

BAB V

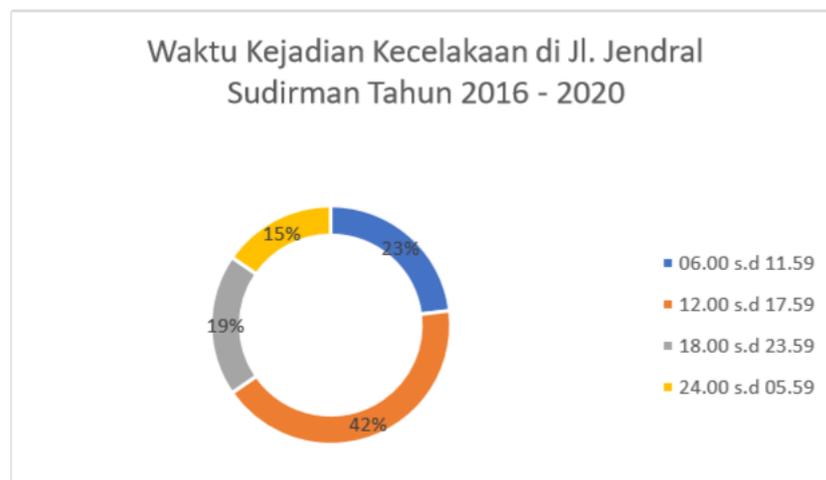
PENANGANAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN

V.1 Jalan Jendral Sudirman

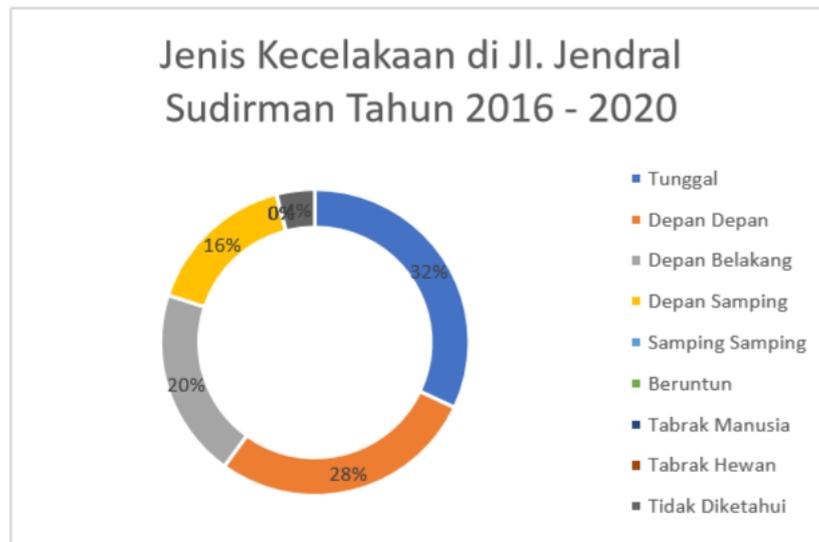
1. Kondisi Umum

Jalan Jendral Sudirman merupakan jalan arteri primer yang termasuk dalam jaringan jalan nasional dengan panjang jalan 14 km. Dengan tipe jalan empat lajur dua arah dengan median (4/2D). Lebar jalan rata-rata adalah 6,8 m. Tata guna lahan Jalan Jendral Sudirman didominasi oleh kawasan komersial dan pemukiman. Dari tahun 2016 sampai dengan 2020 telah terjadi total 26 kecelakaan di sepanjang ruas jalan yang tersebar di beberapa titik.

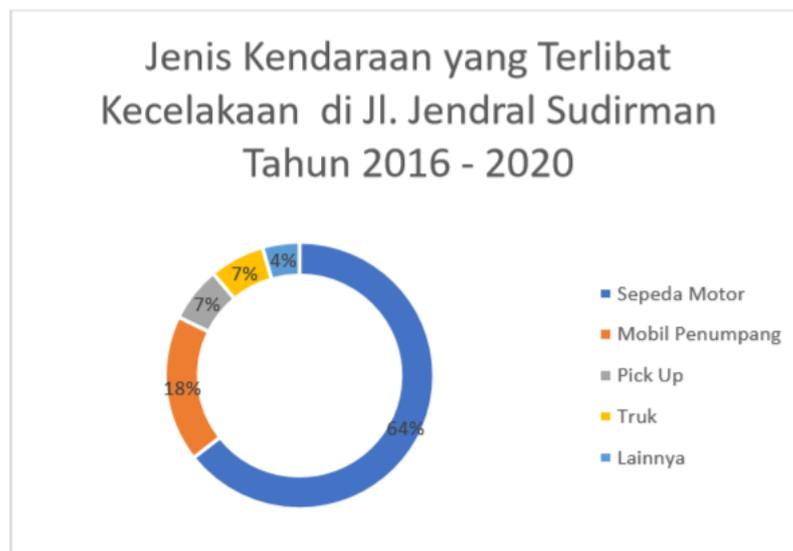
Hasil analisis kejadian kecelakaan yang terjadi di sepanjang ruas Jalan Jendral Sudirman dalam kurun waktu 2016 sampai dengan 2020. Hal ini menyebabkan jenis kecelakaan yang paling banyak terjadi adalah tabrakan tunggal yang diikuti tabrakan depan-depan dan depan-belakang. Pengguna jalan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah pengendara roda dua, roda empat, dan roda enam. Kejadian kecelakaan paling banyak terjadi antara pukul 12.00 – 17.59 dan 06.00 – 11.59. Rincian kecelakaan dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar V. 1 Waktu Kejadian Kecelakaan di Jl. Jendral Sudirman



Gambar V. 2 Jenis Kecelakaan di Jl. Jendral Sudirman



Gambar V. 3 Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan di Jl. Jendral Sudirman

2. Kondisi Lalu Lintas

Jalan Jendral Sudirman merupakan jalan yang memiliki lalu lintas yang cukup tinggi. Hal ini dikarenakan tata guna lahan yang menjadi tarikan dan bangkitan perjalanan seperti Rumah Sakit, pusat perbelanjaan, bandara dan pangkalan militer. Selain itu, Jalan Jendral Sudirman merupakan jalan yang menjadi penghubung antara Hanandjoeddin *International Airport* dengan Pusat Kota Belitung. Hal ini menyebabkan banyaknya kendaraan yang melintasi jalan tersebut, banyaknya penduduk Kabupaten Belitung yang bekerja di Tanjung

Pandan dan berangkat pada pagi hari dan kembali pada sore sehingga sering terjadi kenikan kendaraan di pagi hari dan sore hari di beberapa titik tertentu. Berikut merupakan data volume lalu lintas Jalan Jendral Sudirman seperti terlihat pada tabel:

Tabel V. 1 Data Volume Lalu Lintas Jl. Jendral Sudirman

Arah	MC	LV	HV
Arah Kota	4592	1376	129
Arah Bandara	3758	1163	14
Jumlah	8350	2539	143
Smp	4175	2539	186
V	6899.9 smp		

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

Dari hasil survei pencacahan lalu lintas selama satu jam didapatkan hasil bahwa terdapat 4506 sepeda motor, 866 kendaraan ringan dan 61 kendaraan berat dengan total volume 2065,7 smp. Dari hasil *Traffic Counting* diketahui volume kendaraan kemudian dilakukan perhitungan kapasitas jalan seperti terlihat pada tabel berikut ini.

