

Pengaruh Kegiatan Samping Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Ruas Jalan *By Pass* Soekarno-Hatta Bandar Lampung)

Bagus Danang Jaya¹⁾

Sasana Putra²⁾

I Wayan Diana³⁾

Muhammad Karami⁴⁾

Abstract

Traffic accidents are serious problem in Bandar Lampung City, especially the Soekarno-Hatta Bandar Lampung By Pass Road, considering that this road is the primary arterial road that should not be disturbed by shuttle traffic, local traffic, and local activities. Roadside activities are one of the disruptions that can cause accidents and need to be analyzed. Blackspot are determined by the Equivalent Accident Number (EAN) method based on accident fatality rate each segment of the road. Roadside activities are grouped into pedestrians and crossers (PED), park and stop vehicles on the side of the road (PSV), slow moving vehicles (SMV), also enter and exit vehicles of activity centers (EEV). Analysis with linear regression is used to calculate the level of impact of roadside activities with accident rates.

From 25 segments along Soekarno-Hatta Road, 16 segments are classified as blackspot and 6 segments are still classified as blackspot until 2017. EEV is the highest number that affects the decrease in the number of accidents, PSV for the 2nd number, SV for the 3rd number and PED for the smallest number. Besides the average vehicle speed is only 42,8 km/h due to the high volume of vehicles with an average of 2708 skr/h also the damaged of some segments and poor support facilities of the road.

Keywords: Accident, Blackspot, Roadside Activities

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas adalah masalah yang cukup serius di Kota Bandar Lampung terutama ruas Jalan *By Pass* Soekarno-Hatta Bandar Lampung, mengingat ruas jalan ini merupakan jalan arteri primer yang seharusnya tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal. Kegiatan samping jalan merupakan salah satu gangguan yang dapat menimbulkan kecelakaan dan perlu dianalisa. *Blackspot* ditentukan dengan metode Angka Ekuivalen Kecelakaan (AEK) berdasarkan tingkat fatalitas kecelakaan tiap segmen jalan. Kegiatan samping jalan dikelompokkan menjadi penyeberang, kendaraan berhenti dan parkir di sisi jalan, kendaraan lambat, dan kendaraan masuk dan keluar pusat kegiatan. Analisa dengan regresi linear digunakan untuk menghitung keterkaitan kegiatan samping jalan dengan tingkat kecelakaan.

Dari 25 segmen sepanjang ruas Jalan Soekarno-Hatta diperoleh 16 segmen tergolong *blackspot* dan 6 segmen diantaranya bertahan hingga 2017. Kendaraan keluar masuk pusat kegiatan adalah yang tertinggi, disusul kendaraan berhenti dan parkir di sisi jalan, kemudian kendaraan lambat dan pejalan kaki/penyeberang jalan dengan jumlah terendah, selain itu kecepatan kendaraan rata-rata hanya 42,8 km/jam akibat tingginya volume kendaraan dengan rata-rata 2708 skr/jam serta kondisi jalan di beberapa segmen yang rusak dan fasilitas kelengkapan jalan yang kurang baik.

Kata kunci: Kecelakaan, *Blackspot*, Kegiatan Samping Jalan

¹⁾ Mahasiswa pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung.
Surel: bagusdanangjaya@gmail.com

²⁾ Dosen pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan Prof. Sumantri Brojonegoro no. 1. Gedong Meneng Bandar Lampung. 35145.

³⁾ Dosen pada Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan Prof. Sumantri Brojonegoro no. 1. Gedong Meneng Bandar Lampung. 35145.

⁴⁾ Dosen pada Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan Prof. Sumantri Brojonegoro no. 1. Gedong Meneng Bandar Lampung. 35145.

