan Berdasarkan Usia
Dari hasil analisis berdasarkan usia diperoleh bahwa di ruas jalan Bukhari Km 5-6 ini, yaitu pada tahun 2022 tertinggi dalam usia 16-30 Tahun dengan angka persentase 47% dikarenakan dalam usia tersebut merupakan usia produktif.
- 5) Penyebab Kecelakaan Berdasarkan Waktu Kejadian
Berdasarkan hasil analisis waktu kejadian kecelakaan di ruas jalan Bukhari Km 5-6 sering terjadi pada waktu 06.01-18.00 dengan jumlah Presentae 54% kejadian dalam 5 tahun terakhir, Dikarenakan pada jam tersebut banyak masyarakat, pelajar dan karyawan yang beraktifitas.
- 6) Penyebab Kecelakaan Berdasarkan Tipe Kendaraan
Berdasarkan hasil analisis kecelakaan berdasarkan kendaraan yang terlibat diatas bahwa selama tiga tahun terakhir yaitu tahun 2020-2022 sebanyak 80% sepeda motor. Dikarenakan masih banyak pengendara sepeda motor yang belum sadar akan keselamatan berkendara yangmamacu kendaraan ya dengan kecepatan tinggi sehingga susah di kendalikan dan mengakibatkan kecelakaan.
- 7) Penyebab Kecelakaan Berdasarkan Tipe Kecelakaan
Berdasarkan hasil analisis kecelakaan dilihat dari Tipe Kecelakaan dapat disimpulkan bahwa di ruas jalan Bukhari Km 5-6 ini tertinggi adalah pada tipe tabrakan depan-depan pada tahun 2022 diakarenakan pengendara kurang berhati hati saat ingin mendahului kendaraan di depannya ataupun berkendara melebihi batas kecepatan diruas jalantersebut.

b. Diagram Collision

Tabel 1 Pembagian Segmen

NO	Lokasi Black Spot	Segmen (m)	Frekuensi (Kecelakaan)
1	Jalan Bukhari Km 5-6 Segmen 1	200 m	8
2	Jalan Bukhari Km 5-6 Segmen 2	300 m	4
Jumlah			12

Dari tabel tersebut, dapat dilihat bahwa jumlah kecelakaan di ruas Jalan Bukhari Km 5-6 pada tahun 2022 berjumlah 12 kecelakaan. Penentuan black spot tersebut memenuhi dalam identifikasi atau kriteria yang ditentukan dalam pemilihan black spot, yaitu:

- a. Memiliki angka kecelakaan yang tinggi;
- b. Lokasi kejadian kecelakaan relatif menumpuk;

- c. Lokasi kecelakaan dapat berupa persimpangan atau segmen ruas jalan;
- d. Kecelakaan terjadi dalam ruang dan rentang waktu yang relatif sama; dan
- e. Memiliki penyebab kecelakaan dengan faktor yang spesifik.

2. Kecepatan

Tabel 2 Kecepatan Arah Masuk Jalan Bukhari Km 5-6

Jenis Kendaraan	Kecepatan Minimal	Kecepatan MaksImal	Kecepa Tan Rata- Rata	Percentile 85	Kecepatan Rencana	Ket
Sepeda Motor	25	85	55.2	79.2	50	Melebihi Batas
Mobil Pribadi	29	72	48.9	60.0	50	Melebihi Batas
Truck Sedang	30	48	35.9	42.0	50	Aman

Pada Tabel diatas didapatkan hasil analisis perhitungan kecepatan sesaat pada ruas Jalan Bukhari Km 5-6 arah masuk dengan kecepatan tertinggi yaitu 85 km/Jam, kecepatan terendah yaitu 25 Km/Jam, kecepatan rata-rata tertinggi yaitu 55 km/jam, dan kecepatan persentil 85 tertinggi yaitu 79.2 km/Jam untuk sepeda motor dengan keterangan melebihi batas, kecepatan persentil 85 pada mobil pribadi 60 km/jam dengan keterangan melebihi batas, kecepatan persentil 85 pada truck sedang 42 km/jam dengan keterangan aman.