Tabel V. 2 Kapasitas Jalan Menurut MKJI 1997

Faktor Penyesuaian	Hasil Survei	Koefisien
Co / Kapasitas Dasar	empat-lajur terbagi	3300
FCw	9	1,92
FCsp	50-50	2,00
FCsf	VL	1,01
FCcs	0,5 – 1,0	0,94

Sumber: MKJI, 1997

$$C = Co \times Fcw \times FCsp \times FCsf \times FCcs \text{ (smp/jam)}$$

$$C = 3300 \times 1,92 \times 2,00 \times 1,01 \times 0,94$$

$$C = 12.030,8$$

Perhitungan tingkat pelayanan jalan:

$$V/C = 6899.9 / 12.030,8 = 0,573$$

$$V/C = 0,57$$

3. Karakteristik Kecelakaan

Karakteristik kecelakaan yang sering terjadi pada ruas Jalan Jendral Sudirman didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan jumlah kecelakaan selama 5 tahun mencapai 45 kendaraan. Dengan mobil penumpang juga sering terliat kecelakaan nomor dua setelah sepeda motor. Berikut merupakan data karakteristik kecelakaan kendaraan yang sering terlibat sepanjang tahun 2016 – 2020 pada ruas Jalan Jendral Sudirman.

Tabel V. 3 Karakteristik Kecelakaan Kendaraan di Jl. Jendral Sudirman

No	Terlibat kecelakaan	Jumlah
1	Sepeda Motor	29
2	Mobil Penumpang	8
3	Pick Up	3
4	Truk	3
5	Lainnya	2
Total		45

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

Dari diagram diatas dapat dilihat jika sepeda motor 64% dan mobil penumpang 18% terlibat dalam kejadian kecelakaan di Ruas Jalan Jendral Sudirman. Sepeda motor menjadi kendaraan yang sering terlibat dalam kejadian kecelakaan dikarenakan sepeda motor merupakan kendaraan terbanyak yang melintasi ruas Jalan Jendral Sudirman.

Hal ini dibuktikan dengan hasil TC yang dilakukan sepeda motor menduduki urutan pertama sebagai kendaraan terbanyak yang melintasi ruas jalan tersebut. Selain itu perilaku pengendara sepeda motor yang kurang berhati – hati dalam berkendara dan juga mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi terutama pada saat kondisi jalan yang lengang.

4. Kondisi Jalan dan Perlengkapan Jalan

Tabel V. 4 Kondisi Jalan dan Perlengkapannya

No	Komponen yang di Inspeksi	Kondisi pada lokasi
Kondisi Jalan Jend. Sudirman		
1.	Rambu	 <p data-bbox="826 875 1316 958">Penumpukan rambu yang dapat mengakibatkan kekeliruan informasi</p>
		 <p data-bbox="826 1391 1316 1637">Rambu larangan putar balik yang mulai pudar dan terletak tidak jauh dengan pju sehingga membuat rambu tidak terlihat jelas dan terhalang</p>

2.	Kondisi Geometrik	 <p>Terdapatnya perkerasan jalan yang rusak dengan kedalaman lubang yang cukup dalam dan dapat mengakibatkan kecelakaan apabila pengendara tidak melihatnya terutama dimalam hari.</p>
		 <p>Kondisi jalan merupakan tanjakan dan turunan dan adanya area putar balik kendaraan</p>
3.	Marka	

		Pudarnya marka pada mulut simpang sehingga pengendara tidak dapat menangkap informasi yang jelas saat berhenti di simpang tersebut.
--	--	---

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

5. Kecepatan Kendaraan

Kecepatan sesaat atau *spotspeed* dilakukan pada titik di antara titik blackspot baik dari arah kota dan dari arah bandara. Batas kecepatan Jalan Jendral Sudirman di daerah kota adalah 40 km/jam. Dari hasil survei *spot speed* kecepatan rata-rata sepeda motor dan mobil tidak melebihi batas kecepatan yang ditetapkan. Namun persentil 85 menunjukkan kecepatan kendaraan sepeda motor dan mobil melebihi batas kecepatan yang ditetapkan. Persentil 85 digunakan sebagai acuan untuk mewakili kecepatan yang paling sering digunakan oleh pengemudi.

Tabel V. 5 Hasil Analisis Kecepatan Kendaraan dengan Metode Persentil 85

	Kecepatan (km/jam)	
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi
MIN	25	22
MAX	72	45
AVERAGE	48	34
PERCENTILE 85	43.3	38.4

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

6. Analisis Penyebab Kecelakaan

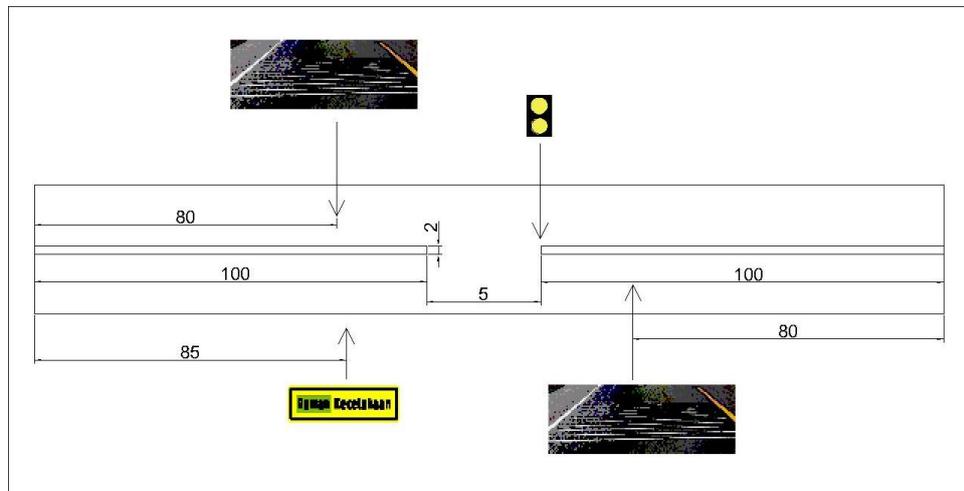
a. Marka dan Rambu

Pada ruas Jalan Sudirman terutama pada area depan Rumah Makan Mawar, ditemukan banyak sekali rambu yang tertutup oleh pertokoan dan penempatan yang tidak sesuai. Marka dan rambu tersebut sebagian besar sudah tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku seperti banyaknya marka dan rambu yang kurang dapat memantulkan cahaya dari kendaraan bermotor atau *Retroreflektor* serta penempatan rambu yang terlalu menumpuk dapat mengakibatkan kurang efektif.

b. Letak Geografis

Pada ruas Jalan Sudirman terutama pada area depan Rumah Makan Mawar, merupakan jalan yang cukup ekstrim karena adanya tikungan, tanjakan, turunan dan sekaligus area putar balik sehingga mengakibatkan jarak pandang pengemudi menurun.