I. PENDAHULUAN

Kondisi kota Bandar Lampung dengan perkembangan pertumbuhan ekonomi dan pusat-pusat kegiatan yang kian tinggi mengakibatkan peningkatan aktivitas pengguna jalan. Pertumbuhan kendaraan yang cukup signifikan berdampak terhadap lalu lintas dan kondisi jalan kota Bandar Lampung, seperti bertambahnya volume lalu lintas dan menurunnya kualitas jalan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Faktor manusia memegang peran yang sangat dominan terhadap terjadinya kecelakaan, faktor jalan seperti kondisi jalan dan fasilitas kelengkapannya turut memberi efek besar terhadap terjadinya kecelakaan. Faktor lainnya seperti aktivitas yang ditimbulkan akibat adanya kegiatan baik di sepanjang jalan maupun pusat-pusat kegiatan sekitar jalan juga dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan. Jalan Soekarno - Hatta merupakan salah satu ruas jalan dengan volume lalu lintas yang tinggi di Bandar Lampung, dikarenakan jalan ini merupakan jalan nasional. Selama kurun waktu beberapa tahun terakhir, telah terjadi kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Jalan Soekarno – Hatta yang disebabkan berbagai kegiatan samping jalan yang berada di sepanjang ruas jalan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Kecelakaan lalu lintas berdasarkan (UU No. 22 Tahun 2009) adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Daerah rawan kecelakaan lalu lintas adalah daerah yang mempunyai jumlah kecelakaan lalu lintas tinggi, resiko dan kecelakaan tinggi pada suatu ruas jalan (Warpani, 1999). Menurut (Pusdiklat Perhubungan Darat, 1998), *blackspot* merupakan titik pada ruas rawan kecelakaan lalu lintas (0,03 kilometer sampai dengan 1,0 kilometer).

Menurut (Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas, 2004) Metode Pembobotan EAN (*Equivalent Accident Number*) Dapat diartikan sebagai Metode Angka Ekuivalen Kecelakaan (AEK) yaitu perhitungan dengan metode pembobotan angka ekuivalen kecelakaan mengacu pada fatalitas kecelakaan lalu lintas dan jumlah kejadian kecelakaan yang menyebabkan kerusakan/kerugian material.

EAN dihitung dengan menjumlahkan kejadian kecelakaan pada setiap kilometer panjang jalan kemudian dikalikan dengan nilai bobot sesuai tingkat keparahan. Nilai bobot standar yang digunakan adalah Meninggal dunia (MD) = 12, Luka berat (LB) = 6, Luka ringan (LR) = 3, Kerusakan kendaraan (K) = 1 (MKJI, 2009)

Rumus EAN:

$$EAN = 12 MD + 6 LB + 3 LR + K \quad (1)$$

Penentuan lokasi rawan kecelakaan dilakukan berdasarkan angka kecelakaan tiap kilometer jalan yang memiliki nilai bobot (EAN) melebihi nilai batas tertentu. Nilai batas ini dapat dihitung antara lain dengan menggunakan Batas Kontrol Atas (BKA) dan *Upper Control Limit* (UCL).

Nilai Batas Kontrol Atas (BKA) ditentukan dengan persamaan berikut:

$$BKA = C + 3\sqrt{C} \quad (2)$$

Keterangan :

C = Rata-rata angka kecelakaan EAN

Nilai UCL (*Upper Control Limit*) ditentukan dengan menggunakan persamaan berikut:

$$UCL = \lambda + \psi \times \sqrt{\left(\frac{\lambda}{m}\right) + \left(\frac{0.829}{m}\right) + \left(\frac{1}{2} \times m\right)} \quad (3)$$

Keterangan:

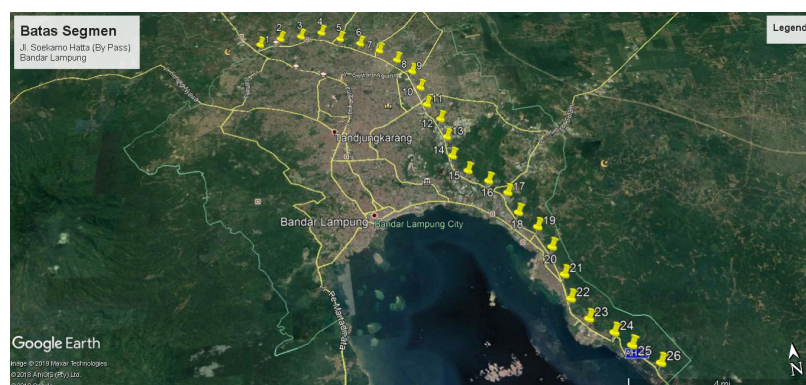
λ = Rata-rata angka kecelakaan EAN

ψ = Faktor probabilitas = 2.576

m = Angka kecelakaan ruas yang ditinjau (EAN)

III. METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian yang diambil dalam penelitian ini adalah jalan nasional yang terletak di Kota Bandar Lampung yaitu jalan *By Pass* Soekarno-Hatta.



