

**ANALISIS TITIK RAWAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA RUAS
JALAN AHMAD YANI KABUPATEN SIKKA**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik**



**Disusun oleh :
IGNASIUS RIVAN
NIM : 2014520057**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS TRIBHUWANA TUNGGADEWI
MALANG
2022**

RINGKASAN

Jalan Ahmad Yani merupakan salah satu jalur yang digunakan untuk menghubungkan beberapa ruas jalan yang ada di kota Maumere sendiri serta menghubungkan kota Maumere dengan kota-kota lain seperti kota Ende dan Larantuka. Jalan Ahmad Yani juga menghubungkan akses pertokoan, perkantoran dan perkotaan, sehingga banyak terjadi kecelakaan di Jalan Ahmad Yani, Kota Maumere, Kabupaten Sikka. Kota Maumere yang merupakan salah satu kawasan penghubung arus lalu lintas antar kota menjadikan kawasan tersebut sering terjadi kecelakaan khususnya pada ruas jalan Ahmad Yani dimana pada tahun 2018 terjadi 72 kasus kecelakaan lalu lintas dan pada tahun 2019 terjadi peningkatan kecelakaan lalu lintas. sebanyak 93 kasus. kecelakaan lalu lintas, dan pada tahun 2020 terdapat 35 kasus kecelakaan lalu lintas.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui eksisting, mengetahui titik rawan kecelakaan lalu lintas berdasarkan jumlah kecelakaan lalu lintas dan mengetahui solusi untuk mengurangi tingkat kecelakaan pada ruas jalan Ahmad Yani Kabupaten Sikka. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data jaringan jalan dan data pertumbuhan lalu lintas yang diambil dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sikka, serta tingkat kecelakaan dari Polres Lakalantas Kabupaten Sikka. Data tersebut kemudian dianalisis menggunakan beberapa metode antara lain teknik Z-Score (Situs Hitam) dan Cusum (Ringkasan Kumulatif). Berdasarkan analisis di atas dapat diketahui bahwa kriteria rawan kecelakaan di Jalan Ahmad Yani dengan nilai Z-Score 2,23 dengan tingkat kecelakaan yang sangat tinggi.

Kata Kunci: Angka Kecelakaan, Rawan Kecelakaan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Kebutuhan akan peningkatan transportasi seiring dengan perluasan pembangunan penduduk yang menimbulkan beberapa masalah dengan fondasi lalu lintas dan ketebalan volume lalu lintas. Ketebalan volume lalu lintas menyebabkan kesulitan dalam mencapai jalan dan beban bagi pengguna jalan, membuat mereka tidak berdaya terhadap kecelakaan atau masalah lalu lintas yang mempengaruhi pelaksanaan administrasi jalan yang berkurang.

Dilihat dari kemampuan jalan, jalan otoritas dibagi menjadi dua yaitu jalan pengumpul esensial dan jalan pengumpul tambahan. Kemampuan jalan pengumpul penting sebagai kontak antara satu tempat dan tempat lain, sedangkan jalan otoritas opsional menghubungkan jalan-jalan Kota. Pekerjaan jalan pengumpul opsional sangat penting sebagai tengah untuk latihan kota dan mendukung latihan di dalamnya. Jalan pengumpul opsional memiliki kualitas kecepatan dasar 20 km/jam dan lebar minimal 7 m, di mana terlepas dari kemajuan kendaraan, mereka juga fokus pada latihan yang berbeda, khususnya latihan konstruksi yang mencakup pergi, orang berjalan kaki. Satu lagi kualitas jalan otoritas harus memiliki perlengkapan jalan, dengan tujuan agar komponen pendukung jalan seperti marka, penerangan, dan backing lainnya sangat diperhatikan. Arti penting dari jalan pengumpul opsional adalah bahwa dengan jumlah jalan yang sangat besar, dan lebih dari satu ton pergerakan lalu lintas di jalan-jalan ini, dimungkinkan untuk memiliki cukup banyak kecelakaan di jalan-jalan pengumpul opsional di Kota (Arief Wiraguna, 2017).