7. Rekomendasi



Gambar V. 4 Rekomendasi pada Jl. Jenderal Sudirman

Perbaiki Rambu DRK yang berada di samping RM. Mawar. Pemasangan *Warning light*, penambahan marka *Rumble strip*. Bukaan yang berada di depan RM. Mawar merupakan titik lokasi rawan kecelakaan karena posisinya yang berada di turunan dan tanjakan serta tikungan sehingga jarak pandangnya yang terbatas membuat bukaan tersebut jadi cukup membahayakan, Untuk mengurangi *hazard* maka disarankan adanya penambahan rambu seperti *Warning light* dan

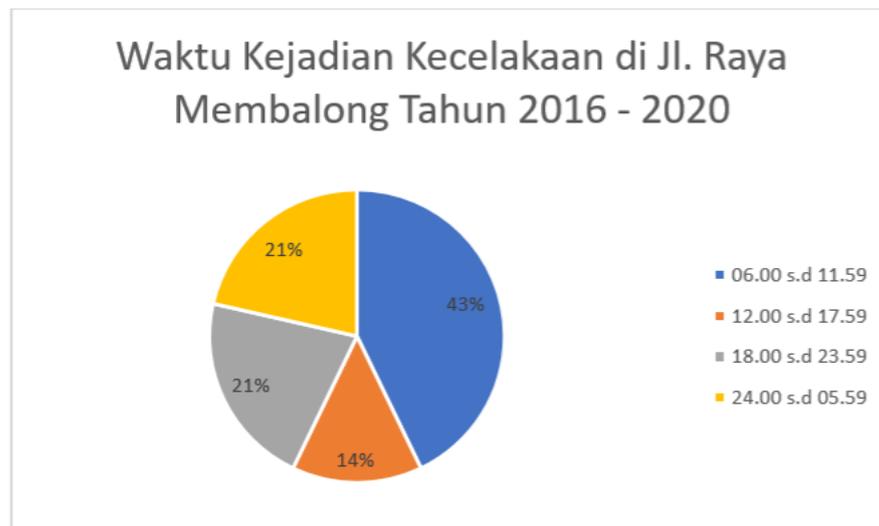
penambahan marka *Rumble strip*, agar pengendara yang hendak berputar balik akan menurunkan kendaraannya dan akan lebih berhati – hati lagi.

V.2 Jalan Raya Membalong

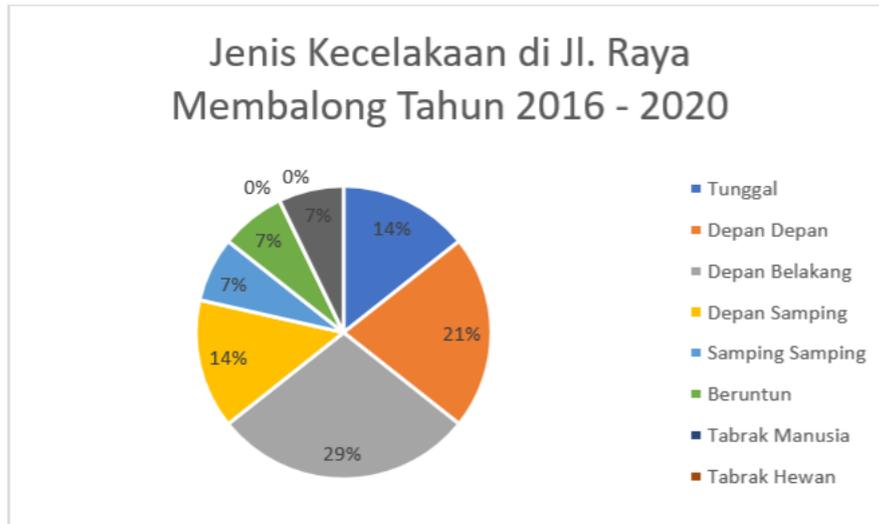
1. Kondisi Umum

Jalan Raya Membalong merupakan jalan kolektor yang termasuk dalam jaringan jalan nasional dengan panjang jalan sekitar 47 km. Dengan tipe jalan dua lajur dua arah tanpa median (2/2UD). Lebar jalan rata-rata adalah 6,5 m. Tata guna lahan Jalan Raya Membalong didominasi oleh tanah lapang dan pemukiman. Dari tahun 2016 sampai dengan 2020 telah terjadi total 14 kecelakaan di sepanjang ruas jalan yang tersebar di beberapa titik.

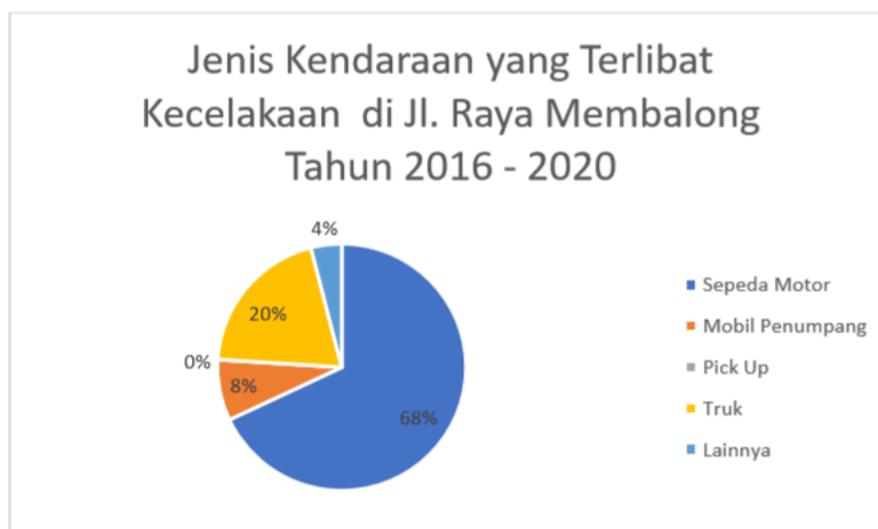
Hasil analisis kejadian kecelakaan yang terjadi di sepanjang ruas Jalan Raya Membalong dalam kurun waktu 2016 sampai dengan 2020. Hal ini menyebabkan jenis kecelakaan yang paling banyak terjadi adalah tabrakan depan - Belakang dan depan - depan. Pengguna jalan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah pengendara roda dua, roda empat, dan roda enam. Kejadian kecelakaan paling banyak terjadi antara pukul 06.00 – 11.59. Rincian kecelakaan dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar V. 5 Waktu Kejadian Kecelakaan di Jl. Raya Membalong