Tabel 3 Kecepatan Arah Keluar Jalan Bukhari Km 5-6

Jenis Kendaraan	Kecepatan Minimal	Kecepatan MaksImal	Kecepa Tan Rata- Rata	Percentile 85	Kecepatan Rencana	Ket
Sepeda Motor	28	82	56.6	71.6	50	Melebihi Batas
Mobil Pribadi	29	82	48.4	57.3	50	Melebihi Batas
TruckSedang	30	44	36.9	41.2	50	Aman

Pada Tabel diatas didapatkan hasil analisis perhitungan kecepatan sesaat pada ruas Jalan Bukhari Km 5-6 arah keluar dengan kecepatan tertinggi yaitu 82 Km/Jam, kecepatan terendah yaitu 29 Km/Jam, kecepatan rata-rata tertinggi yaitu 50,2 Km/jam, dan kecepatan persentil 85 tertinggi yaitu 59,15 Km/Jam, dan kecepatan persentil 85 tertinggi yaitu 71,6 km/Jam untuk sepeda motor dengan keteranganmelebihi batas, kecepatan persentil 85 pada mobil pribadi 57,3 km/jam dengan keterangan melebihi batas, kecepatan persentil 85 pada truck sedang 41,2 km/jam dengan keterangan aman.

3. Jarak Pandang Henti

Tabel 4 Jarak Pandang Henti Masuk

Jenis Kendaraan	Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana	Kecepatan Rata-Rata (Km/Jam)	Fm	Jarak Pandang Henti Ketentuan Minimum	Jarak Pandang Henti EksistIng	Ket
SepedaMotor	Arteri Sekunder	50	79.2	0.35	63	125.48	Melebihi Batas
Mobil Pribadi		50	60.0	0.35		82.19	Melebihi Batas
Truck Sedang		50	42.0	0.35		49.03	Aman

Dari hasil perhitungan pada Tabel V. 5 berdasarkan persentil 85 bahwa kecepatan tertinggi 79.2 km/jam pada ruas Jalan Bukhari Km 5-6 arah masuk membutuhkan jarak pandang henti yaitu 125 meter. Dan terendah pada kecepatan 42 km/jam membutuhkan 49 meter.

Tabel 5 Jarak Pandang Henti Keluar

Jenis Kendaraan	Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana	Kecepatan Rata-Rata (Km/Jam)	Fm	Jarak Pandang Henti Ketentuan Minimum	Jarak Pandang Henti EksistIng	Ket
SepedaMotor		50	79.2	0.35		125.48	Melebihi Batas
Mobil Pribadi	Arteri	50	60.0	0.35	63	82.19	Melebihi Batas
Truck Sedang	Sekunder	50	42.0	0.35		49.03	Aman

Dari hasil perhitungan pada Tabel V. 6 berdasarkan persentil 85 bahwa kecepatan tertinggi 72 km/jam pada ruas Jalan Bukhari Km 5- 6 arah keluar membutuhkan jarak pandang henti yaitu 107 meter. Dan terendah pada kecepatan 41 km/jam membutuhkan 48 meter.

4. Perilaku Pengguna Jalan
 - a. Pengemudi Sepeda Motor

Tabel 6 Perilaku Pengemudi Sepeda Motor

Jumlah Kendaraan (Data Tc)		Sampel 30 Kendaraan		Sepeda Motor															
				Tidak Menggunakan Helm				Menggunakan Helm				Tidak Menyalakan Lampu				Menyalakan Lampu			
				Masuk	%	Keluar	%	Masuk	%	Keluar	%	Masuk	%	Keluar	%	Masuk	%	Keluar	%
115	134	30	30	19	63%	17	57%	11	37%	13	43%	5	17%	6	20%	25	83%	24	80%

Berdasarkan tabel diatas persentase tidak penggunaan helm pada pengguna sepeda motor arah masuk sebesar 63%, untuk arah keluar sebesar 57%, Sedangkan untuk yang menggunakan helm yaitu 37% arah masuk, sedangkan arah keluar 43%. Pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu arah masuk yaitu 17%, untuk arah keluar 20%, dan yang menyalakan lampu 83% arah masuk, dan arah keluar 80%. Hal tersebut menunjukan tingkat kedisiplinan pengendara sepeda motor terhadap keselamatan berkendara masih kurang dan karenanya perlu ditingkatkan.

