

EVALUASI STANDAR LAIK FUNGSI JALAN SEBAGAI UPAYA MEWUJUDKAN JALAN BERKESELAMATAN PADA RUAS JALAN NASIONAL DI PULAU BANGKA

Ormuz Firdaus

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Bangka Belitung, Bangka

email: ormuz.firdaus@yahoo.co.id

ABSTRAK

Pangkalpinang sebagai ibukota Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang berpusat di Pulau Bangka harus menyediakan sarana dan prasarana kota untuk menunjang kelancaran dari pertumbuhan ekonomi Kota Pangkalpinang maupun akses penghubung dengan Kabupaten terdekatnya yaitu Kabupaten Bangka, Bangka Tengah, Bangka Selatan, dan Bangka Barat. Aktivitas pergerakan kendaraan dengan sempitnya badan jalan dan tidak memenuhinya standar geometrik jalan menyebabkan gangguan fungsi jalan. Penelitian ini dilakukan dengan pengumpulan data, berupa data primer yang terdiri dari data laik fungsi jalan, data inspeksi keselamatan jalan, data geometrik jalan. Sedangkan data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait berupa data kecelakaan, data volume lalu lintas, dan data jumlah penduduk. Pengolahan data menggunakan Microsoft Excel berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997) dan standar laik fungsi jalan PP No.34/2006. Hasil inspeksi keselamatan jalan pada tiga titik pengamatan yaitu Pangkalpinang-Sungailiat, Pangkalpinang-Muntok, dan Pangkalpinang-Koba-Toboali. Dengan mendata secara rata-rata sepanjang akses ruas jalan nasional sebagai akses penghubung dengan mendata segmen jalan sepanjang 500 meter menyatakan bahwa lebar rata-rata jalan tidak memenuhi standar jalan untuk jalan nasional dengan fungsi kolektor primer yaitu 5,5-6 meter, monitoring terhadap titik rawan kecelakaan menunjukkan rata-rata jalan tidak memenuhi unsur keselamatan jalan, dengan nilai resiko (R) yang tidak dapat diidentifikasi yang bias mencapai 100%. Dengan adanya penanganan berupa pelebaran jalan sesuai standar yaitu minimal 7 meter, penegasan ulang marka jalan, perbaikan lampu penerangan jalan, memasang rambu-rambu dan pelengkap jalan, juga perbaikan perkerasan dan bahu jalan diharapkan menurunkan nilai resiko pada Jalan Nasional di Pulau Bangka untuk meningkatkan keselamatan jalan.

Kata Kunci: *keselamatan jalan, laik fungsi jalan, nilai resiko*

PENDAHULUAN

Pulau Bangka merupakan bagian dari Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, yang sedang dalam tahapan pembangunan dan tumbuh dengan pesat. Sebagai pusat pemerintahan, dengan Pangkalpinang sebagai ibukota Provinsi yang berpusat di Pulau Bangka harus menyediakan sarana dan prasarana kota untuk menunjang kelancaran dari pertumbuhan ekonomi Kota Pangkalpinang maupun akses penghubung dengan Kabupaten terdekatnya yaitu Kabupaten Bangka, Bangka Tengah, Bangka Selatan, dan Bangka Barat. Dalam hal perkembangan wilayah kepulauan akses jalan penghubung memiliki peranan penting dalam pengembangan wilayah yang terhubung oleh jaringan jalan kolektor primer yang merupakan akses jalan nasional.

Kecelakaan disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor manusia, faktor lingkungan dan jalan raya dan faktor kendaraan, akan tetapi ketiganya sering berkombinasi dalam berkontribusi menyebabkan kecelakaan. Pengemudi yang kurang hati-hati berkombinasi dengan kondisi kendaraan yang tidak baik, maupun dengan kondisi perkerasan jalan.