Gambar V. 6 Jenis Kecelakaan di Jl. Raya Membalong



Gambar V. 7 Jenis Kendaraan yang Terkibat Kecelakaan di Jl. Raya Membalong

2. Kondisi Lalu Lintas

Jalan Raya Membalong merupakan jalan yang memiliki lalu lintas yang cukup rendah. Hal ini dikarenakan tata guna lahan yang cenderung banyaknya perkebunan. Selain itu, Jalan Raya Membalong merupakan jalan yang menjadi penghubung antara kabupaten ke Pusat Kota Belitung. Berikut merupakan data volume lalu lintas Jalan Jendral Sudirman seperti terlihat pada tabel:

Tabel V. 6 Kondisi Lalu Lintas di Jl. Raya Membalong

Arah	MC	LV	HV
Arah kota	538	174	16
Arah kabupaten	566	164	2
Arah Jl. Serai Wangi	158	59	15
Jumlah	1262	397	33
Smp	631	397	43
V	1070.9 smp		

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

Dari hasil survei pencacahan lalu lintas selama satu jam didapatkan hasil bahwa terdapat 4506 sepeda motor, 866 kendaraan ringan dan 61 kendaraan berat dengan total volume 2065,7 smp. Dari hasil *Traffic Counting* diketahui volume kendaraan kemudian dilakukan perhitungan kapasitas jalan seperti terlihat pada tabel berikut ini.

Tabel V. 7 Kapasitas Jalan

Faktor Penyesuaian	Hasil Survei	Koefisien
Co / Kapasitas Dasar	dua-lajur tak-terbagi	2900
FCw	7	1,00
FCsp	50-50	1,00
FCsf	VL	1,01
FCcs	0,5 – 1,0	0,94

Sumber: MKJI 1997

$$C = Co \times Fcw \times FCsp \times FCsf \times FCcs \text{ (smp/jam)}$$

$$C = 2900 \times 1,00 \times 1,00 \times 1,01 \times 0,94$$

$$C = 2.753,26$$

Perhitungan tingkat pelayanan jalan:

$$V/C = 1070,9 / 2.753,26 = 0,3889$$

$$V/C = 0,39$$

Dari hasil perhitungan kapasitas jalan (B) sebesar 2.753,26 dengan didapatkan volume lalu lintas (V) sebesar 1070,9. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut maka diketahui Jalan Raya Membalong memiliki derajat kejenuhan jalan 0,39, yang berarti perbandingan antara jumlah kendaraan dalam waktu satu jam saat jam terawan terjadinya kecelakaan

di bandingkan dengan kapasitas ruas jalan masih mampu menampung kendaraan yang melintas.

3. Karakteristik Kecelakaan

Karakteristik kecelakaan yang sering terjadi pada ruas Jalan Jendral Sudirman didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan jumlah kecelakaan selama 5 tahun mencapai 45 kendaraan. Dengan mobil penumpang juga sering terlihat kecelakaan nomor dua setelah sepeda motor. Berikut merupakan data karakteristik kecelakaan kendaraan yang sering terlibat sepanjang tahun 2016 – 2020 pada ruas Jalan Raya Membalong.

Tabel V. 8 Data Karakteristik Kecelakaan Kendaraan di Jl. Raya Membalong

No	Terlibat kecelakaan	Jumlah
1	Sepeda Motor	17
2	Mobil Penumpang	2
3	Pick Up	0
4	Truk	5
5	Lainnya	1
Total		25

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

Dari diagram diatas dapat dilihat jika kendaraan tertinggi yang terlibat kecelakaan yaitu sepeda motor 68% dan truk 20% terlibat dalam kejadian kecelakaan di Ruas Jalan Raya Membalong. Sepeda motor menjadi kendaraan yang sering terlibat dalam kejadian kecelakaan dikarenakan sepeda motor merupakan kendaraan terbanyak yang melintasi ruas Jalan Raya Membalong. Hal ini dibuktikan dengan hasil TC yang dilakukan sepeda motor menduduki urutan pertama sebagai kendaraan terbanyak yang melintasi ruas jalan tersebut. Selain itu perilaku pengendara sepeda motor yang kurang berhati – hati dalam berkendara dan juga mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi terutama pada saat kondisi jalan yang lengang.

4. Kondisi Jalan dan Perlengkapan Jalan

Tabel V. 9 Kondisi Jalan dan Perlengkapan Jalan

No	Komponen yang di Inspeksi	Kondisi pada lokasi
Kondisi Raya Membalung		
1.	Rambu	 <p>Rambu yang tertutup dengan tumbuhan liar yang dapat mengakibatkan tidak terlihat oleh pengemudi sehingga informasi yang tangkap berkurang.</p>
2.	Kondisi Geometrik	 <p>Terdapatnya tikungan tajam di daerah tersebut dan adanya bangunan yang ada dapat mengakibatkan menurunnya jarak pengemudi</p>

		
		<p>Kondisi jalan merupakan tanjakan dan turunan.</p>

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

5. Kecepatan Kendaraan

Kecepatan sesaat atau *spotspeed* di lakukan pada titik di antara titik blackspot baik dari arah kota dan dari arah bandara. Batas kecepatan Jalan Jendral Sudirman di daerah kota adalah 40 km/jam. Dari hasil survei *spot speed* kecepatan rata-rata sepeda motor dan mobil tidak melebihi batas kecepatan yang ditetapkan. Namun persentil 85 menunjukkan kecepatan kendaraan sepeda motor dan mobil melebihi batas kecepatan yang ditetapkan. Persentil 85 digunakan sebagai acuan untuk mewakili kecepatan yang paling sering digunakan oleh pengemudi.