- b. Pengemudi Mobil

Tabel 7 Perilaku Pengemudi Mobil

Nama Ruas Jalan	Jumlah Kendaraan (Data Tc)		Sampel 30 Kendaraan		Jumlah Dan Persentase Kendaraan Yang Menggunakan Sabuk Keselamatan Dan Yang Tidak Menggunakan Sabuk							
					Tidak Menggunakan Sabuk				Menggunakan Sabuk			
	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar	Masuk	%	Keluar	%	Masuk	%	Keluar	%
Jl. Bukhari Km 5-6	45	57	30	30	23	77%	17	57%	7	23%	13	43%

Berdasarkan tabel di atas bahwa persentase tidak menggunakan sabuk keselamatan dan menggunakan sabuk keselamatan pada pengemudi Mobil yang melewati ruas Jalan Bukhari Km 5-6 untuk persentase yang tidak menggunakan sabuk pengaman arah masuk yaitu 77% dan arah keluar 57%, penggunaan sabuk pengaman arah masuk yaitu 23%, arah keluar 43%. Hal tersebut menunjukkan bahwa tingkat kedisiplinan dan kesadaran pengemudi terhadap keselamatan berkendara masih kurang dan karenanya perlu ditingkatkan.

5. Fasilitas Keselamatan Jalan dan Geometrik Jalan

a. Rambu

Pada Ruas Jalan Bukhari Km 5-6 masih terdapat beberapa rambu yang perlu dilakukan peremajaan. Pada ruas Jalan ini tidak terdapat rambu larangan dan rambu peringatan memasuki daerah rawan kecelakaan.

b. Marka Jalan

Untuk marka jalan yang terdapat pada ruas jalan Bukhari Km 5-6 tersebut sudah memudar dan mulai nampak tidak terlihat, dan untuk garis tepi sebagian sudah tidak terlihat.

c. Penerangan Jalan

Berdasarkan hasil inventarisasi jalan pada ruas jalan Bukhari Km 5-6 untuk penerangan jalan umum dengan kondisi lampu penerangan masih cukup baik, namun ada sebagian dalam kondisi tidak menyala yang menimbulkan potensi kecelakaan pada saat malam hari.

Untuk mengurangi potensi bahaya terjadinya kejadian kecelakaan pada suatu ruas jalan maka dilakukannya Analisis Geometri jalan. Standar yang digunakan pada geometri ini mengacu pada Peraturan Menteri PUPR No 19 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan

Profil ruas Jalan Bukhari Km 5-6 Kabupaten Hulu Sungai Selatan sebagai berikut:

1. Status Jalan : Nasional
2. Fungsi Jalan : Arteri Sekunder
3. Perkerasan : Aspal
4. Panjang Jalan : 1,5 km
5. Tipe Jalan : 2/2 UD
6. Keterangan : Jalan ini memiliki tata guna lahan berupa

pemukiman, pertokoan, tempat ibadah, dan Pendidikan

B. Upaya Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas

1. Penambahan rambu peringatan daerah rawan kecelakaan dengan lokasi penempatannya pada jarak 50 meter yang di posisikan pada awal segmen memasuki lokasi studi untuk memberikan informasi kepada pengguna jalan agar berhati-hati saat melintas pada ruas jalan tersebut.
2. Penambahan Rambu batas kecepatan dipasang untuk memberikan perintah kepada pengemudi untuk mengatur kecepatan kendaraannya pada daerah rawan kecelakaan.
3. Penambahan rambu larangan mendahului kendaraan lain, dikarenakan bahaya potensi kecelakaan depan-depan pada ruas jalan Bukhari Km 5-6.
4. Perlu di pasang larangan berjalan terus karena wajib berhenti sesaat dan/ atau melanjutkan perjalanan setelah dipastikan selamat dari konflik lalu lintas dari arah lainnya.
5. Perlu dipasang pita pengaduh yang berfungsi untuk mengurangi kecepatan kendaraan, mengitkan objek di depan harus diwaspadai.
6. Kampanye Keselamatan Serta Pemahaman Kepada Pengemudi Akan Tertib Lalu Lintas
7. Pengawasan Dan Penegakan Hukum