Laik fungsi jalan juga merupakan bagian dari syarat pengoperasian jalan, kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan keselamatan bagi penggunaannya, dan persyaratan administratif yang memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan dan pengguna jalan, sehingga jalan tersebut dapat dioperasikan untuk umum.

Untuk mengetahui tingkat keselamatan suatu jalan diperlukan suatu tindakan inspeksi. Dan dalam penelitian ini akan melakukan analisis keselamatan jalan, yang bertujuan untuk mengetahui tingkat keselamatan pada ruas jalan nasional di pulau Bangka dan upaya-upaya yang diperlukan untuk meningkatkan keselamatan jalan serta memastikan bahwa seluruh skema jalan dapat beroperasi seaman mungkin dilihat dari semua sisi pengguna jalan.

Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui jaringan jalan nasional beroperasi di Pulau Bangka apakah telah memenuhi jalan berkeselamatan dengan memperhitungkan nilai resiko keselamatan jalan.
2. Untuk menganalisis upaya penanganan untuk meningkatkan keselamatan jalan pada ruas jalan nasional di Pulau Bangka.

METODE PENELITIAN

Data Sekunder

Data-data yang dikumpulkan berupa Data Kecelakaan, untuk mengetahui seberapa besar kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan yang disurvei yaitu pada ruas jalan Pangkalpinang-Sungailiat (Jalan Merawang), Ruas jalan Pangkalpinang-Muntok (Jalan Puding Besar), dan ruas jalan Pangkalpinang-Koba (jalan Penyak). Data diperoleh dari Kepolisian setempat. Data volume lalu lintas, data volume lalu lintas pada masing-masing ruas jalan diperlukan untuk menimbulkan kesesuaian

terhadap kondisi ruas jalan yang memenuhi ketentuan keselamatan jalan, data volume lalu lintas ini mengacu pada kondisi 3 ruas Jalan tersebut dalam tahun 2017. Data Jumlah Penduduk diperoleh dari Badan Pusat Statistik Provinsi Bangka Belitung 2017. Juga Sketsa Lokasi dan jaringan jalan diperoleh dari Dinas PU Provinsi Bangka Belitung.



Gambar 1. Peta Lokasi Studi

Data Primer

- Survei Potongan Melintang Badan Jalan
 - Survei Potongan Melintang Badan Jalan.
 - Bahu yang terdiri dari ; Survei Lebar Bahu
- Selokan samping
- Survei Alinyemen Horizontal dan Alinyemen Vertikal.
- Survei Uji Laik Fungsi Teknis Struktur Perkerasan Jalan.
 - Survei kesesuaian struktur perkerasan jalan dengan lalu lintas yang dilayani, kelas fungsi jalan, dan kelas pengguna jalan
 - Kondisi perkerasan jalan terdiri dari ; Survei kedalaman lubang
- Survei Uji Laik Fungsi Teknis Struktur Bangunan Pelengkap Jalan.
- Survei Uji Laik Fungsi Teknis Penyelenggaraan Manajemen Dan Rekayasa Lalu-lintas.
 - Survei Marka
 - Survei Rambu
 - Survei Trotoar
 - Survei tempat Penyebrangan
- Uji Laik Fungsi Teknis Perlengkapan Jalan
 - Survei Marka
 - Survei Trotoar
 - Survei Fasilitas Pendukung Lalu-lintas dan Angkutan Jalan.
- Nilai Resiko, untuk mendapatkan nilai resiko harus dilakukan survei untuk setiap segmen zona fokus jalan dengan mengukur dimensi jalan, kondisi perkerasan jalan, jarak dan obyek sisi jalan, dan kelengkapan rambu dan marka jalan.