Tabel V. 10 Hasil Analisis Kecepatan Kendaraan dengan Metode Persenti

85

	Kecepatan (km/jam)	
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi
MIN	26	45
MAX	90	90
AVERAGE	61	67
PERCENTILE 85	72	72

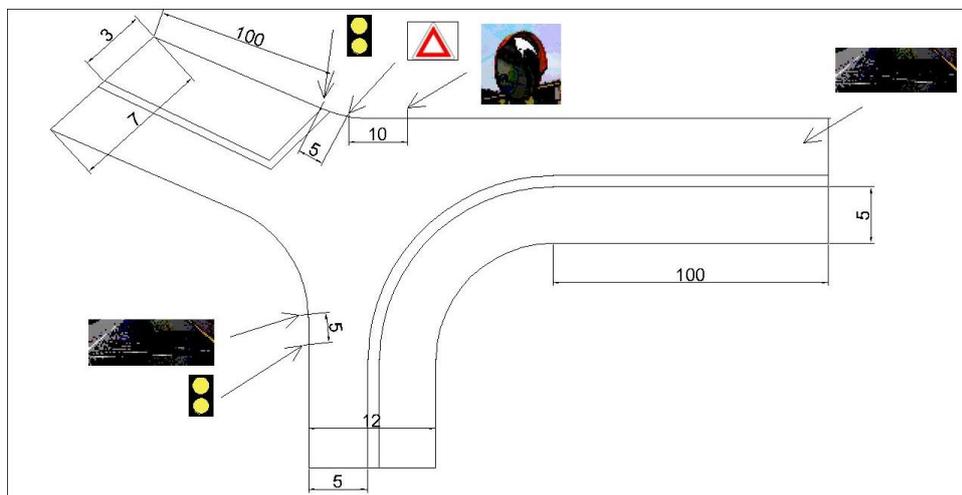
Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

6. Analisis Penyebab Kecelakaan

Pada jalan Raya Membalung desa Bantan daerah rawan kecelakaan terletak pada daerah masjid Al Hidayah. Jalan tersebut memiliki tikungan yang tajam dan tipe jalan tanjakan dan tikungan. Pada tikungan tersebutlah titik darah rawan kecelakaan, di akhir tanjakan tertutup dengan adanya bangunan yang berada di sebelah kiri jalan, sehingga kendaraan dari bawah jika kecepatan tinggi tidak mengetahui jika jalan menikung tajam kekiri sehingga akan memakan lajur dari arah berlawanan, kecepatan rata – rata kendaraan yang melintas pada titik tersebut untuk motor 61 dan mobil 60 km/jam. Kondisi tersebut akan berbahaya jika terdapat kendaraan dari arah berlawanan. Banyak terjadi kecelakaan pada lokasi ini dikarenakan kurangnya antisipasi pengendara terhadap kondisi jalan.

Salin itu juga, untuk penerangan yang ada pada daera terset sangat lah minim sehingga berbahaya untuk pengendara yang melintasi pada area tersebut saat malam hari, karena minimnya jarak pandang yang dapat di lihat oleh pengendara itu sendiri.

7. Rekomendasi



Gambar V. 8 Rekomendasi pada Jl. Raya Membalung

Penambahan rambu batas kecepatan disebelum simpang 3 Bantan. kemudian pemasangan rambu prioritas di salah satu mulut simpang. Pemasangan cermin tikung yang bertujuan agar pengendara dapat melihat kondisi diarah jalan yang berlawanan. Pemasangan rumble strip

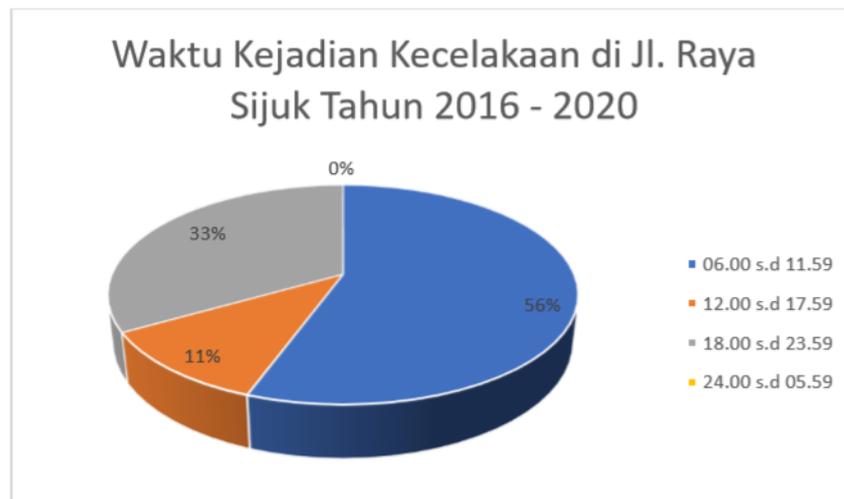
untuk mengurangi kecepatan pengendara. Pemasangan *warning light* untuk memberi peringatan bagi pengendara.

V.3 Jalan Raya Sijuk

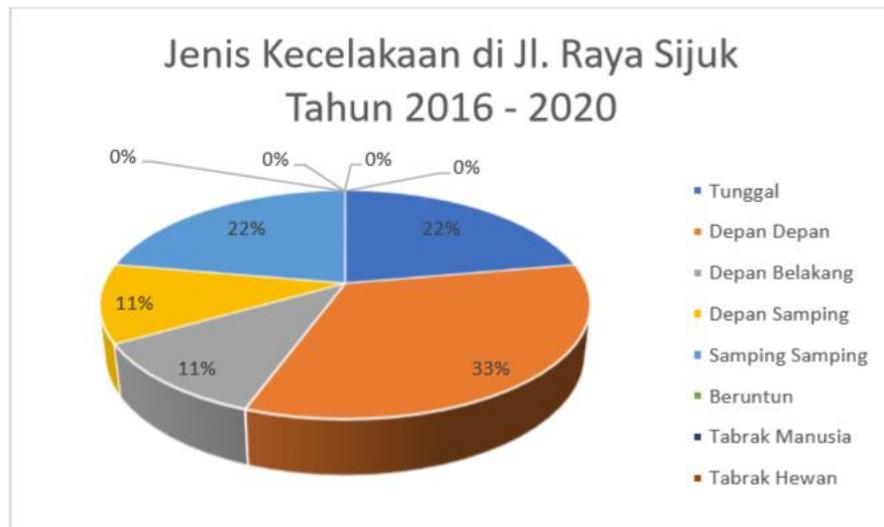
1. Kondisi Umum

Hasil analisis kejadian kecelakaan yang terjadi di sepanjang ruas Jalan Raya Membalong dalam kurun waktu 2016 sampai dengan 2020. Hal ini menyebabkan jenis kecelakaan yang paling banyak terjadi adalah tabrakan depan - Belakang dan depan - depan. Pengguna jalan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah pengendara roda dua, roda empat, dan roda enam. Kejadian kecelakaan paling banyak terjadi antara pukul 06.00 – 11.59. Rincian kecelakaan dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