Gambar 1. Batas Segmen

Data primer yang diperoleh langsung dari survey di lapangan dengan cara merekam dan mencatat semua data yang dibutuhkan, meliputi data kegiatan samping jalan, volume lalu lintas dan kecepatan. Sedangkan data sekunder digunakan adalah laporan kecelakaan lalu lintas Kota Bandar Lampung selama 4 tahun, mulai tahun 2014-2017 yang diperoleh dari Kepolisian Bandar Lampung.

Identifikasi wilayah *Blackspot* dilakukan dengan cara mengklasifikasikan kecelakaan yang terjadi per segmen (1 km). Metode yang digunakan dalam penentuan *Blackspot* adalah *Equivalent Accident Number* (EAN) atau Angka Ekuivalen Kecelakaan (AEK) yaitu dengan melakukan pembobotan angka ekuivalen kecelakaan mengacu pada fatalitas kecelakaan lalu lintas dan jumlah kejadian. Setelah mendapatkan data segmen yang dikategorikan *blackspot* dan pengambilan data lalu lintas secara langsung pada segmen tersebut, analisis dilakukan dengan regresi linear untuk mendapatkan keterkaitan dan seberapa berpengaruh data primer terhadap kecelakaan yang terjadi.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. *Blackspot*

Wilayah penelitian dibagi menjadi beberapa segmen, dimana per segmen dalam jarak 1 Km. Penentuan Lokasi *Blackspot* akan dihitung pertahun dalam kurun waktu 4 Tahun dengan Metode *Equivalent Accident Number* (EAN) dengan nilai kontrol *Upper Control Limit* (UCL) dan Batas Kontrol Atas (BKA).

Tabel 1. Batas Segmen Penelitian

Segmen	Lokasi Pengamatan		Tahun <i>Blackspot</i>			
	Awal	Akhir	2014	2015	2016	2017
1	Bundaran Raden Intan, Hajimena	SPBU Rajabasa, depan UT	<i>Blackspot</i>	-	-	-
2	SPBU Rajabasa, depan UT	<i>Fly Over</i> dekat Asrama Haji	<i>Blackspot</i>	-	-	-
3	<i>Fly Over</i> dekat Asrama Haji	Trac Astra Rent Car sebelum SMK Yadika	<i>Blackspot</i>	<i>Blackspot</i>	-	-
4	Trac Astra Rent Car sebelum SMK Yadika	Roda Makmur setelah Traffic Light Labuhan Ratu	<i>Blackspot</i>	-	-	-
5	Roda Makmur setelah Traffic Light Labuhan Ratu	Depo A Plus Setelah SPBU Tj Seneng	<i>Blackspot</i>	-	<i>Blackspot</i>	<i>Blackspot</i>
6	Depo A Plus Setelah SPBU Tj Seneng	Alfamart setelah <i>Fly Over</i> Ki Maja	-	<i>Blackspot</i>	-	-
7	Alfamart setelah <i>Fly Over</i> Ki Maja	Gedung Bagas Raya	<i>Blackspot</i>	-	-	<i>Blackspot</i>
8	Gedung Bagas Raya	Auto2000 Wayhalim	-	<i>Blackspot</i>	-	<i>Blackspot</i>
9	Auto2000 Wayhalim	Anugerah Sentosa Ban sebelum <i>Fly Over</i> Antasari	<i>Blackspot</i>	<i>Blackspot</i>	<i>Blackspot</i>	-
10	Anugerah Sentosa Ban sebelum <i>Fly Over</i> Antasari	RM Beringin Jaya II	<i>Blackspot</i>	-	<i>Blackspot</i>	<i>Blackspot</i>
11	RM Beringin Jaya II	SPBU Campang	-	-	-	-
12	SPBU Campang	Gudang Yamaha Panjang	-	<i>Blackspot</i>	-	-
13	Gudang Yamaha Panjang	LDC	-	-	-	-
14	LDC	Masjid Jami' Al Falah Panjang	-	-	-	-
15	Masjid Jami' Al Falah Panjang	Pos Polisi PJR	-	-	-	-
16	Pos Polisi PJR	Warung Nasi Gambreng Jeng Nani	-	-	-	-
17	Warung Nasi Gambreng Jeng Nani	Semen Baturaja	-	-	<i>Blackspot</i>	-
18	Semen Baturaja	Traffic Light Simpang Pasar Panjang	-	-	<i>Blackspot</i>	-
19	Traffic Light Simpang Pasar Panjang	Masjid Nurul Mustaqim Panjang	-	<i>Blackspot</i>	-	<i>Blackspot</i>
20	Masjid Nurul Mustaqim Panjang	Tugu Pahlawan Panjang	-	-	-	<i>Blackspot</i>
21	Tugu Pahlawan Panjang	Paud Merah Putih Srengsem Panjang	-	<i>Blackspot</i>	-	-
22	Paud Merah Putih Srengsem Panjang	RM Kamang Srengsem	-	-	-	-
23	RM Kamang Srengsem	PT Nescafe	-	-	-	-
24	PT Nescafe	<i>Fly Over</i> Tarahan sebelum PT Bukit Asam	-	-	-	-
25	<i>Fly Over</i> Tarahan sebelum PT Bukit Asam	Tugu Batas Kota Bandar Lampung	-	-	-	-