Pengumpulan Data Standar Laik Jalan

1. Data Ruas Jalan

A. Ruas jalan Pangkalpinang-Sungailiat (Jalan Merawang)



Gambar 2. Kondisi Ruas Jalan Pangkalpinang-Sungailiat

Tabel 1. Data Ruas Jalan Pangkalpinang-Sungailiat

Ruas Jalan Pangkalpinang-Sungailiat (Jalan Merawang)	
Panjang Jarak	31,1 km
Panjang Segmen Diukur	500 m
Lebar Jalur	6 m
Lebar Lajur	3 m
Bahu Jalan	1 m
Tipe Jalan	2/2 UD
Trotoar	Tidak ada
Median	Tidak ada
Saluran Drainase	Ada
Marka Jalan	Ada
Jenis Jalan	Kolektor
Status Jalan	Nasional
Kondisi Jalan	Baik

B. Ruas jalan Pangkalpinang-Muntok (Jalan Puding Besar)



Gambar 3. Kondisi Ruas Jalan Pangkalpinang-Muntok

Tabel 2. Data Ruas Jalan Pangkalpinang-Muntok

Ruas Jalan Pangkalpinang-Muntok (Jalan Puding Besar)	
Panjang Jarak	136,8 km
Panjang Segmen Diukur	500 m
Lebar Jalur	6 m
Lebar Lajur	3 m
Bahu Jalan	1 m
Tipe Jalan	2/2 UD
Trotoar	Tidak ada
Median	Tidak ada
Saluran Drainase	Ada
Marka Jalan	Ada
Jenis Jalan	Kolektor
Status Jalan	Nasional
Kondisi Jalan	Baik

C. Ruas jalan Pangkalpinang-Koba-Toboali (Jalan Penyak)



Gambar 4. Kondisi Ruas Jalan Pangkalpinang-Koba

Tabel 3. Data Ruas Jalan Pangkalpinang-Koba-Toboali

Ruas Jalan Pangkalpinang-Koba (Jalan Penyak)	
Panjang Jarak	30,1 km
Panjang Segmen Diukur	500 m
Lebar Jalur	5,5 - 6 m
Lebar Lajur	3 m
Bahu Jalan	1 m
Tipe Jalan	2/2 UD
Trotoar	Tidak ada
Median	Tidak ada
Saluran Drainase	Ada
Marka Jalan	Ada
Jenis Jalan	Kolektor
Status Jalan	Nasional
Kondisi Jalan	Baik

3. Inspeksi Keselamatan Jalan

A. Inspeksi Keselamatan Jalan Pangkalpinang-Sungailiat (Jalan Merawang)

Tabel 4. Inspeksi Keselamatan Jalan Pangkalpinang-Sungailiat Segmen 0-500 meter

Daftar Periksa	Hasil Periksa	Standar Laik	Status
Bahu Jalan (lebar)	1,0 m	Minimum 2 m	LS
Saluran Drainase (lebar)	80 + 50 cm	80 + 50 cm	L
Parkir (lebar lajur kiri)	-	Minimum 2,5 m	TLF
Lampu Penerangan Jalan	-	0,6 m diluar perkerasan	TLF
Standar Rambu	-	Harus terdapat rambu	TLF
Standar Marka	Marka jelas	Marka harus jelas	L
Keberadaan tanaman	-	Di izinkan diameter ≥ 10 cm	TLF
Kedalaman lubang	-	Maksimum 50 mm	TLF
Jarak Pandang	JPH : 40 m	JPH : 40 m	L
Trotoar	-	Minimum 1,5 m	TLF

B. Inspeksi Keselamatan Jalan Pangkalpinang-Muntok (Jalan Puding Besar)

Tabel 5. Inspeksi Keselamatan Jalan Pangkalpinang-Muntok (Puding Besar) Segmen 0-500 meter

Daftar Periksa	Hasil Periksa	Standar Laik	Status
Bahu Jalan (lebar)	1,0 m	Minimum 2 m	LS
Saluran Drainase (lebar)	80 + 50 cm	80 + 50 cm	L
Parkir (lebar lajur kiri)	-	Minimum 2,5 m	TLF
Lampu Penerangan Jalan	-	0,6 m diluar perkerasan	TLF
Standar Rambu	-	Harus terdapat rambu	TLF
Standar Marka	Marka jelas	Marka harus jelas	L
Keberadaan tanaman	-	Di izinkan diameter ≥ 10 cm	TLF
Kedalaman lubang	-	Maksimum 50 mm	TLF
Jarak Pandang	JPH : 40 m	JPH : 40 m	L
Trotoar	-	Minimum 1,5 m	TLF

