

Peningkatan Keselamatan KM 5,5 Jalan Ahmad Yani di Kota Banjarmasin

TUTY ANDRIANI

Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520
fachrurrozi1102046@gmail.com

TERTIB SINULINGGA

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

FERI WISUDAWANTO

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

ABSTRACT

This study will discuss efforts to improve safety for accident-prone points on the Ahmad Yani KM 5.5 road section of Banjarmasin city by identifying the chronology and factors that cause accidents, namely track and environmental factors, vehicle factors, human factors, and traffic control factors.

Keywords: Increased Safety, Chronology, factors causing accidents

ABSTRAK

Studi ini akan membahas upaya peningkatan keselamatan terhadap titik rawan kecelakaan pada ruas jalan Ahmad Yani KM 5,5 kota Banjarmasin dengan melakukan identifikasi terhadap kronologi serta factor penyebab terjadinya kecelakaan yaitu factor lintasan dan lingkungan, factor kendaraan, factor manusia, dan factor pengaturan lalu lintas.

Kata Kunci: Peningkatan Keselematan, Kronologi, factor penyebab kecelakaan

PENDAHULUAN

Kota Banjarmasin merupakan ibukota dari Provinsi Kalimantan Selatan, dan merupakan pusat pemerintahan, pendidikan, dan tingkat pertumbuhan, serta urbanisasi yang tinggi. Pertambahan jumlah penduduk dan aktifitas pergerakan ekonomi di Kota Banjarmasin, maka semakin tinggi kebutuhan akan transportasi. Kebutuhan akan transportasi akan memperbesar resiko bertambahnya permasalahan lalu lintas yaitu menurunnya tingkat kelancaran lalu lintas dan tingkat keselamatan jalan, apabila tidak diakomodir dengan baik.

Berdasarkan Data Polresta Kota Banjarmasin terdapat 60 Ruas Jalan yang sering terjadi kecelakaan tetapi terdapat satu ruas jalan tertinggi dengan jumlah kecelakaan terbanyak 41 kejadian yaitu Jl. Ahmad Yani.

Jalan Ahmad Yani memiliki ruas panjang jalan 6 KM. Pada KM 5,5 Ahmad Yani merupakan titik kecelakaan paling tinggi pada ruas jalan tersebut yakni banyaknya kecelakaan sebanyak 13 kejadian selama 5 tahun terakhir.

Data kecelakaan dari Satuan Polresta Kota Banjarmasin permasalahan kecelakaan di Jalan Ahmad Yani KM 5,5 sering terjadi dikarenakan perilaku manusia yang tidak disiplin dan kondisi prasarana, seperti Pengemudi yang melebihi batas kecepatan, kurangnya fasilitas lalu lintas dan

kondisi jalan yang rusak serta rambu lalu lintas yang kurang memadai. Permasalahan kecelakaan akan terus terjadi apabila tidak segera ditangani lebih lanjut. Maka dipandang perlu untuk melakukan kajian untuk meningkatkan Keselamatan Di Jalan Ahmad Yani KM 5,5 Kota Banjarmasin.

TINJAUAN PUSTAKA

Keselamatan

Definisi keselamatan berdasarkan Undang – Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum, Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Kecelakaan

Menurut Hobbs (1995) mengungkapkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian.

Daerah Rawan Kecelakaan

Daerah rawan kecelakaan adalah daerah yang mempunyai angka kecelakaan tinggi, resiko dan potensi kecelakaan yang tinggi pada suatu ruas jalan. Latief, 1995, memberikan kriteria sebagai berikut : geometrik jalan yang tidak memenuhi syarat, misalnya tikungan ganda dengan jarak pandang terbatas, lebar jalan yang terlalu sempit dan tidak mempunyai bahu jalan. Perubahan besaran komponen-komponen sistem angkutan jalan raya yang melalui ruas jalan dengan kondisi geometris seperti sekarang, misalnya perubahan volume lalu lintas dan perubahan kualitas perkerasan.