C. Rekomendasi

Dari hasil analisis data dengan meninjau peningkatan keselamatan jalan pada ruas jalan rawan kecelakaan yaitu ruas jalan Bukhari Km 5-6, maka diperlukan beberapa pemecahan masalah yang sangat diprioritaskan, sehingga nantinya dapat diusulkan untuk mengatasi atau menekan angka kecelakaan lalu lintas pada lokasi studi tersebut. Berikut usulan perbaikan untuk ruas jalan Bukhari Km 5-6:

Tabel 8 Rekomendasi Rambu Segmen 1

NO	USULAN FASILITAS PERLENGKAPAN JALAN	JUMLAH KEBUTUHAN	LOKASI TITIK KOORDINAT
1		1	2°47'54.1_S 115°13'40.0_E Google Maps
2		1	2°47'54.6"S 115°13'39.9_E Google Maps
3		2	2°47'58.7"S 115°13'39.3_E Google Maps (2°48'00.7"S 115°13'38.0_E Google Maps
4		1	2°47'59.4"S 115°13'39.1_E- Google Maps
5		1	2°48'00.7"S 115°13'38.0_E - Google Maps
6		1	2°47'57.3"S 115°13'39.6_E - Google Maps
7	Pita Penggaduh	2	2°47'57.3"S 115°13'39.6_E Google Maps 2°48'02.0"S 115°13'36.9_E Google Maps

Tabel 9 Rekomendasi Rambu Segmen 2

NO	USULAN FASILITAS PERLENGKAPAN JALAN	JUMLAH KEBUTUHAN	LOKASI TITIK KOORDINAT
1		1	2°48'37.2"S 115°13'01.9_E - GoogleMaps
2		1	2°48'37.1"S 115°13'02.1_E - Google Maps
3		1	2°48'36.0"S 115°13'03.8_E- Google Maps
4		1	2°48'36.8"S 115°13'02.4_E Google Maps
5		1	2°48'34.8"S 115°13'05.2" _E – Google Maps
6	Pita Penggaduh	2	2°48'36.8"S 115°13'02.4_E Google Maps 2°48'30.5"S 115°13'08.4_E Google Maps

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan berkaitan dengan tujuan penelitian, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis geometrik jalan diketahui bahwa masih ada penyimpangan dari geometrik eksisting Jalan Bukhari Km 5-6 terhadap standar teknis keselamatan. Seperti lebar lajur jalan yang belum sesuai satandar teknis yaitu 3.5m namun di kondisi eksisting lebarnya 2,8m dan bahu jalan yang sesuai satandart teknis yaitu 2 m, namun hasil pengukuran di lapangan di dapat lebar bahu 1.8m untuk bahu kiri dan 0,5m untuk bahu kanan, untuk itu ruas jalan Bukhari km 5-6 masih belum sesuai dengan standar teknis yang ditentukan.
2. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada ruas Jalan Bukhari Km 5-6 terbanyak disebabkan oleh faktor manusia dengan kategori lengah dengan angka Persentase 100%, usia 16-30 tahun juga menjadi yang paling sering terlibat kecelakaan dengan angka persentase 47% kecelakaan pada ruas jalan ini di dominasi oleh pelajar dengan angka persentase 37%, tipe kecelakaan depan-depan merupakan tipe kecelakaan yang paling sering terjadi di ruas jalan Bukhari Km 5-6, di karena kan kurang nya pengendara dalam meperhatikan keselamatan berlalu lintas dengan memacu kendaraan nya dengan kecepatan tinggi, dan kurang paham nya terkait informasi yang di berikan rambu pada ruas jalan tersebut. Kurangnya kesadaran dalam tertib berlalu lintas seperti pengendara yang memacu kendaraannya dalam kecepatan tinggi yang didapatkan berdasarkan hasil survei Spot Speed pada ruas jalan tersebut serta kondisi prasarana jalan yang kurang baik dan belum sesuai dengan standar keselamatan jalan menyebabkan tingginya angka kecelakaan yang terjadi pada ruas Jalan Bukhari Km 5-6
3. Upaya peningkatan keselamatan lalu lintas jalan yang dapat diberikan untuk Jalan yaitu:
 - a. Perlunya pemasangan rambu lalu lintas, perbaikan dan pemeliharaan Penerangan Jalan Umum (PJU), perbaikan perkerasan jalan, pemasangan pita pengkaduh, dan pengecatan ulang serta penambahan marka jalan yang sudah pudar dan hilang.
 - b. Perlunya pemasangan rambu batas kecepatan dikarenakan banyak pengendara yang berkendara dengan kecepatan tinggi. Pemasangan CCTV ETLE sebagai bentuk pengawasan terhadap perilaku pengguna jalan.
 - c. Dilakukannya kampanye keselamatan dalam berbagai bentuk seperti sosialisasi kepada pelajar, pengemudi, dan pemasangan poster atau baliho akan tertib lalu lintas.
 - d. Perlunya penegakan hukum yang tegas bagi pelanggar aturan lalu lintas.