Berdasarkan data 4 tahun terakhir berturut-turut sejak 2014-2017 yang telah dihitung dengan metode *Equivalent Accident Number* (EAN), didapat 16 segmen *blackspot* dengan lokasi yang bervariasi tiap tahunnya. 16 lokasi *blackspot* tersebut kemudian dijadikan lokasi sampel untuk mendapatkan volume lalu lintas harian rata-rata, kecepatan dan data kegiatan samping jalan yang berkaitan dengan kecelakaan di Jalan Soekarno-Hatta Bandar Lampung.

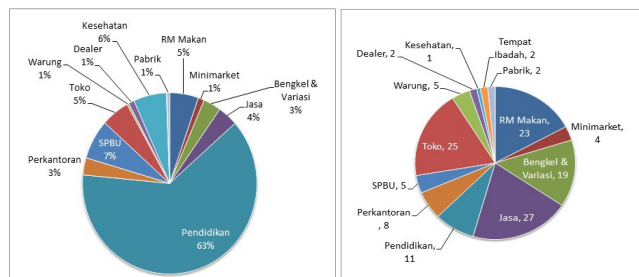
Dalam kurun waktu 4 tahun sejak 2014-2017 pada ruas Jalan Soekarno-Hatta (*By Pass*) Bandar Lampung yang dimulai dari Bundaran Raden Intan (Kec. Rajabasa) – Tugu Perbatasan Kota Bandar Lampung (Kec. Panjang) terdapat 16 segmen *blackspot* yang bervariasi pada tiap tahunnya. 10 Segmen diantaranya yang pernah menjadi lokasi *blackspot* dalam rentang waktu sebelum 2017 kemudian pada tahun 2017 sudah tidak lagi dikategorikan *blackspot*. 6 Segmen lainnya yang sebelumnya pernah/belum pernah sama sekali masuk kategori *blackspot* namun pada 2017 dikategorikan *blackspot* adalah sebagai berikut :

1. Segmen 5. Dimulai dari Roda Makmur setelah Traffic Light Labuhan Ratu – Depo A Plus Setelah SPBU Tanjung Senang.
2. Segmen 7. Dimulai dari Alfamart setelah *Fly Over* Ki Maja – Gedung Bagas Raya.
3. Segmen 8. Dimulai dari Gedung Bagas Raya – Auto2000 Wayhalim.
4. Segmen 10. Dimulai dari Anugerah Sentosa Ban sebelum *Fly Over* Antasari – RM Beringin Jaya II.
5. Segmen 19. Dimulai dari Traffic Light Simpang Pasar Panjang – Masjid Nurul Mustaqim Panjang.
6. Segmen 20. Dimulai dari Masjid Nurul Mustaqim Panjang – Tugu Pahlawan Panjang.

Mayoritas segmen-segmen tersebut menjadi lokasi *blackspot* disebabkan banyaknya keluar masuk kendaraan dari dan menuju pusat kegiatan sepanjang segmen serta kendaraan yang berhenti dan parkir di sisi jalan maupun badan jalan Soekarno-Hatta Bandar Lampung.