Menurut (Waris, 2020) kecelakaan mobil adalah kejadian yang mengejutkan dan tidak terduga di jalan tol termasuk kendaraan terlepas dari klien jalan lain yang menyebabkan kemunduran manusia atau kemalangan properti. Tabrakan otomatis

sebagian besar terjadi karena berbagai faktor seperti pelanggaran atau aktivitas klien yang tidak bijaksana (pengemudi dan pejalan kaki), kondisi jalan, kondisi kendaraan, iklim dan pandangan putus asa. Tindak pidana lalu lintas yang sangat tinggi dan tanggung jawab kendaraan yang semakin meningkat setiap tahunnya, hal ini secara tidak langsung akan memicu terjadinya kecelakaan mobil (Peraturan No.22 Tahun 2009). Unsur manusia adalah yang paling dominan mempertimbangkan tabrakan otomatis. Hampir semua kecelakaan berlalu dengan mengabaikan rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena pelanggaran yang disengaja, ketidakpedulian akan pentingnya rambu-rambu lalu lintas atau tidak melihat pengaturan yang sesuai atau mengaku tidak waspada. Apalagi masyarakat sebagai pengguna jalan sering kali lengah atau bahkan gila dalam mengemudikan kendaraan, tidak sedikit kecelakaan mobil yang diakibatkan oleh mengemudikan kendaraan yang terpampang, lesu dan dengan mudah dihasut oleh pengguna kendaraan lain yang mungkin bisa memicu semangat untuk berlomba. (Pratidina dan Pradana, 2019).

Kondisi di atas dinilai setara dengan yang dialami Kota Maumere yang merupakan salah satu daerah yang menghubungkan arus lalu lintas antar masyarakat perkotaan, sehingga sering terjadi kecelakaan di kawasan tersebut, khususnya di Jalan Ahmad Yani, dimana terjadi 72 kali kecelakaan lalu lintas di Kota Maumere. 2018, dan pada tahun 2019 terjadi peningkatan kecelakaan mobil hingga 93 kasus tabrakan mobil, dan pada tahun 2020 terjadi 35 kasus tabrakan mobil. Jalan Ahmad Yani di Kota Maumere juga menghubungkan akses dengan pusat perbelanjaan, kantor dan daerah metropolitan, sehingga banyak terjadi kecelakaan di Jalan Jendral Ahmad Yani, Kota Maumere, Rezim Sikka. di Kota Maumere sendiri sekaligus menjadi penghubung antara Kota Maumere dengan berbagai kawasan perkotaan seperti masyarakat perkotaan Ende dan Larantuka.

Jalan Jendral Ahmad Yani di Kota Maumere merupakan jalan pembuluh darah dengan lalu lintas padat. Ruas jalan ini memegang peranan penting sebagai jalur transportasi darat, dimana banyak dilalui kendaraan pribadi, kendaraan produk,

dan angkutan antar kota yang melewati ruas Jalan Jendral Ahmad Yani ini. Isu yang sedang berlangsung adalah kecelakaan yang sering terjadi di Jalan Jendral Ahmad Yani dan terus berkembang (Kab.Sikka, 2020).

Melihat permasalahan tersebut, pakar tersebut tertarik untuk mengarahkan sebuah tinjauan bertajuk "Pemeriksaan POINT Kecelakaan Mobil DI Jalan AHMAD YANI" di Rezim Sikka, Kota Maumere.

1.2. Identifikasi masalah

Ruas jalan Ahmad Yani dinilai memiliki tingkat kecelakaan yang cukup tinggi dan kondisi matematis jalan yang tidak signifikan. Apalagi jalan Ahmad Yani merupakan salah satu jalur yang digunakan untuk menghubungkan beberapa ruas jalan di Kota Maumere itu sendiri serta menghubungkan Kota Maumere dengan komunitas perkotaan yang berbeda seperti kota Maumere, Ende dan Larantuka. Ini seharusnya menyebabkan beberapa masalah kecelakaan kendaraan keluar dan sekitar. Faktor-faktor yang menyebabkan permasalahan tersebut antara lain: Volume lalu lintas yang tinggi, komponen beban kendaraan dan faktor kecepatan kendaraan.

1.3. Rumusan Masalah

Dari data di atas dapat ditarik sebagai rencana dari masalah yang terjadi sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi kawasan jalan Ahmad Yani di Aturan Sikka saat ini?
2. Bagaimana cara mendobrak titik fokus tabrakan mobil mengingat banyaknya kecelakaan mobil di jalan Ahmad Yani Aturan Sikka?
3. Apa jawaban untuk penurunan angka kecelakaan di jalan Ahmad Yani di Aturan Sikka?

1.4. Tujuan Penelitian

Target yang ingin dicapai menjelang akhir eksplorasi ini adalah:

1. Untuk mengetahui jalan Ahmad Yani saat ini, di Aturan Sikka.
2. Untuk mengetahui fokus kecenderungan tabrakan mobil berdasarkan jumlah kecelakaan mobil di Jalan Ahmad Yani Peraturan Sikka.
3. Menelusuri jawaban untuk mengurangi tingkat kecelakaan di jalan Ahmad Yani, Rezim Sikka.