C. Inspeksi Keselamatan Jalan Pangkalpinang-Koba-Toboali (Jalan Penyak)

Tabel 6. Inspeksi Keselamatan Jalan Pangkalpinang-Koba-Toboali (Jalan Penyak) Segmen 0-500 meter

Daftar Periksa	Hasil Periksa	Standar Laik	Status
Bahu Jalan (lebar)	1,0 m	Minimum 2 m	LS
Saluran Drainase (lebar)	80 + 50 cm	80 + 50 cm	L
Parkir (lebar lajur kiri)	-	Minimum 2,5 m	TLF
Lampu Penerangan Jalan	-	0,6 m diluar perkerasan	TLF
Standar Rambu	-	Harus terdapat rambu	TLF
Standar Marka	Marka jelas	Marka harus jelas	L
Keberadaan tanaman	-	Di izinkan diameter ≥ 10 cm	TLF
Kedalaman lubang	-	Maksimum 50 mm	TLF
Jarak Pandang	JPH : 40 m	JPH : 40 m	L
Trotoar	-	Minimum 1,5 m	TLF

Inspeksi Keselamatan Jalan Segmen Jalan 0-500 meter. Inspeksi keselamatan jalan dilakukan dengan pengamatan dan pengukuran secara sampling rata-rata geometrik jalan Pangkalpinang-Sungailiat yaitu dilakukan di jalan Merawang dengan jarak sekitar 20, geometrik jalan Pangkalpinang-Muntok yaitu dilakukan di jalan Puding Besar dengan jarak sekitar 42 km, dan geometrik jalan Pangkalpinang-Koba yaitu dilakukan di jalan Penyak dengan jarak sekitar 36 km dari pusat kota Pangkalpinang, untuk mengidentifikasi resiko-resiko defisiensi keselamatan dan mencegah terjadinya kecelakaan. Pengukuran dan pengamatan pada segmen jalan dengan jarak 500 meter.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Laik Fungsi Jalan

Dikarenakan ruas jalan Pangkalpinang-Sungailiat (Jalan Merawang), Ruas jalan Pangkalpinang-Muntok (Jalan Puding Besar), dan ruas jalan Pangkalpinang-Koba (Jalan Penyak) memiliki kondisi geometrik dan karakteristik jalan yang hampir sama, maka dilakukan secara gabungan secara umum untuk analisis untuk standar laik jalannya.

a. Analisis Potongan Melintang Badan Jalan

Data potongan melintang badan jalan di ukur agar dapat dianalisis menurut ketentuan standar laik fungsi jalan PP No.34/2006 yang mengacu pada jalan yang berkeselamatan. Analisis terkait potongan melintang badan jalan adalah lajur lalu lintas, bahu, selokan samping.

Tabel 7. Analisis Potongan Melintang Jalan

No	Elemen Teknis Jalan	Lebar (cm/m)	Kemiringan melintang	Status Laik
1	Lajur lalu lintas	3 m	2 %	Tidak Laik Fungsi
2	Bahu Jalan (turun tidak diperkeras)	1,00	3 %	Laik Bersyarat
3	Selokan Samping (trapesium)	80 + 50 cm	-	Laik