4.2. Kegiatan Samping Jalan

Kegiatan samping jalan adalah segala kegiatan yang terjadi baik di sepanjang badan, bahu, maupun sekitar jalan yang dapat mempengaruhi kinerja jalan. Yaitu berupa penyeberang/pejalan kaki; kendaraan berhenti dan parkir liar di sisi jalan; kendaraan lambat; dan kendaraan masuk dan keluar dari pusat-pusat kegiatan tertentu yang menimbulkan adanya aktivitas samping jalan yang berlokasi di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta Bandar Lampung dan terbatas hanya 16 segmen yang menjadi *blackspot*. Pusat kegiatan yang menimbulkan aktivitas samping jalan dapat dikelompokkan menjadi RM Makan, Minimarket, Bengkel dan Variasi, Jasa, Pendidikan, Perkantoran, SPBU, Toko, Warung, Dealer, Kesehatan, Tempat Ibadah, dan Pabrik.



Gambar 2. Diagram Jumlah dan Kategori dari Pusat Kegiatan

Tabel 2. Jumlah Aktivitas Samping Jalan 2 Arah

Seg men	Frekuensi Kejadian								Total Frekuensi Berbobot	Kelas Hambatan
	Kendaraan Masuk dan Keluar		Penyeberang/ Pejalan Kaki		Kendaraan Berhenti & Parkir		Kendaraan Lambat			
	Jumlah	Bobot 1,0	Jumlah	Bobot 0,6	Jumlah	Bobot 0,8	Jumlah	Bobot 0,4		
1	877	877	5	3	88	70.4	7	2.8	953	Sangat Tingg
2	693	693	5	3	41	32.8	17	6.8	736	Sangat Tinggi
3	16	16	3	1.8	29	23.2	5	2	43	Sangat Rendah
4	194	194	1	0.6	43	34.4	10	4	233	Sedang
5	52	52	0	0	57	45.6	22	8.8	106	Rendah
6	48	48	1	0.6	56	44.8	9	3.6	97	Rendah
7	33	33	8	4.8	51	40.8	13	5.2	84	Rendah
8	186	186	5	3	123	98.4	11	4.4	292	Tinggi
9	92	92	4	2.4	90	72	14	5.6	172	Sedang
10	87	87	1	0.6	102	81.6	5	2	171	Sedang
12	45	45	6	3.6	27	21.6	12	4.8	75	Rendah
17	27	27	3	1.8	73	58.4	8	3.2	90	Rendah
18	35	35	8	4.8	29	23.2	12	4.8	68	Rendah
19	25	25	12	7.2	33	26.4	12	4.8	63	Rendah
20	21	21	26	15.6	106	84.8	16	6.4	128	Rendah
21	41	41	22	13.2	88	70.4	18	7.2	132	Rendah

Jumlah total aktivitas samping jalan tertinggi diperoleh sebesar 953 aktivitas samping jalan sepanjang segmen 1 yaitu dimulai dari Tugu Raden Intan – SPBU Rajabasa dan segmen 3 yang dimulai dari Flyover Unila – Trac Astra merupakan yang terendah yaitu sejumlah 43 aktivitas samping jalan.

4.3. Kecepatan Rata-rata Ruang (*Space Mean Speed*)

Menggunakan metode *Moving Car Observer*, yaitu dengan bergerak dan menghitung waktu tempuh kendaraan ringan searah dan berlawanan arah pada tiap segmen dengan melakukan 6 kali putaran tiap segmen.

Tabel 3. Kecepatan Rata-rata Ruang

Segmen	Batas Segmen	Arah Panjang (km/jam)	Arah Rajabasa (km/jam)	Rata-rata (km/jam)
1	(Bundaran Raden Intan-SPBU Rajabasa)	62.66	56.80	59.73
2	(SPBU Rajabasa-Fly Over Unila)	41.77	61.64	51.71
3	(Fly Over Unila-Trac Astra)	36.47	37.87	37.17
4	(Trac Astra-Roda Makmur)	42.03	55.67	48.85
5	(Roda Makmur-Depo A Plus)	61.74	61.08	61.41
6	(Depo A Plus-Alfamart Setelah Fly Over Ki Maja)	46.48	52.54	49.51
7	(Alfamart Setelah Fly Over Ki Maja-Bagas Raya)	51.37	52.82	52.09
8	(Bagas Raya-Auto2000)	38.82	53.02	45.92
9	(Auto2000-Anugerah Ban Sebelum Fly Over Antasari)	42.48	31.08	36.78
10	(Anugerah Ban Sebelum Fly Over Antasari-RM Beringin Jaya II)	41.90	38.36	40.13
12	(SPBU Campang-Gudang Yamaha Panjang)	30.13	28.98	29.56
17	(Warung Nasi Gambreng Jeng Nani-Semen Baturaja)	38.63	25.84	32.24
18	(Semen Baturaja-Traffic Light Simpang Panjang)	47.92	43.81	45.86
19	(Traffic Light Simpang Panjang-Masjid Nurul Mustaqim)	42.44	38.34	40.39
20	(Masjid Nurul Mustaqim-Tugu Pahlawan)	23.06	19.17	21.11
21	(Tugu Pahlawan-Paud Merah Putih)	26.80	38.50	32.65
Rata-rata		42.17	43.47	42.82