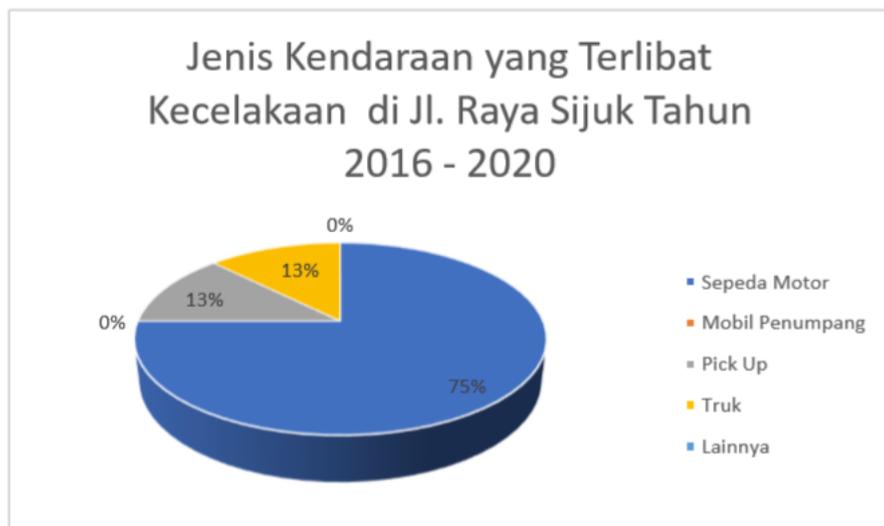
Jalan Raya Sijuk merupakan jalan kolektor yang termasuk dalam jaringan jalan nasional dengan panjang jalan sekitar 35 km. Dengan tipe jalan empat lajur dua arah tanpa median (4/2UD). Lebar jalan rata-rata adalah 6,5 m. Tata guna lahan Jalan Raya Sijuk didominasi oleh pertokoan, pemukiman dan tanah lapang. Dari tahun 2016 sampai dengan 2020 telah terjadi total 14 kecelakaan di sepanjang ruas jalan yang tersebar di beberapa titik.



Gambar V. 9 Waktu Kejadian Kecelakaan di Jl. Raya Sijuk



Gambar V. 10 Jenis Kecelakaan di Jl. Raya Sijuk



Gambar V. 11 Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan di Jl. Raya Sijuk

2. Kondisi Lalu Lintas

Jalan Raya Membalong merupakan jalan yang memiliki lalu lintas yang cukup rendah. Hal ini dikarenakan tata guna lahan yang cenderung banyaknya perkebunan. Selain itu, Jalan Raya Membalong merupakan jalan yang menjadi penghubung antara kabupaten ke Pusat Kota Belitung. Berikut merupakan data volume lalu lintas Jalan Raya Sijuk seperti terlihat pada tabel berikut.

Tabel V. 11 Data Volume Lalu Lintas Jl. Raya Sijuk

Arah	MC	LV	HV
Arah Polres	4475	268	19
Arah ABC Mart	6529	178	0
Arah Jl. Telex	4319	232	23
Jumlah	15323	678	42
Smp	7661.5	678	54.6
V	8394.1		

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

Dari hasil survei pencacahan lalu lintas selama satu jam didapatkan hasil bahwa terdapat 4506 sepeda motor, 866 kendaraan ringan dan 61 kendaraan berat dengan total volume 2065,7 smp. Dari hasil *Traffic Counting* diketahui volume kendaraan kemudian dilakukan perhitungan kapasitas jalan seperti terlihat pada Tabel berikut.

Tabel V. 12 Kapasitas Jalan

Faktor Penyesuaian	Hasil Survei	Koefisien
Co / Kapasitas Dasar	empat-lajur dua arah tak-terbagi	3000
FCw	11	2,10
FCsp	50-50	2,00
FCsf	VL	1.03
FCcs	0,5 – 1,0	0,94

Sumber: MKJI, 1997

$$C = Co \times Fcw \times FCsp \times FCsf \times FCcs \text{ (smp/jam)}$$

$$C = 3000 \times 2,10 \times 2,00 \times 1,03 \times 0,94$$

$$C = 11844$$

Perhitungan tingkat pelayanan jalan:

$$V/C = 8394.1 / 11844 = 0,708722$$

$$V/C = 0,70$$

Dari hasil perhitungan kapasitas jalan (C) sebesar 11844 dengan didapatkan volume lalu lintas (V) sebesar 8394.1. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut maka diketahui Jalan Raya Membalung memiliki

derajat kejenuhan jalan 0,70 yang berarti perbandingan antara jumlah kendaraan dalam waktu satu jam saat jam terawan terjadinya kecelakaan di bandingkan dengan kapasitas ruas jalan masih mampu menampung kendaraan yang melintas.

3. Karakteristik Kecelakaan

Karakteristik kecelakaan yang sering terjadi pada ruas Jalan Jendral Sudirman didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan jumlah kecelakaan selama 5 tahun mencapai 45 kendaraan. Dengan mobil penumpang juga sering terlihat kecelakaan nomor dua setelah sepeda motor. Berikut merupakan data karakteristik kecelakaan kendaraan yang sering terlibat sepanjang tahun 2016 – 2020 pada ruas Jalan Raya Sijuk.

Tabel V. 13 Data Karakteristik Kecelakaan Kendaraan di Jl. Raya Sijuk

No	Terlibat kecelakaan	Jumlah
1	Sepeda Motor	12
2	Mobil Penumpang	0
3	Pick Up	2
4	Truk	2
5	Lainnya	0
Total		16

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

Dari diagram diatas dapat dilihat jika kendaraan tertinggi yang terlibat kecelakaan yaitu sepeda motor 68% dan truk 20% terlibat dalam kejadian kecelakaan di Ruas Jalan Raya Membalong. Sepeda motor menjadi kendaraan yang sering terlibat dalam kejadian kecelakaan dikarenakan sepeda motor merupakan kendaraan terbanyak yang melintasi ruas Jalan Raya Membalong. Hal ini dibuktikan dengan hasil TC yang dilakukan sepeda motor menduduki urutan pertama sebagai kendaraan terbanyak yang melintasi ruas jalan tersebut. Selain itu perilaku pengendara sepeda motor yang kurang berhati – hati dalam berkendara dan juga mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi terutama pada saat kondisi jalan yang lengang.

4. Kondisi Jalan dan Perlengkapannya

Tabel V. 14 Kondisi Jalan dan Perlengkapannya di Jl. Raya Sijuk

No	Komponen yang di Inspeksi	Kondisi pada lokasi
Jalan Raya Sijuk		
1.	Rambu	 <p data-bbox="858 943 1353 1084">Rambu yang menumpuk membuat pengendara menjadi sulit untuk menangkap informasi</p>
		 <p data-bbox="858 1532 1353 1615">Adanya rambu yang berdiri pada perumahan warga</p>

2.	Marka	 <p data-bbox="863 689 1318 775">Marka yang ada sudah pudar dan ada pula yang sudah hilang</p>
----	-------	--

Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

5. Kecepatan Kendaraan

Kecepatan sesaat atau *spotspeed* di lakukan pada titik di antara titik blackspot baik dari arah kota dan dari arah bandara. Batas kecepatan Jalan Jendral Sudirman di daerah kota adalah 40 km/jam. Dari hasil survei *spot speed* kecepatan rata-rata sepeda motor dan mobil tidak melebihi batas kecepatan yang ditetapkan. Namun persentil 85 menunjukkan kecepatan kendaraan sepeda motor dan mobil melebihi batas kecepatan yang ditetapkan. Persentil 85 digunakan sebagai acuan untuk mewakili kecepatan yang paling sering digunakan oleh pengemudi.