Tabel menggambarkan kondisi eksisting pada 3 titik lokasi ruas jalan. Dapat diketahui potongan melintang badan jalan seperti lajur lalu lintas dikategorikan tidak laik dengan persyaratan teknis jalan, dengan lebar lajur 2,75 – 3 meter. Standar laik jalan minimal 7 m, dengan lebar lajur minimal 3,5 meter. Dapat dilihat juga bahu jalan mempunyai lebar bahu 1 meter lebih rendah

dari badan jalan dan tidak diperkeras sehingga tidak sesuai dengan rekomendasi, maka dikategorikan laik bersyarat. Demikian juga dengan selokan samping dengan lebar dimensi rata-rata atas 80 cm dan lebar bawah 50 cm sesuai dengan rekomendasi, sedangkan untuk yang wilayah yang tidak terdapat saluran samping agar dapat disesuaikan.

b. Analisis Alinyemen Horizontal dan Alinyemen Vertikal

Data alinyemen horizontal dan alinyemen vertikal diukur agar dapat dianalisis menurut ketentuan standar laik fungsi jalan PP No.34/2006 yang mengacu pada jalan yang berkeselamatan. Analisis terkait adalah lajur alinyemen horizontal pada bagian lurus, persimpangan dan vertikal bagian lurus.

Tabel 8. Analisis Alinyemen Horizontal dan Alinyemen Vertikal

No	Elemen Teknis Jalan	Panjang (km)	Lingkungan Jalan	Status Laik
1	Bagian lurus horizontal (Medan Datar dan berbukit)	0,5	Pemukim an, Komersial	Laik Bersyarat
2	Persimpangan sebidang horizontal	-	Pemukim an, Komersial	Laik Bersyarat
3	Bagian lurus vertikal	-	Pemukim an, Komersial	Laik Bersyarat

Dari tabel dapat diketahui bagian lurus horizontal dengan panjang berdasarkan pembatasan segmen 500 meter secara acak medan jalan datar dan berbukit, yang harusnya minimal panjang 3 km, dikarenakan rata-rata segmen jalan sesungguhnya lebih dari 3 km sehingga dikategorikan laik bersyarat (penyesuaian), dapat dilihat juga persimpangan sebidang horizontal memiliki masing-masing panjang sesuai dengan rekomendasi karena Untuk mempertahankan kecepatan arus lalu-lintas diupayakan jarak antara persimpangan sebidang terdekat tidak kurang dari 0,50 km, untuk mengatasi jalan masuk yang banyak dapat dibuat lajur samping untuk menampung semua jalan masuk dan membatasi bukaan sebagai jalan masuk ke lajur.

c. Laik Fungsi Teknis Struktur Perkerasan Jalan

Data uji laik fungsi teknis struktur perkerasan jalan diukur agar dapat dianalisis menurut ketentuan standar laik fungsi jalan PP No.34/2006 yang mengacu pada jalan yang berkeselamatan.

Tabel 9. Analisis Laik Fungsi Teknis Struktur Perkerasan Jalan

No	Elemen Teknis Jalan	Kondisi perkerasan jalan	Status Laik
1	Jenis perkerasan	Berpenutup aspal	Laik Bersyarat
2	Kedalaman lubang	58 mm	Laik Bersyarat
3	Intensitas lubang	40 m ² /km	Laik Bersyarat
4	Lebar retak	Retak memanjang	Laik Bersyarat
5	Intensitas retak	80 m ² /km	Laik Bersyarat
6	Tekstur perkerasan	Permukaan jalan rata	Laik Bersyarat

Tabel kondisi perkerasan pada masing-masing ruas jalan dapat dikategorikan baik, namun ada beberapa titik yang terjadi kerusakan, dengan kedalaman lubang rata-rata 58 mm tidak sesuai dengan rekomendasi yang ditetapkan maksimum 50 mm, maka perlu perbaikan kecil jalan. Sedangkan untuk intensitas lubang dalam kategori baik sesuai dengan rekomendasi 0-40 m²/km dan intensitas retak juga dalam kategori baik 80 m²/km dengan rekomendasi 0-100 m²/km.

d. Laik Fungsi Teknis Struktur Pelengkap Jalan

Data laik fungsi teknis struktur pelengkap jalan diukur agar dapat dianalisis menurut ketentuan standar laik fungsi jalan PP No.34/2006 yang mengacu pada jalan yang berkeselamatan.