SARAN

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan terkait dengan tujuan dari penelitian mengenai upaya peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas jalan Bukhari Km 5-6 maka di usulkan saran sebagai upaya penanganan peningkatan keselamatan lalu lintas pada ruas jalan Bukhari Km 5-6 diantaranya:

1. Perlu dilaksanakan pengecekan terhadap fasilitas keselamatan jalan dan geometrik jalan guna menjamin keselamatan secara teknis terhadap pengguna jalan yang sedang melintas di jalan raya.
2. Perlu adanya pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan agar terciptanya keselamatan dalam berlalu lintas.
3. Perlu dilaksanakan kampanye, pelatihan, dan pengawasan terhadap tata tertib berlalu lintas, guna meningkatkan keterampilan dalam mengemudi sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan.
4. Perlunya pengawasan, koordinasi dan pemberian sanksi tegas terhadap pelanggaran khususnya terkait lalu lintas karena dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Pemerintah Indonesia. 2009. "UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN". UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA 22.
- Pemerintah Indonesia. 2004. "UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 38 TAHUN 2004 TENTANG JALAN". Indonesia.
- Pemerintah Indonesia. 2011. "PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 32 TAHUN 2011 TENTANG MANAJEMEN DAN REKAYASA, ANALISIS DAMPAK, SERTA MANAJEMEN KEBUTUHAN LALU LINTAS". Indonesia.
- Pemerintah Indonesia. 2014. "PERATURAN MENTERI NOMOR 13 TAHUN 2014 TENTANG RAMBU LALU LINTAS". Indonesia.

- Pemerintah Indonesia. 2018. "PERATURAN MENTERI NOMOR 67 TAHUN 2018 TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 34 TAHUN 2004 TENTANG MARKA JALAN". Indonesia.
- Pemerintah Indonesia. 2018. "PERATURAN MENTERI NOMOR 82 TAHUN 2018 TENTANG ALAT PENGENDALI DAN PENGAMAN PENGGUNA JALAN". Indonesia.
- Pemerintah Indonesia. 2015. "PERATURAN MENTERI NOMOR 111 TAHUN 2015 TENTANG TATA CARA PENETAPAN BATAS KECEPATAN". Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 111.
- Pemerintah Indonesia. 2017. "PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 37 TAHUN 2017 TENTANG KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN". Indonesia.
- Sukirman, Silvia. 1999. Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan. Bandung: Penerbit Nova.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Panduan Teknis Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta
- Abraham, J., 2001. Analysis f Highway Speed Limits, Bachelor Degree Thesis, Faculty of Aplplied Science and Engineering, University Toronto, Canada
- Hoobs, F.D., 1997. Perencanaan dan Teknik Lalu lintas Edisi Kedua. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.