Lokasi rawan kecelakaan lalu lintas adalah lokasi tempat sering terjadi kecelakaan lalu lintas dengan tolak ukur tertentu, yaitu ada titik awal dan titik akhir yang meliputi ruas (penggal jalur rawan kecelakaan lalu lintas) atau simpul (persimpangan) yang masing-masing mempunyai jarak panjang atau rasidu tertentu

Faktor Penyebab Kecelakaan

Faktor Penyebab Kecelakaan menurut Hobbs (1995), keselamatan jalan dapat ditingkatkan dan kecelakaan dapat dikurangi atau konsekuensinya diperkecil. Terjadinya suatu kecelakaan tidak selalu ditimbulkan oleh suatu sebab tetapi oleh kombinasi berbagai efek dari sejumlah kelemahan ataupun gangguan yang berkaitan dengan pemakai kendaraannya dan tata letak jalan. Begitu juga kondisi lingkungan juga sangat mempengaruhi, misalnya permukaan jalan, pengaruh cuaca, tergesa-gesa. Laju kecelakaan waktu malam, untuk jalan yang tidak berlampu adalah sekitar 2 kali laju kecelakaan pada siang hari. Kesalahan yang dilakukan pengemudi dan kesulitannya dalam memahami sistem jalan adalah indikator yang berguna dalam perancangan jalan yang salah.

Diagram Collision

Menurut Pedoman Operasi Accident Investigation Unit / Unit Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, diagram tabrakan (diagram collision) menampilkan detail kecelakaan di suatu lokasi sehingga tipe tabrakan utama atau faktor penyebab terhadap kecelakaan di suatu lokasi tertentu atau bagian jalan atau area jaringan dapat teridentifikasi.

Diagram Collision memuat informasi tentang detail kecelakaan yang terjadi baik di persimpangan maupun ruas jalan dengan kriteria sebagai berikut:

1. Tidak berskala

2. Menunjukkan jenis kendaraan yang terlibat
3. Menjelaskan manuver kendaraan, tipe tabrakan, tingkat keparahan kecelakaan, waktu dalam hari, hari dalam minggu, tanggal, kondisi penerangan, kondisi perkerasan jalan, dan informasi penting lainnya seperti pengaruh alkohol, dan lain sebagainya.

METODOLOGI PENELITIAN

Alur pikir penelitian dalam pengerjaan kertas kerja yang digunakan dalam penulisan skripsi ini merupakan penelitian berupa observasi kemudian data yang diperoleh diolah, dibuat analisis, dan diputuskan apa rekomendasi yang tepat untuk penanganan masalah keselamatan pada lokasi rawan kecelakaan di Jalan Ahmad Yani KM 5,5..

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Faktor Lintasan dan Lingkungan

Kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh faktor lintasan seperti jalan yang rusak, adanya geometrik yang tidak sesuai dengan standar ketetapan yang telah ditentukan oleh AASHTO dan penyimpangan fungsi sebenarnya

No	Uraian	Standar	Existing	Fungsi Semestinya	Fungsi Existing	Deviasi
Arah Utara						
1	Lajur					
	a. Lebar Lajur Cepat	2.70 – 3.60	2.50	Lajur yang diperuntukan bagi kendaraan dengan kecepatan tinggi dan untuk menyalip.	Banyak kendaraan dengan kecepatan lambat masih menggunakan lajur cepat.	Lajur tidak digunakan sesuai fungsinya.
	b. Lebar Lajur Lambat	1.95 – 3.00	2.50	Lajur yang diperuntukan bagi kendaraan dengan kecepatan rendah.	Banyak kendaraan berhenti dan parkir di lajur lambat.	Lajur tidak digunakan sesuai fungsinya.
2	Bahu Jalan					
	Lebar Bahu Jalan	1.50 – 2.50	1.00	Bagian tepi jalan digunakan untuk kendaraan yang mengalami kerusakan dan harus berhenti darurat.	Digunakan sebagai tempat berjualan pedagang kaki lima	Bahu jalan kurang lebar dan fungsinya disalah gunakan.
3	Trotoar					
	Lebar Trotoar	1.50 – 3.00	1.50	Fasilitas pendukung yang diberikan kepada pejalan kaki berupa lajur khusus untuk pejalan kaki.	Banyak digunakan untuk berdagang, tempat tunggu penumpang oleh supir angkutan, dan menjadi lahan parkir bagi pedagang.	Trotoar tidak digunakan sesuai fungsinya.
Arah Selatan						
4	Lajur					
	a. Lebar Lajur Cepat	2.75 – 3.60	2.50	Lajur yang diperuntukan bagi kendaraan dengan kecepatan tinggi dan	Banyak kendaraan dengan kecepatan lambat masih menggunakan lajur	Lajur tidak digunakan sesuai fungsinya.