Tabel 10. Analisis Laik Fungsi Teknis Struktur Pelengkap Jalan

Elemen Teknis Jalan	Posisi terhadap lajur lalu-lintas	Lebar lajur efektif	Status Laik
Tempat Parkir	-	-	Laik Bersyarat

Dari tabel dengan kondisi lebar lajur efektif 2,75 - 3 m jelas menghambat lalu lintas dengan tergangkasnya 3 m pada kiri lajur oleh areal parkir. Sehingga untuk kebutuhan parkir pada masing-masing ruas jalan disesuaikan dengan tata guna lahan setempat. Maka kondisi ini dikategorikan laik bersyarat dengan perlu perbaikan dan penyesuaian pada sektor areal parkir agar lajur efektif bisa dimaksimalkan.

e. Laik Fungsi Teknis Penyelenggaraan Manajemen Dan Rekayasa Lalu lintas

Laik fungsi teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di amati agar dapat dianalisis menurut ketentuan standar laik fungsi jalan PP No.34/2006 yang mengacu pada jalan yang berkeselamatan.

Tabel 11. Analisis Laik Fungsi Teknis Penyelenggaraan Manajemen Dan Rekayasa Lalu lintas

No	Elemen Teknis Jalan	Panjang	Lebar garis	Jarak antar garis	Status Laik
1	Pembagi jalur dan lajur	Sesuai kebutuhan	0,12 m	0,3 m	Laik Bersyarat
	Zebra Cross	3 m	0,3 m	0,3 m	Laik Bersyarat

Dari tabel tersebut, dapat dijelaskan sesuai dengan kondisi lapangan pada marka pembagi jalur dan lajur, garis sumbu dan pemisah jalur terputus, garis sumbu dan pemisah lajur penuh, hanya garis sumbu terputus-putus dengan lebar garis 0,12m, tetapi hanya marka sudah terlihat kurang jelas. Sesuai dengan rekomendasi maka di kategorikan laik bersyarat dengan perbaikan kecil pada kejelasan marka. Sedangkan Zebra cross berdasarkan hasil pengukuran panjang garis zebra cross 2,5m, lebar garis zebra cross 0,3m, jarak antara garis 0,3m. Titik lokasinya seseuai dengan peruntukan tata guna lahan yang ada.

f. Laik Fungsi Teknis Perlengkapan Jalan, yang Terkait Langsung dengan Pengguna Jalan

Laik fungsi teknis Perlengkapan Jalan, yang Terkait Langsung dengan Pengguna Jalan di amati agar dapat dianalisis menurut ketentuan standar laik fungsi jalan PP No.34/2006 yang mengacu pada jalan yang berkeselamatan.

Tabel 12. Analisis Laik Fungsi Teknis Perlengkapan Jalan, yang Terkait Langsung dengan Pengguna Jalan

Elemen Teknis Jalan	Kondisi	Status Laik
Marka	Bentuk dan Warna	Garis terputus (putih), Garis penuh (putih), Zebra cross (putih)
	Kondisi Marka	Garis marka tidak jelas

Pada tabel sesuai dengan kondisi, kondisi marka sesuai dengan bentuk rekomendasi dengan bentuk garis terputus, penuh, zebra cross dan berwarna putih. Hanya saja kondisi garis marka sudah tidak jelas sehingga perlu perbaikan kecil.

g. Kondisi Fasilitas Pendukung Lalu-lintas dan Angkutan Jalan sebagai perlengkapan jalan

Tabel 13. Kondisi Fasilitas Pendukung Lalu-lintas dan Angkutan Jalan sebagai perlengkapan jalan