Kecepatan rata-rata tertinggi terjadi pada segmen 5 yang berawal dari Roda Makmur - Depo A Plus sebesar 61,4 km/jam. Sementara yang terendah yaitu 21,1 km/jam pada segmen 20 yaitu antara Masjid Nurul Mustaqim - Tugu Pahlawan Panjang. Sementara kecepatan rata-rata total adalah sebesar 42,8 km/jam, jauh dibawah batas standar minimum sebuah jalan arteri primer yaitu sebesar 60 km/jam.

4.4. Volume Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR)

Banyaknya total kendaraan yang melewati 16 segmen *blackspot* Jalan Soekarno-Hatta Bandar Lampung ditinjau per titik pada jam sibuk dikali faktor satuan mobil penumpang (smp) terklasifikasi sebagai berikut :

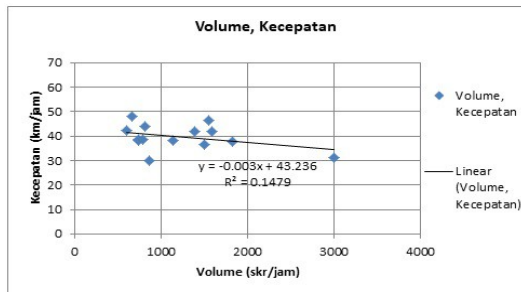
Tabel 4. Volume Lalu Lintas Harian Rata-rata

Segmen	Batas Segmen	Arah Panjang (skr/jam)	Arah Rajabasa (skr/jam)	Volume 2 Arah (skr/jam)
1	(Bundaran Raden Intan-SPBU Rajabasa)	1059	1588	2647
2	(SPBU Rajabasa- <i>Fly Over</i> Unila)	1077	1999	3076
3	(<i>Fly Over</i> Unila-Trac Astra)	1495	1828	3323
4	(Trac Astra-Roda Makmur)	1584	1936	3520
5	(Roda Makmur-Depo A Plus)	1665	2036	3701
6	(Depo A Plus-Alfamart Setelah <i>Fly Over</i> Ki Maja)	1552	1896	3448
7	(Alfamart Setelah <i>Fly Over</i> Ki Maja-Bagas Raya)	1431	1749	3180
8	(Bagas Raya-Auto2000)	1445	2683	4128
9	(Auto2000-Anugerah Ban Sebelum <i>Fly Over</i> Antasari)	1612	2995	4607
10	(Anugerah Ban Sebelum <i>Fly Over</i> Antasari-RM Beringin Jaya II)	1390	1138	2528
12	(SPBU Campang-Gudang Yamaha Panjang)	863	1055	1918
17	(Warung Nasi Gambreng Jeng Nani-Semen Baturaja)	732	895	1627
18	(Semen Baturaja- <i>Traffic Light</i> Simpang Panjang)	665	813	1478
19	(<i>Traffic Light</i> Simpang Panjang-Masjid Nurul Mustaqim)	600	733	1333
20	(Masjid Nurul Mustaqim-Tugu Pahlawan)	621	760	1381
21	(Tugu Pahlawan-Paud Merah Putih)	643	785	1428
Rata-rata				2708

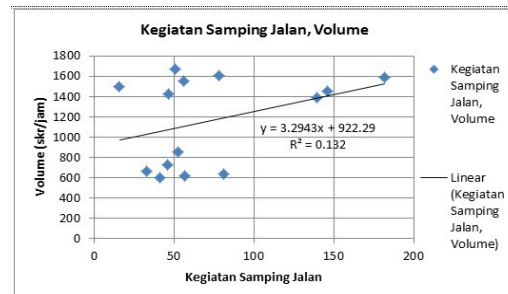
Volume LHR rata-rata kedua arah sebesar 2708 skr/jam dengan volume tertinggi pada segmen 9 yaitu dimulai dari Auto2000-Anugerah Ban Sebelum *Fly Over* Antasari dengan total 4607 skr/jam untuk kedua arah, dan volume terendah terjadi pada Segmen 19 yaitu dimulai dari *Traffic Light* Simpang Panjang-Masjid Nurul Mustaqim dengan total 1333 skr/jam pada kedua arah.

4.5. Hubungan Kegiatan Samping Jalan dengan Kecepatan dan Volume

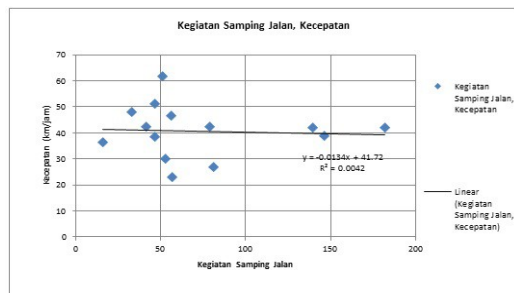
Berikut merupakan grafik hubungan volume, kecepatan, kegiatan samping jalan dan EAN dengan menggunakan regresi linear:



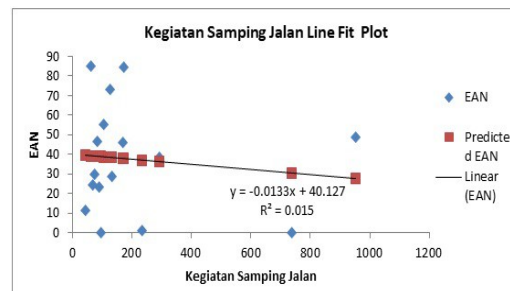
Gambar 3. Grafik Volume dengan Kecepatan



Gambar 4. Grafik Kegiatan Samping Jalan dan Volume



Gambar 5. Grafik Kegiatan Samping Jalan dan Kecepatan



Gambar 6. Grafik Kegiatan Samping Jalan dan EAN

Volume berbanding lurus dengan kecepatan. Makin tinggi volume, makin tinggi kecepatan kendaraan. Namun berbanding terbalik ketika dihubungkan dengan kegiatan samping jalan. Makin tinggi kegiatan samping jalan, makin tinggi volume kendaraan namun makin rendah kecepatan kendaraan. Hal ini mengakibatkan makin rendahnya tingkat kecelakaan kendaraan yang terjadi.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisa yang dilakukan terkait pengaruh kegiatan samping jalan terhadap kecelakaan yang terjadi di ruas Jalan By Pass Soekarno-Hatta Bandar Lampung diperoleh kesimpulan bahwa dari 25 segmen sepanjang ruas Jalan Soekarno-Hatta diperoleh 16 segmen tergolong daerah rawan kecelakaan (*blackspot*) dan 6 segmen diantaranya masih menjadi *blackspot* hingga 2017. Kegiatan samping jalan berupa kendaraan keluar masuk pusat kegiatan merupakan kegiatan samping jalan dengan jumlah tertinggi yang berpengaruh terhadap penurunan angka kecelakaan, disusul kendaraan berhenti dan parkir di sisi jalan, kemudian kendaraan lambat dan pejalan kaki/penyeberang jalan dengan jumlah terendah. Disamping itu kecepatan kendaraan rata-rata hanya sebesar 42,8 km/jam akibat tingginya volume kendaraan dengan rata-rata 2708 skr/jam serta kondisi jalan di beberapa segmen yang rusak dan fasilitas kelengkapan jalan yang kurang baik.

DAFTAR PUSTAKA

- MKJI, 2009. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas, 2004. *Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Pd T-09-2004-B)*. Jakarta: Departemen Permukiman Dan Prasarana Wilayah.
- Pusdiklat Perhubungan Darat, 1998. *Pencegahan dan Penanganan Kecelakaan*. Denpasar: Direktorat Bina Sistem Lalu lintas dan Angkutan Kota.
- UU No. 22 Tahun 2009, 2009. *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Warpani, 1999. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.

