

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Daerah Rawan Kecelakaan

Dalam penelitian oleh Sugiyanto dan Fadli (2017), dengan judul “Identifikasi Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (*Black Spot*) di Kabupaten Purbalingga, Jawa Tengah”. Pada penelitian ini hasil yang didapatkan yaitu dengan menggunakan metode AEK dengan pembobotan Polri dan batas kontrol BKA dan UCL didapati 5 (lima) lokasi rawan kecelakaan karena nilai AEK (Angka Ekuivalen Kecelakaan) melebihi nilai BKA (Batas Kontrol Atas) dan UCL (*Upper Control Limit*). Jika nilai AEK pada suatu ruas jalan melebihi batas kontrol UCL dan BKA, lokasi tersebut dapat di definisikan sebagai daerah rawan kecelakaan.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Zeinnico (2019), dengan judul “Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan Pada Ruas Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandar Lampung”. Dalam hal metode yang digunakan untuk mengetahui daerah rawan kecelakaan penelitian yang dilakukan oleh Zeinnico memiliki persamaan dengan penelitian sebelumnya menggunakan metode AEK (Angka Ekuivalen Kecelakaan) dengan batas kontrol UCL dan BKA, tetapi untuk pembobotan yang digunakan yaitu dari Polri, Ditjen Hubdat, Puslitbang Jalan dan ABIU-UPK kemudian dibandingkan. Hasil penelitian dari data kecelakaan tahun 2015 sampai dengan 2018, didapati ruas Jalan Untung Soeropati-Way Kandis yang selalu menjadi daerah rawan kecelakaan dari setiap tahunnya.

Penelitian dari Darmawan dan Arifin (2020), dengan judul “Analisis Daerah Rawan Kecelakaan (*Blackspot*) di Jalan Tol Jagorawi”. Pada penelitian ini ditemukan kesamaan dalam hal metode yang digunakan dalam penelitian oleh Sugiyanto dan Fadli (2017) juga penelitian yang dilakukan oleh Zeinnico (2019) yaitu menggunakan metode AEK (Angka Ekuivalen Kecelakaan) dan BKA (Batas Kontrol Atas) untuk menentukan daerah rawan kecelakaan. Hasil penelitian menunjukkan pada KM 40 – 41 Jalur A dan KM 04 - 05 Jalur B dengan karakteristik kecelakaan dominan di Jalan Tol Jagorawi adalah cuaca cerah, lokasi lajur satu, waktu 00.00 – 06.00, penyebab kecelakaan kurang antisipasi, tipe kecelakaan kecelakaan sendiri, jenis kendaraan mini bus. Dari penelitian ini hasil yang ditemukan beberapa karakteristik dari kecelakaan pada ruas jalan rawan kecelakaan setelah ditentukan ruas jalan rawan kecelakaan menggunakan metode AEK dengan batas kontrol BKA.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Rianandini dan Putro (2020), dengan judul “Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Arteri Yos Sudarso dan Jalan Arteri Soekarno Hatta Kota Semarang Tahun 2015-2017”. Berbeda dengan dua penelitian sebelumnya, penelitian ini menggunakan metode APW (*Accident Point Weightage*) dimana perbedaan pada metode ini yaitu dalam pembobotan dan UCL (*Upper Control Limit*) sebagai batas kontrol kemudian diketahui lokasi rawan kecelakaan dan faktor penyebab kecelakaan yaitu faktor manusia, kurangnya fasilitas jalan dan kondisi jalan perlu diperbaiki.

2.2. Kondisi dan Fasilitas Jalan Pada Daerah Rawan Kecelakaan

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Zeinnico (2019), dengan judul “Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan Pada Ruas Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandar Lampung”. Berdasarkan penelitian ini teridentifikasi Jalan Untung Soeropati-Way Kandis sebagai daerah rawan kecelakaan karena kondisi jalan yang rusak dan kerusakan pada fasilitas jalan menyebabkan Angka Ekuivalen Kecelakaan melebihi Batas Kontrol Atas dan *Upper Control Limit*.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Rianandini dan Putro (2020), dengan judul “Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Arteri Yos Sudarso dan Jalan Arteri Soekarno Hatta Kota Semarang Tahun 2015-2017”. Dari penelitian ini dapat hasil ditemukan daerah rawan kecelakaan dengan faktor manusia, kondisi jalan, dan kurangnya fasilitas jalan sebagai penyebab dari kecelakaan tersebut.

2.3. Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan

Berikut ini merupakan penelitian yang dilakukan oleh Khomeini dan Taufik (2017), dengan judul “Analisis dan Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Palangka Raya”. Pada penelitian ini lokasi daerah rawan kecelakaan di Kota Palangka Raya teridentifikasi ruas Jalan Tjilik Riwut, Jalan Mahir Mahar, dan Jalan RTA.Milono kemudian diusulkan alternatif upaya penanganan lokasi titik rawan kecelakaan (*black spot*) dari sisi kondisi jalan dan fasilitas jalan yang dapat dilakukan di Kota Palangka Raya yaitu menambahkan median jalan, melengkapi rambu jalan seperti memutar balik pada *U-turn*, *zebra cross*, memperbaiki marka jalan, memberikan pita pengganggu setiap lokasi yang diidentifikasi rawan

kecelakaan, pemasangan paku jalan, memberikan penyuluhan keselamatan berlalu lintas kepada masyarakat agar selalu berhati-hati dalam berkendara dan mentaati semua peraturan lalu lintas serta memberikan sanksi yang tegas bagi yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa penanganan pada lokasi rawan kecelakaan diperlukan untuk mengurangi angka kecelakaan pada ruas jalan dengan memperbaiki kondisi jalan dan fasilitas jalan serta menghimbau kepada masyarakat untuk berhati-hati dan menaati aturan dalam berkendara.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Zeinnico (2019), dengan judul “Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan Pada Ruas Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandar Lampung”. Ditemukan ruas jalan rawan kecelakaan dan penyebabnya. Oleh karena itu berdasarkan hasil penelitian ini perlu adanya perbaikan dari semua fasilitas jalan dan juga kondisi jalan.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Rianandini dan Putro (2020), dengan judul “Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Arteri Yos Sudarso dan Jalan Arteri Soekarno Hatta Kota Semarang Tahun 2015-2017”. Berdasarkan metode yang digunakan didapatkan daerah rawan kecelakaan beserta penyebabnya, hasil dari penelitian ini yaitu perlu adanya penambahan rambu dan perbaikan rambu juga perbaikan kondisi jalan di sekitar ruas Jalan Arteri Yos Sudarso dan ruas Jalan Arteri Soekarno Hatta.