				untuk menyalip.	cepat.	
	b. Lebar Lajur Lambat	1.95 – 3.00	2.50	Lajur yang diperuntukan bagi kendaraan dengan kecepatan rendah.	Banyak kendaraan dengan kecepatan tinggi masih menggunakan laur lambat.	Lajur tidak digunakan sesuai fungsinya.
5	Bahu Jalan					
	Lebar Bahu Jalan	1.50 – 2.50	0.25	Bagian tepi jalan digunakan untuk kendaraan yang mengalami kerusakan dan harus berhenti darurat.	Digunakan untuk parkir kebutuhannya sendiri.	Bahu jalan kurang lebar dan fungsinya disalah gunakan.
6	Trotoar					
	Lebar Trotoar	1.50 – 3.00	2.00 – 3.00	Fasilitas pendukung yang diberikan kepada pejalan kaki berupa lajur khusus untuk pejalan kaki.	Terkadang sepeda motor masih sering melanggar dengan menggunakan dan memarkir di trotoar	Trotoar tidak digunakan sesuai fungsinya.

Faktor Manusia

Berdasarkan tabel dibawah diketahui masih terdapat pengendara yang berusia 17 Tahun kebawah dan pengendara yang tidak memiliki SIM.

No	Waktu Kejadian	Korban	pelaku	Penyebab			Kemungkinan Penyebab			
				Usia Dibawah 17 Tahun	Tidak Punya SIM	Tidak Menggunakan Helm / Sabuk Keselamatan	Lelah	Tidak Konsentrasi	Tidak Tertib	Terburu – buru
1	4 Juli 2014	Valentina		x	x	✓	x	x	✓	x
	11.30 WITA		Takwin	x	✓	✓	x	✓	x	x
2	20 Des 2014 04.00 WITA		Latif	x	✓	✓	✓	✓	x	x
3	28 Mei 2015	Sutacik		x	x	✓	x	x	x	✓
	02.00 WITA		Agus P.	x	x	x	✓	x	x	x
4	11 Juli 2015	Munzaenah		x	x	x	x	x	x	✓
	01.15 WITA		Bambang	x	✓	x	x	✓	x	x
5	08	Agung		x	x	x	✓	x	x	x

	Desember 2015 7.20 WITA		Martoyo	x	✓	x	x	x	x	✓
6	19 Oktober 2016	Wiyono		✓	x	x	x	✓	x	x
	12.10 WITA		Imanuel	x	✓	x	x	x	✓	x
7	12 Maret 2017	Ery Alfarizi		x	x	x	x	✓	✓	x
	22.30 WITA		Ega Zudi S.	x	✓	x	x	x	x	✓
8	05 Oktober 2017	Sujahro		x	✓	x	x	x	✓	x
	05.15 WITA		Hastomo	x	x	x	x	x	x	✓

Faktor Kendaraan

No	Faktor Kendaraan	Jumlah
1	Ban Gundul	0
2	Ban Aus	1
3	Kendaraan Tidak Laik Jalan	0
4	Tidak ada lampu isyarat	4
5	Rem Blong	0
6	Modifikasi Kendaraan	0
Jumlah		5

Faktor kendaraan sangat mempengaruhi kejadian kecelakaan karena untuk melakukan perjalanan seseorang menggunakan sarana seperti sepeda motor, mobil, bus, dan yang lainnya. Penyebab tertinggi kecelakaan di Jalan Ahmad Yani KM 5,5 di Kota Banjarmasin adalah tidak adanya lampu isyarat. Kendaraan yang tidak menyalakan lampu isyarat ketika akan berpindah arah akan menyebabkan kendaraan yang ada di dekatnya terlambat melakukan manuver sehingga kecelakaan tidak dapat dihindari.