Elemen Teknis Jalan		Kondisi	Status Laik
Fasilitas Pendukung Lalu-lintas dan Angkutan Jalan	Tempat Parkir	Tempat parkir berada <u>didalam rumaja</u>	Tidak Laik
	Rambu dan Marka Parkir	<u>Hampir merata pada semua tidak terdapat rambu petunjuk dan marka Parkir</u>	Tidak Laik
	Lampu Penerangan Jalan	<u>0.6 m dari tepi paling luar perkerasan jalan, sedang beberapa titik perlu pemasangan penerangan jalan</u>	<u>Laik bersyarat</u>

Tabel menunjukkan bahwa tempat parkir berada di dalam rumaja (ruang manfaat jalan), kondisi ini tidak diperkenankan pada badan jalan, dan harus berada diluar rumaja, ini disebabkan beberapa titik tata guna lahan tidak menyediakan lahan parkir sehingga tempat parkir dikondisikan pada badan jalan. Hanya lampu penerangan jalan yang sesuai dengan rekomendasi berada 0,6 m pada tepi paling luar perkerasan, pada beberapa titik juga perlu dipasangkan lampu penerangan jalan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis keselamatan jalan pada ruas jalan nasional di Pulau Bangka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Jaringan jalan yang sudah beroperasi pada jalan nasional di Pulau Bangka belum memenuhi jalan yang berkeselamatan, dengan memperhitungan nilai resiko (R) pada ruas jalan Pangkalpinang-Sungailiat (Jalan Merawang), Ruas jalan Pangkalpinang-Muntok (Jalan Puding Besar), dan ruas jalan Pangkalpinang-Koba-Toboali (jalan Penyak) didapatkan nilai resiko total sebesar 50-100% atau termasuk jalan dengan tingkat kepentingan penanganan rendah yang berarti jalan nasional di Pulau Bangka perlu dilakukan monitoring atau pemantauan terhadap titik-titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Selain itu sepanjang segmen jalan merupakan segmen jalan dengan nilai

resiko terbesar yang berarti segmen jalan dengan tingkat keselamatan paling rendah.

2. Upaya meningkatkan keselamatan jalan pada ruas jalan nasional di Pulau Bangka adalah dengan penanganan yang dapat dilakukan skala perioritas dengan pelebaran jalan sesuai standar laik jalan minimal 7 meter. Hal-hal lain yang dapat meningkatkan standar laik jalan dengan menurunkan nilai resiko yaitu berupa penegasan ulang marka jalan, perbaikan lampu penerangan jalan, memasang rambu-rambu sebagaimana mestinya, penanganan perparkiran yang paling bermasalah pada badan jalan, dan perbaikan perkerasan. Dengan demikian dapat meningkatkan nilai keselamatan jalan dan menurunkan tingkat potensi kecelakaan.

REFERENSI

- Damar, Sayekti, 2009. *Inspeksi Keselamatan Jalan Studi Kasus Jalan Parangtritis Yogyakarta*. Universitas Gajah Mada.
- Departemen Pekerjaan Umum, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, *Standar Laik Fungsi Jalan PP No.34/2006*.
- Firdaus, Ormuz, 2012. *Analisis Tingkat Pelayanan Jalan Kota Pangkalpinang*, Universitas Bangka Belitung
- Firdaus, Ormuz; Maulana, Dede, 2014, *Analisis Keselamatan Jalan Pada Ruas Jalan Ahmad Yani Dalam Kota Pangkalpinang*, Universitas Bangka Belitung.
- Morlock, E.K., 1988, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Nasution, M.N., 2004, *Manajemen Transportasi*, PenerbitGhalia Indonesia, Bogor.
- Oglesby, C.H., 1999, *Teknik Jalan Raya*, Penerbit Gramedia, Jakarta.
- Republik Indonesia., 2004, *Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004*, Jakarta.
- Republik Indonesia., 2009, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009*, Jakarta.
- Tamin, O.Z., 2000, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Tjahjono, Tri, 2016. *Upaya Peningkatan Keselamatan Pada Jalan Nasional Indonesia* .Universitas Indonesia.