Tabel V. 15 Hasil Kecepatan Kendaraan dengan Metode Persentil 85

	Kecepatan (km/jam)	
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi
MIN	20	18
MAX	51	51
AVERAGE	32	30
PERCENTILE 85	41	36.6

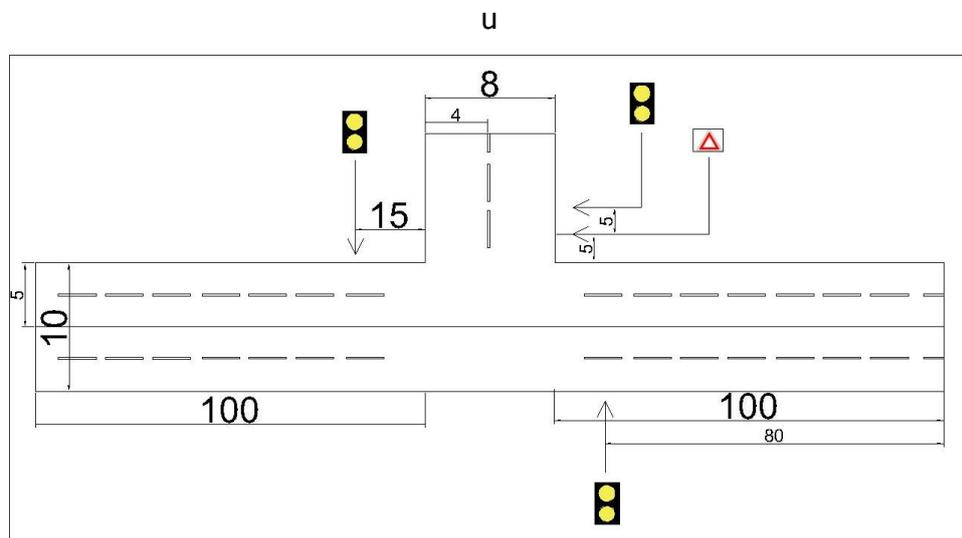
Sumber: PKP Kabupaten Belitung, 2021

6. Analisis Penyebab Kecelakaan

Pada jalan Raya Membalong desa Bantan daerah rawan kecelakaan terletak pada daerah masjid Al Hidayah. Jalan tersebut memiliki tikungan yang tajam dan tipe jalan tanjakan dan tikungan. Pada tikungan tersebutlah titik darah rawan kecelakaan, di akhir tanjakan tertutup dengan adanya bangunan yang berada di sebelah kiri jalan, sehingga kendaraan dari bawah jika kecepatan tinggi tidak mengetahui jika jalan menikung tajam kekiri sehingga akan memakan lajur dari arah berlawanan, kecepatan rata – rata kendaraan yang melintas pada titik tersebut untuk motor 61 dan mobil 60 km/jam.

Kondisi tersebut akan berbahaya jika terdapat kendaraan dari arah berlawanan. Banyak terjadi kecelakaan pada lokasi ini dikarenakan kurangnya antisipasi pengendara terhadap kondisi jalan. Selain itu juga, untuk penerangan yang ada pada daerah tersebut sangat minim sehingga berbahaya untuk pengendara yang melintasi pada area tersebut saat malam hari, karena jarak pandang yang dapat di lihat oleh pengendara itu sendiri.

7. Rekomendasi



Gambar V. 12 Rekomendasi pada Jl. Raya Sijuk

Perbaikan dan penempatan ulang rambu prioritas karena rambu sebelumnya sudah mulai memudar dan terdapat beberapa rambu yang ada disekitar daerah tersebut penempatannya kurang terlihat sehingga dapat mengurangi informasi yang disampaikan. Perbaikan *warning light*,

warning light sebelumnya sudah tidak aktif ada baiknya untuk segera diperbaiki agar pengendara dapat lebih berkendara dengan lebih hati – hati lagi. Perbaikan marka, marka sebelumnya sudah memudar dan hampir tak terlihat.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

VI.1 Kesimpulan

1. Penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan di Kabupten Belitung sampai dengan tahun 2020 berdasarkan hasil inventarisasi program-program yang tercantum didalam Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 – 2035 baru mencapai 75 % dengan rincian pencapaiannya sebagai berikut: Pilar I sebesar 47%, Pilar II sebesar 100%, Pilar III sebesar 68%, Pilar IV sebesar 72% dan Pilar V sebesar 72%, dimana Pilar I dan IV masih berada di bawah capaian prosentase rata –rata.
2. Jumlah kecelakaan lalu lintas di Kabupten Belitung selama 5 tahun terakhir mengalami fluktuatif dengan total kejadian sebanyak 116 kejadian, dimana tingkat fatalitas tiap tahun selalu mengalami penurunan dengan prosentase rata – rata sebesar 23,2%.
3. Hasil identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) menggunakan metode Z - Score dan BKA., diperoleh 24 ruas jalan yang teridentifikasi sebagai DRK, dengan 3 ruas jalan memperoleh peringkat tertinggi yang akan dilakukan usulan penanganan yaitu Jalan Jendral Sudiman (bobot = 133), Jalan Raya Membalong (bobot = 85) dan Jalan Sijuk (bobot =65).
4. Usulan penanganan DRK yang diberikan berupa penanganan jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang sebagaimana dijelaskan dalam pembahasan masing – masing ruas jalan.

VI.2 Saran

Untuk meningkatkan penyelenggaraan keselamatan jalan di Kabupten Belitung beberapa saran yang diberikan antara lain:

1. Pilar I

Pada Pilar I pada Kabupaten Belitung yang masih kurang pada penilaian kuisisioner yang sudah dibagikan, ada beberapa yang harus diperhatikan yaitu harus bekerjasama dengan instansi – instansi lainnya atau mempunyai kelembagaan tersendiri untuk mengawasi keselamatan jalan di Kabupaten Belitung. Hal ini agar mendapatkan hasil yang baik dalam memperhatikan keselamatan. Menciptakan peraturan mengenai keselamatan, menilai/memeriksa peraturannya, dan mensosialisaikan kepada msyarakat agar mendapatkan hasil yang efektif.

2. PilarII

Pada Pilar II ini, hampir semua indikator sudah dilaksanakan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Kabupaten Belitung. Namun, dalam implementasinya tetap masih ada hambatan sehingga program-program yang direncanakan belum terlaksana secara maksimal. Kegiatan yang rutin dilakukan DPUPR Kabupaten Belitung yakni perbaikan jalan guna meningkatkan keselamatan bagi pengguna jalan. Namun, disisi lain masih terdapat indikator yang belum dilaksanakansecaramaksimal yakni terkait tersedianya fasilitas pejalan kaki yang menggunakan pagar pengaman (*fencing*).