Faktor Pengaturan Lalu Lintas

a. Persentil 85

Survei kecepatan dilakukan di sekitar titik tabrakan untuk mengetahui kecepatan sesaat kendaraan yang melintas di lokasi rawan kecelakaan maupun ruas jalan, ini yang kemudian diambil persentil 85nya. Kecepatan dan Persentil 85 kecepatan sesaat pada ruas jalan Ahmad Yani KM 5,5 dibawah ini sebagai berikut:

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Rencana	Kecepatan (Km/jam)	fm	Persentil 85
1	SepedaMotor	60	61,47	0,33	63,69
2	Mobil	60	60,50	0,33	62,45
3	MPU	50	51,13	0,35	56,93
4	Pick Up	50	53,85	0,35	56,8
5	Bus sedang	40	50,62	0,35	50,62

Dari Tabel diatas, dapat diketahui bahwa untuk kecepatan persentil 85 pada ruas jalan Ahmad Yani KM 5,5 ada yang melebihi kecepatan rencana 60 KM/Jam antara lain sepeda motor dan mobil pribadi.

b. Jarak Pandang Henti

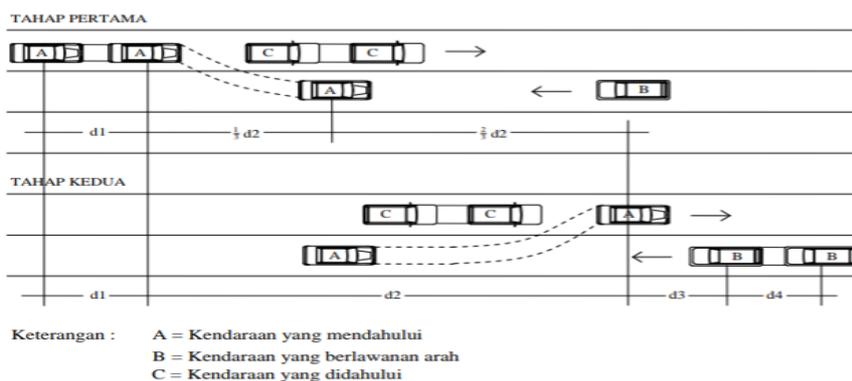
Jenis Kendaraan	Kecepatan (Km/jam)	Fm	Jarak Pandang Henti
Sepeda Motor	61,47	0,33	87,79
Mobil	60,50	0,33	85,52
MPU	51,13	0,35	82,28
Pick Up	53,85	0,35	56,12
Bus sedang	50,62	0,35	56,70

Dari Tabel diatas dapat diketahui bahwa Jarak Pandang Henti di Jalan Ahmad Yani KM 5,5 melebihi batas aman yang mengakibatkan kecelakaan hal ini sesuai aturan dari *American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) tahun 1990*, untuk kecepatan rencana 60 KM/Jam jarak pandang henti minimum yaitu antara 75-85 meter.

c. Jarak Pandang Menyiap

Dengan menggunakan persamaan $d = d1 + d2 + d3 + d4$ akan didapat jarak pandang menyiap minimum yang salah satu fungsinya untuk memperkirakan titik aman untuk menyalip kendaraan lain.

Berdasarkan perbandingan hasil perhitungan untuk jarak pandang menyiap minimum antara kecepatan rencana $V = 60$ Km/Jam dengan kecepatan hasil survei dengan menggunakan persentil 85 kecepatan sepeda motor pada ruas jalan Ahmad Yani KM 5,5 yaitu 63,69 Km/Jam, hasil perhitungan yang didapat dengan kecepatan rencana adalah 94,13 m dan kecepatan menggunakan persentil 85 adalah 209,2 m, jadi terdapat perbedaan sebesar 115,07 m. Jadi dengan bertambahnya kecepatan maka akan membutuhkan jarak pandang menyiap yang panjang juga.



KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan diatas, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:
2. Karakteristik kecelakaan di Jalan Ahmad Yani KM 5,5 hampir sama Kecelakaan jenis kendaraan yang terlibat paling banyak di setiap kecelakaan yang terjadi pada tahun 2014-2018 adalah sepeda motor, kemudian tipe tabrakan paling sering terjadi adalah tabrak depan-samping dan tabrak depan belakang sebanyak 6 kejadian kecelakaan. berdasarkan kronologi kecelakaan semua kecelakaan yang terjadi di ruas jalan Ahmad Yani KM 5,5 dipengaruhi oleh faktor manusia baik melanggar aturan maupun kurang konsentrasi saat berkendara.
3. Kecelakaan di Ruas Jalan Ahmad Yani KM 5,5 dipengaruhi oleh beberapa faktor penyebab, dan diantara faktor penyebab yang paling berpengaruh terhadap tingkat kecelakaan yang terjadi di Black Spot Jalan Ahmad Yani KM 5,5 adalah Faktor manusia dan faktor Lintasan. Hal ini disebabkan oleh ketidaksesuaian fasilitas perlengkapan geometrik jalan dengan standar yang telah keselamatan jalan yang telah ditetapkan dan juga perilaku pengguna jalan baik pengemudi maupun pejalan kaki yang tidak taat aturan maupun kurang bekonsentrasi atau lalai saat melewati Black Spot.
4. Penanganan untuk melakukan peningkatan keselamatan pada Ruas jalan Ahmad Yani KM 5,5, dapat dilakukan dengan memperbaiki faktor – faktor penyebab kecelakaan dari segi manusia, maupun prasarana sesuai dengan baatasan penelitian ini, hal ini dilakukan dengan melakukan penanganan terhadap faktor penyebab kecelakaan seperti kecepatan tinggi dan jarak pandang maka dilakukan pemasangan rambu batas kecepatan, rambu peringatan berupa (Daerah rawan kecelakaan, Rambu penyebrangan, dll) Perbaikan marka jalan yang pudar dan hilang, Pemasangan lampu penerang jalan umum, Pengadaan Fasilitas pejalan kaki berupa trotoar dan zebra cross dan juga perlu adanya penanganan dari sisi Faktor penyebab Manusia pada penelitian kali ini peneliti memberikan usulan dengan cara penegakan hukum yang ketat dan berkelanjutan guna menumbuhkan kesadaran selamat berlalulintas sekaligus memberikan efek jera bagi para pelanggar, sosialisasi keselamatan dari kepolisian dan juga kampanye keselamatan berlalulintas oleh dinas Perhubungan dalam hal ini Dishub Kota Banjarmasin.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga.
- _____. 2009, Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan , Jakarta.
- _____. 2004, Undang undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta.
- Tim PKL Kota Banjarmasin, 2019, Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kota Banjarmasin Angkatan XXXVIII, Sekolah Tinggi Transportasi Darat, Bekasi.
- Wedasana, Agus Surya. 2011. Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus Kota Denpasar). Denpasar: Magister Teknik Sipil Universitas Udayana.
- Soesantiyo. 1985. Teknik Lalu Lintas I (Traffic Engineering). Surabaya: Institut Teknologi 10 Nopember
- Soesantiyo. 1985. Teknik Lalu Lintas I (Traffic Engineering). Surabaya: Institut Teknologi 10 Nopember.
- Muryanto, Djoko. Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan, Kementrian Pekerjaan Umum. Direktorat Bina Marga, Jakarta, 2012.
- Ridho, Muhamad. Peningkatan Keselamatan Di Ruas Jalan DR.Sutomo. Kota Pekalongan, 2014.
- Sukirman, Silvia. Dasar – dasar Perencanaan Geometri Jalan. Penerbit Nova, Bandung, 1999.