1.5. Batasan Masalah

Batasan masalah untuk pemeriksaan ini sendiri agar tidak terlalu luas antara lain:

1. Informasi yang digunakan untuk membedakan fokus kikuk adalah dari Polisi Lalu Lintas Laka Peraturan Sikka.
2. Penjaminan daerah kikuk dan fokus hanya di jalan Ahmad Yani di Sikka Rule.
3. Kepastian area dan fokus kikuk di Jalan Jendral Ahmad Yani tergantung pada:
 - a. Berulangnya kecelakaan.
 - b. Keseriusan kecelakaan itu.

1.6. Manfaat Penelitian

Konsekuensi dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan keuntungan, baik secara langsung maupun tidak langsung dari pertemuan yang berbeda. Keuntungan yang dapat diambil dari eksplorasi ini adalah:

1.6.1. Keuntungan Hipotesis

Keuntungan hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Eksplorasi ini seharusnya memiliki pilihan untuk menambah informasi karena persepsi langsung dan memiliki pilihan untuk memahami penggunaan disiplin logis yang diperoleh selain berkonsentrasi di perguruan tinggi.
- b. Informasi tambahan tentang cara memeriksa area rawan tabrakan dan kikuk berfokus di jalan Ahmad Yani, Rezim Sikka.
- c. Sebagai semacam bahan perspektif untuk spesialis masa depan dalam poin-poin penting.

1.6.2. Keuntungan membumi

Manfaat membumi dalam eksplorasi ini adalah sebagai berikut:

- a. Sebagai bahan data bagi mitra dari tingkat pemerintahan terdekat, kecamatan hingga tingkat pemerintah kota/kelurahan mengenai pentingnya fokus rawan kecelakaan mobil.
- b. Cari tahu tentang pemeriksaan daerah kikuk dan fokus, serta sebaran terulangnya kecelakaan di jalan Ahmad Yani di Aturan Sikka.

DAFTAR PUSTAKA

- Alik, A. (2001). *Rekayasa Jalan Raya*. Semarang : Undip.
- Alik, A. (2005). *Rekayasa Lalu Lintas*. Malang: UMM.
- Anonim. (2004). *Pedoman Konstruksi dan Bangunan. Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas*. Pd T-09-2004-B: Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah.
- Arief Wiraguna, A. M. (2017). Analisis Daerah Dan Titik Rawan Kecelakaan Pada Ruas Jalan Kolektor Sekunder Di Kota Surakarta. *e-Jurnal MATRIKS TEKNIK SIPIL*, 1-3.
- Austroroad. (2009). *Perencanaan Lalulintas Dan Transportasi* . Bandung: ITB.
- Darat, P. P. (1998). Pemerintah Pusat.
- Hasan, I. (2008). *Kajian Lalulintas Dan Analisa Jalan*. Yogyakarta: UGM.
- Hoobs, F. (1995). *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas (Terjemahan)*. Yogyakarta.: Gajah Mada University Press.
- Kab.Sikka, B. C. (2020). Rencana Terpadu dan Program Investasi Infrastruktur Jangka Menengah (RPI2-JM). *RPI-JM KABUPATEN SIKKA*, 25-30.
- Oglesby, C. H. (1999). *Teknik Jalan Raya Edisi Keempat*. Jakarta: Erlangga.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. (1993). Jakarta.
- Pratidina, D. E., & Pradana, F. M. (2019). Analisa Kecelakaan Lalu Lintas Dan Faktor Penyebabnya Di Jalan Raya Cilegon. *Jurnal Kajian Teknik Sipil*, Vol. 04, No. 2, Halaman 165-166.

Sakti, A. A. (2001). *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Sidharta K. S., d. (1997). *Rekayasa Jalan Raya*. Jakarta: Gunadarma.

Soesantiyo, W. A. (2011). *Dalam Tesis yang berjudul : Analisis Daerah Rawan Kecelakaan dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus Kota Denpasar)*. Denpasar: Universitas Udayana.

Sumarsono. (1996). *Perencanaan Lalu Lintas*. Yogyakarta : UGM.

Suprpto, T. (1995.). *Perencanaan dan Tekni* Waris, M. (2020). *Kajian Pengembangan Geometrik Ruas Jalan Kampus Universitas Sulawesi Barat*. 6(2), 165–174. <https://doi.org/10.31605/saintifik.v6i2.292>

k Lalu Lintas. Yogyakarta: UGM.

Warpani, S. (2001). *Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta: Bharatara.