3. Pilar III

Pada Pilar III di Kabupaten Belitung yang didapat dari analisis data dan wawancara tidak cukup baik dalam pelaksanaan RUNK ada beberapa hal yang harus diperhatikan agar Pilar III lebih baik yaitu dengan mempersiapkan pedoman tentang pembatasan kecepatan kendaraan, memperketat permasalahan tentang Penganan muatan lebih (*Overloading*), menyempurnakan prosedur uji tipe bagi Kendaraan Bermotor yang bukan baru dan modifikasi, dan memiliki riset dan desain tentang kendaraan bermotor yang berguna untuk menambah wawasan bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Belitung.

4. Pilar IV

Pada Pilar IV di Kabupaten Belitung sudah cukup baik dalam pelaksanaan RUNK hanya saja perlu pengembangan tentang penggunaan Elektronik dalam penegakan hukum untuk mempermudah serta mempercepat dalam memproses kejadian – kejadian kecelakaan lalu lintas.

5. Pilar V

Pada Pilar V di Kabupaten Belitung sudah sangat baik dalam pelaksanaan RUNK hanya saja ada beberapa variabel yang harus diperhatikan, yaitu program rehabilitas kecelakaan dan Riset penanganan korban kecelakaan dimana Program rehabilitas sebaiknya dilakukan bersama dengan rumah sakit agar dinas kesehatan mengetahui tentang penanganan korban kecelakaan dan melakukan riset riset tentang penanganan korban kecelakaan untuk menambah wawasan serta sebagai bahan untuk sosialisasi dalam penanganan korban pasca kecelakaan.

Penanganan 5 pilar RUNK dapat dijadikan referensi oleh *stakeholder* terkait di Kabupten Belitung untuk data base dalam program penanganan keselamatan jalan serta sebagai acuan dalam Forum LLAJ. Untuk meminimalisir kejadian kecelakaan lalu lintas di 3 lokasi DRK, Pemerintah Kabupten Belitung bisa menggunakan usulan jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang yang telah direkomendasikan sebagai bahan masukan dalam menyusun kegiatan penanganan daerah rawan kecelakaan di Kabupten Belitung kedepannya.

Penyelenggaraan Praktek Kerja Profesi (PKP) tahun 2021 tentunya memiliki manfaat bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan. Adapun saran yang dapat disampaikan dalam kegiatan PKP tahun ini agar sesuai dengan manfaat yang diharapkan bagi kampus antara lain:

1. Perlu adanya pembekalan materi yang lebih matang lagi khususnya terkait evaluasi Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan.
2. Penilaian RUNK masih dalam konteks pandangan atau persepsi perwasiswa, disarankan untuk penilaian RUNK perlu adanya pedoman atau indikator yang jelas.

3. Perlu adanya proses surat menyurat yang lebih cepat dari kampus kepada dinas perhubungan terkait pelaksanaan PKP.
4. Perlu adanya pemilihan waktu PKP yang lebih tepat sehingga tidak berbenturan waktu monitoring angkutan lebaran seperti PKP tahun ini.
5. Perlu adanya saran dan masukan dari Dinas Perhubungan selaku instansi lokasi PKP kepada kampus dan respon balik dari kampus kepada Dinas Perhubungan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____,(2013), Instruksi Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2013 tentang Rencana Aksi Peningkatan Keselamatan Transportasi, Jakarta
- _____,(2014), Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan, Jakarta
- _____,(2009), Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 4 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru, Jakarta
- _____,(2009), Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru, Jakarta
- _____,(1993), Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan, Jakarta
- _____,(1993), Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Berserta Komponen – Komponennya, Jakarta
- _____,(1997), Manual Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2007, Jakarta
- _____,(2013), Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, Jakarta
- _____,(2020), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2020 tentang Marka Jalan, Jakarta
- _____,(2020), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2020 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, Jakarta
- _____,(2015), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, Jakarta
- _____,(2015), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Jakarta

- _____,(2014), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Jakarta
- _____,(2013), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Barang, Jakarta
- _____,(2012), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta
- _____,(2012), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Jakarta
- _____,(2006), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Jakarta
- _____,(2000), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi, Jakarta
- _____,(1965), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan – Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, Jakarta
- _____,(1965), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Jakarta
- _____,(2016), Surat Keputusan Bupati Kabupaten Belitung Nomor 188.45- 503/2020 tentang Pembentukan Pusat Pelayanan Keselamatan Terpadu/ *Public Safety Center 119*, Kabupaten Belitung
- _____,(2017), Surat Keputusan Bupati Kabupaten Belitung Nomor 445/132/DKK/I/2020 Tentang Penunjukan Tim Pusat Pelayanan Keselamatan Terpadu/ *Public Safety Center 119*, Kabupaten Belitung
- _____,(2009), Undang - Undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta

_____(2004), Undang - Undang Negara Republik Indonesia Nomor 38
Tahun 2004 tentang Jalan, Jakarta

_____(1964), Undang – Undang Negara Republik Indonesia Nomor 33
Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang,
Jakarta

_____(1964), Undang - Undang Negara Republik Indonesia Nomor 34
Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Jakarta

Departemen Perhubungan. *Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan*,
Jakarta

Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah, 2004. *Pedoman Penanganan
Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Pd T-09-2004-B)*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga, 1992. *Standar Perencanaan Geometri Jalan Antar
Kota*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga, 1992. *Standar Perencanaan Geometri Jalan
Perkotaan*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga, 1992. *Panduan Teknik I Rekayasa Keselamatan
Jalan*. Jakarta

Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, 1999,
*Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas di Wilayah
Perkotaan*. Jakarta

Badan Pusat Statistika Kabupaten Belitung, 2020. Kabupaten Belitung Dalam
Angka 2020, Kabupaten Belitung

Austroroads. (1992). *Road Crashes, Guide and Traffic Engineering Practice*, Part 4,
Sydney

A. Jotin Khisty & B. Kent Lall. 2003. Dasar-dasar Rekayasa Transportasi jilid 1
edisi ketiga. Erlangga. Jakarta

Hasan, M. I. (2001). *Pokok-pokok Materi Statistik I (Statistik Deskriptif)*, Edisi
Kedua, Bumi Aksara, Jakarta

Tim Praktek Kerja Profesi Kota Balikpapan 2017. Buku Kinerja Keselamatan
Transportasi Jalan Kabupaten Belitung. Tegal: Politeknik Keselamatan

Transportasi Jalan

Pignataro, L. J. (1973). *Traffic Engineering Theory and Practice*, Prentice Hall, Inc, Englewood Cliffs, New Jersey

Simamora, Maya Ansarida, 2011. *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Belmera. Skripsi Sarjana*, Departemen Teknik Sipil, Bidang Rekayasa Transportasi. Medan: Universitas Sumatera Utara

Sudjana. 1996. *Metode Statistika*. Bandung: Tarsito

Sugiyono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.

Sugiyono. 2007. *Statistik Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.

Warpani. 1999. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB