



ANALISIS PERSEBARAN KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN RAYA DI KOTA JAMBI (STUDI KASUS JALAN ARTERI PRIMER)

Mega Nurhidayanti¹, Arie Yulfa²

Program Studi Pendidikan Geografi, FIS, Universitas Negeri Padang

Email: mega.nurhidayanti@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk (1) menentukan karakteristik dan lokasi daerah rawan kecelakaan lalu lintas di Kota Jambi, (2) menganalisis lokasi daerah rawan kecelakaan dan (3) mengetahui upaya pihak kepolisian khususnya bagian Satlantas Polresta Jambi dalam mengurangi angka kecelakaan. Penelitian ini bersumber dari data laporan Laka Lantas Polresta Jambi dari tahun 2014-2018. Kemudian dihitung angka kecelakaan dengan menggunakan metode Angka Ekuivalen Kecelakaan dan dianalisa supaya mendapatkan lokasi rawan kecelakaan dengan menggunakan metode *Upper Control Limit*. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa jalan yang teridentifikasi sebagai daerah rawan kecelakaan adalah ruas segmen Jalan Lingkar Selatan, Jalan Lingkar Barat dan Jalan Surya Dharma karena memiliki angka kecelakaan EAN melebihi dari UCL, dimana pada Jl. Lingkar Selatan EAN = 645, UCL = 282, Jl. Lingkar Barat EAN = 468, UCL = 275 dan Jl. Surya Dharma EAN = 381, UCL = 272. Kerugian materil akibat kecelakaan lalu lintas dari tahun 2014-2018 mencapai RP. 2.032.555.000. Karakteristik yang terjadi yaitu, waktu kecelakaan rentan terjadi pada Hari Kerja (70 %) antara pukul 12.00-18.00 WIB (32 %). Tipe tabrakan paling tinggi adalah posisi tabrak lari (39 %). Jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan tertinggi adalah laka ganda (85 %). Jenis korban kecelakaan paling banyak yaitu korban luka ringan (88 %). Berdasarkan upaya pihak kepolisian khususnya anggota Satlantas Polresta Jambi dalam mengurangi angka kecelakaan melakukan cara patroli, teguran, serta tindakan jika kesalahannya fatal dan menghimbau ke berbagai tempat setiap harinya.

Kata kunci— AEK, UCL, Lokasi Rawan Kecelakaan, Karakteristik Kecelakaan

Abstract

This study aims to (1) determine the characteristics and location of traffic accident-prone areas in the city of Jambi, (2) analyze the location of accident-prone areas and (3) find out the efforts of the police, especially the Polresta Jambi in reducing accident rates. The source of this research is the jambi polresta traffic accident report from 2014-2018. Then the accident rate is calculated using the Accident Equivalent Number method and analyzed in order to get an accident-prone location using the Upper Control Limit method. The results of this study indicate that the road identified as an accident-prone area is the South Ring Road, West Ring Road and Surya Dharma Road segments because it has an EAN accident number exceeding UCL, where on Jl. South Circle EAN = 645, UCL = 282, Jl. West Circle EAN = 468, UCL = 275 and Jl. Surya Dharma EAN = 381, UCL = 272. Material losses due to traffic accidents from 2014-2018 reached Rp. 2,032,555,000. The characteristics that occur are, when the accident is vulnerable to occur on Business Day (70%) between 12.00-18.00 WIB (32%). The highest type of collision is the position of hit-and-run (39%). The highest number of vehicles involved in accidents was double (85%). The most types of accident victims were minor injuries (88%). Based on the efforts of the police, especially members of the Jambi Police in reducing the number of accidents, do patrols, reprimands and actions if the mistakes are cannot be fixed and appeal to various places every day.

Keywords— AEK, UCL, Accident Prone Locations, Accident Characteristics

¹Mahasiswa Jurusan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

²Dosen Jurusan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

PENDAHULUAN

Jalan raya memiliki peranan penting dalam berbagai aktivitas manusia. Jalan raya merupakan suatu sarana utama dalam kegiatan bertransportasi, yaitu sebagai suatu akses penghubung antara suatu lokasi dengan lokasi lain. Kota Jambi merupakan ibukota Provinsi Jambi, sehingga memiliki berbagai aktivitas yang padat. Adanya jumlah penduduk mengakibatkan meningkatnya kegiatan bertransportasi dalam melakukan berbagai kegiatan pendidikan, perdagangan, dan bekerja. Pertumbuhan berbagai kegiatan itu, diikuti pula dengan laju kepemilikan kendaraan

Dari penjelasan tersebut, maka aktivitas yang dilakukan terutama penggunaan jalan raya sebagai sarana berlalu lintas untuk mencapai tempat kegiatan bekerja, menimba ilmu pendidikan, dan berdagang menjadi semakin tinggi setiap tahunnya. Sehingga menimbulkan berbagai macam permasalahan salah satunya yaitu terjadi kecelakaan lalu lintas. Maka perlu adanya kajian lebih lanjut tentang sebaran lokasi kecelakaan sebagai dasar kebijakan

pembangunan prasarana transportasi jalan raya.

1. Tipe kecelakaan terbagi menjadi lima, yaitu:
 - a. Berdasarkan korban adalah korban meninggal dunia, korban luka berat dan korban luka ringan.
 - b. Berdasarkan hari terjadinya kecelakaan adalah hari kerja, hari libur dan akhir minggu (sabtu).
 - c. Kecelakaan berdasarkan waktu terjadinya kecelakaan adalah pukul 00.00–06.00, pukul 06.00–12.00, pukul 12.00–18.00 dan pukul 18.00–24.00.
 - d. Berdasarkan posisi kecelakaan adalah tabrak depan, tabrak belakang, tabrak samping, tabrakan beruntun, tabrakan dengan pejalan kaki, tabrak lari dan tabrakan diluar kendali.
 - e. Kecelakaan berdasarkan jumlah kendaraan adalah kecelakaan tunggal, kecelakaan ganda dan kecelakaan beruntun.

2. Klasifikasi Jalan

Tabel 1. Pengelompokan Jalan

| PENGELOMPOKAN JALAN | |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Berdasarkan Peruntukkannya | a. Jl. Umum b. Jl. Khusus |
| 2. Berdasarkan Sistem | a. Primer b. Sekunder |
| 3. Berdasarkan Fungsi | a. Jl. Arteri b. Jl. Kolektor c. Jl. Lokal d. Jl. Lingkungan |
| 4. Berdasarkan Status | a. Jalan Nasional b. Jalan Provinsi c. Jalan Kabupaten d. Jalan Kota e. Jalan Desa |
| 5. Berdasarkan Kelas | a. Jl. Bebas Hambatan b. Jl. Raya c. Jl. Sedang d. Jl. Kecil |

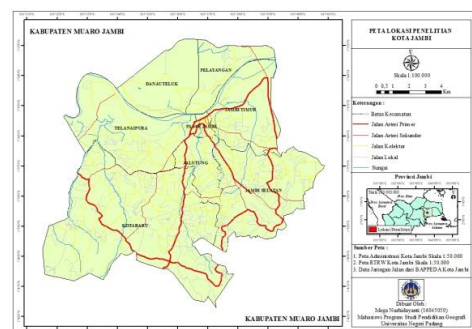
Sumber: UU RI No. 38 Tahun 2004

3. Pendekatan Geografi dalam Persebaran Kecelakaan Lalu Lintas.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan keruangan, yaitu menganalisis persebaran kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya kemudian hasilnya dapat dimanfaatkan sebagai dasar perbaikan dan pembangunan kebijakan berlalu lintas. Maka kecelakaan lalu lintas merupakan suatu fenomena yang terjadi dalam suatu wilayah berupa gejala maupun fakta geografi, berhubungan dengan alamnya, ataupun manusianya yang tersebar di permukaan bumi.

METODE

Penelitian berlokasi di Kota Jambi sepanjang jalan arteri primer. Dan waktu penelitian dilaksanakan 1 bulan (April 2020)



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Teknik Pengumpulan Data

Observasi ke instansi Polresta Kota Jambi untuk pengambilan data historis kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya (2014-2018) dan

menggunakan metode wawancara individual yaitu wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan narasumbernya yaitu seorang Kanit Lakalantas Polresta Jambi. Survei Lapangan untuk mengetahui kondisi lokasi kecelakaan lalu lintas. Dan dokumentasi digunakan untuk memperkuat serta menjadi pedoman dalam penelitian.

Analisis Data

a. Angka Kecelakaan Lalu Lintas

Menentukan nilai *Equivalent Accident Number* (EAN).

$$AEK = (12 \times MD) + (6 \times LB) + (3 \times LR)$$

Sumber: Ditjen Hubdat, 2007

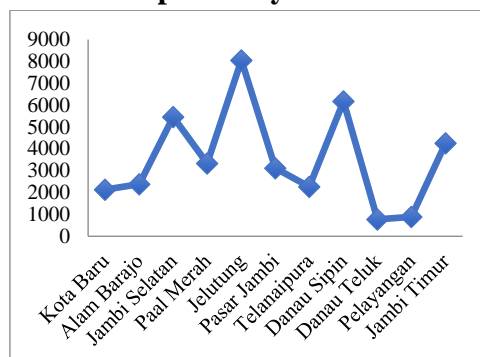
b. Lokasi Kecelakaan Lalu Lintas

Menggunakan statistik kendali mutu (*Upper Control Limit / UCL*).

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

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Wilayah Penelitian



Gambar 2. Kepadatan Penduduk Tahun 2018

Tahun 2018 kecamatan yang padat penduduk tertinggi di Kota Jambi berada di jelutung berjumlah 8055, dan total penduduk terendah di danau teluk berjumlah 772 di kecamatan tersebut.

B. Hasil penelitian

Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten/ Kota di Provinsi Jambi

Tabel 2. Jumlah Penduduk

| Wilayah | Jumlah Penduduk | | Luas Wilayah (2017) |
|-----------------------|------------------|------------------|---------------------|
| | 2010 | 2018 | |
| Provinsi Jambi | 3.088.618 | 3.570.272 | 100 % |
| Kerinci | 229.387 | 237.791 | 6,69 % |
| Merangin | 336.050 | 383.480 | 15,31 % |
| Sarolangun | 245.848 | 295.985 | 12,33 % |
| Batanghari | 240.743 | 269.966 | 11,57 % |
| Muaro Jambi | 341.588 | 432.305 | 10,62 % |
| Tanjung Jab. Tim | 204.557 | 218.413 | 10,86 % |
| Tanjung Jab. Bar | 278.937 | 328.343 | 9,27 % |
| Tebo | 298.043 | 348.760 | 12,88 % |
| Bungo | 302.558 | 367.182 | 9,29 % |
| Kota Jambi | 529.118 | 598.103 | 0,41 % |
| Kota Sungai Penuh | 81.789 | 89.944 | 0,78 % |

Sumber: BPS Kota Jambi

Dari tabel 2, dapat dilihat bahwa penduduk tertinggi di Provinsi Jambi yaitu di wilayah Kota Jambi dengan jumlah penduduk 598.103

a. Data Kecelakaan dan Kerugian Materil Akibat Kecelakaan.

Tabel 3. Data Kecelakaan dan Kerugian Materil

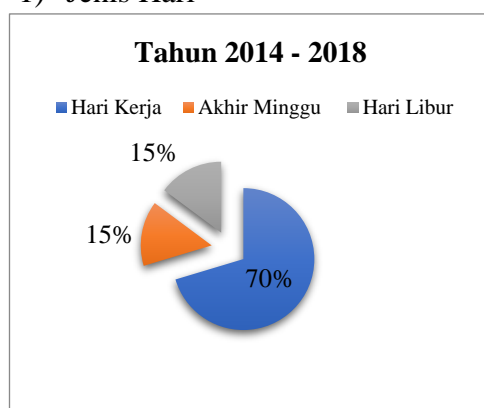
| Tahun | Kecelakaan | Kerugian Materil |
|---------------|--------------|-------------------------|
| 2014 | 237 | Rp 378.140.000 |
| 2015 | 262 | Rp 290.690.000 |
| 2016 | 403 | Rp 500.875.000 |
| 2017 | 414 | Rp 499.800.000 |
| 2018 | 455 | Rp 363.050.000 |
| Jumlah | 1.771 | Rp 2.032.555.000 |

Sumber: Polresta Kota Jambi

Di Kota Jambi selalu terjadi kenaikan jumlah kecelakaan. Selama kurun waktu dari tahun 2014-2018, berjumlah sekitar 1771. Di tahun 2018 dengan jumlah 455 kecelakaan. Sedangkan kerugian materil akibat kecelakaan tertingginya di tahun 2016 berjumlah Rp. 500.875.000,-.

b. Berdasarkan Waktu Terjadinya

1) Jenis Hari

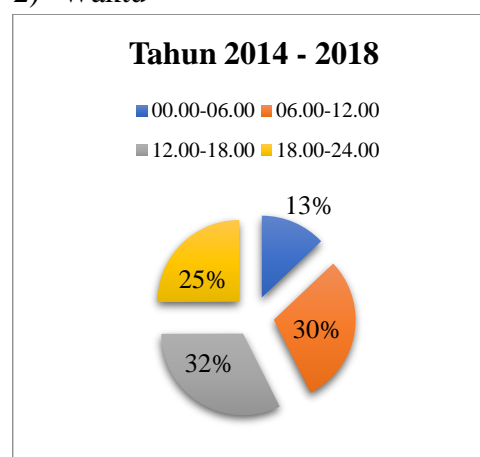


Gambar 3. Kecelakaan Berdasarkan Jenis Hari

ribu jiwa dan memiliki luas wilayah terkecil dengan persentase hanya 0,41 % dari keseluruhan luas wilayah Provinsi Jambi.

Kejadian kecelakaan berdasarkan hari kecelakaan terbanyak adalah hari kerja merupakan hari yang paling sering terjadi kecelakaan, dimana pada hari tersebut terjadi 337 kecelakaan dari jumlah 479 kecelakaan (70 %).

2) Waktu

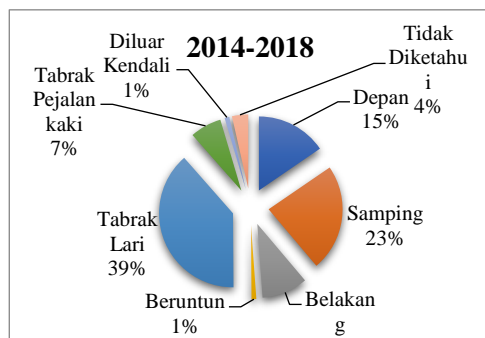


Gambar 4. Berdasarkan Waktu

Berdasarkan waktu kecelakaan rentan waktu yang paling sering terjadi kecelakaan antara jam 12.00

sampai dengan 18.00, dimana rentang jam tersebut terjadi 155 kecelakaan dari jumlah 479 kecelakaan (32 %).

c. Berdasarkan Posisi Kecelakaan



Gambar 5. Kecelakaan Berdasarkan Posisi

Pada tahun 2014 sampai dengan tahun 2018 angka kejadian kecelakaan lalu lintas berdasarkan jumlah posisi kecelakaan terbanyak adalah kecelakaan tabrak lari merupakan posisi yang paling sering terjadi kecelakaan, dimana pada

C. Analisa lokasi rawan kecelakaan

1. Analisa Perhitungan Nilai EAN dan UCL

a. Angka Ekivalen Kecelakaan

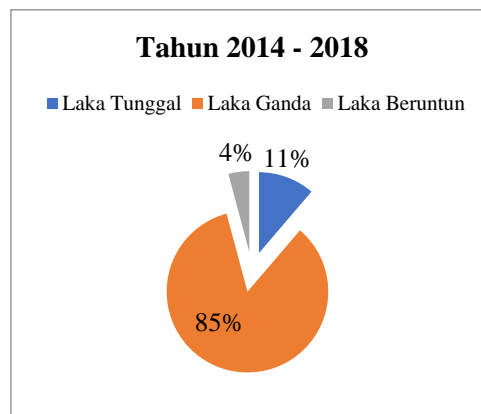
Tabel 4. Hasil Analisis Perhitungan Nilai EAN

| No. | Nama Jalan | Nilai EAN | Rank |
|-----|----------------------|-----------|------|
| 1. | Jl. Lingkar Barat | 468 | 2 |
| 2. | Jl. Lingkar Selatan | 645 | 1 |
| 3. | Jl. Lingkar Timur | 207 | 5 |
| 4. | Jl. Surya Dharma | 381 | 3 |
| 5. | Jl. Pangeran Hidayat | 138 | 8 |
| 6. | Jl. M. Yamin, SH | 135 | 9 |
| 7. | Jl. Husni Thamrin | 126 | 11 |
| 8. | Jl. Gatot Subroto | 63 | 13 |
| 9. | Jl. Jend. Sudirman | 186 | 7 |
| 10. | Jl. Sukarno Hatta | 258 | 4 |
| 11. | Jl. Sultan Agung | 135 | 10 |
| 12. | Jl. Raden Pamuk | 120 | 12 |
| 13. | Jl. Yos Sudarso | 201 | 6 |

Sumber: Pengolahan Data Sekunder 2020

posisi tabrak lari tersebut terjadi 185 kecelakaan dari jumlah 479 kecelakaan (39 %)

d. Berdasarkan Total Kendaraan



Gambar 6. Berdasarkan Jumlah Kendaraan

Kecelakaan ganda merupakan jumlah kendaraan tertinggi, dimana kecelakaan ganda terjadi 405 kecelakaan dari jumlah 479 kecelakaan (85 %).

Tabel 4, menjelaskan masing-masing nilai dari setiap lokasi kecelakaan. Berdasarkan tabel di atas, Jalan Lingkar Selatan memiliki nilai EAN tertinggi dengan nilai EAN 645. Berdasarkan perhitungan dari angka korban kecelakaan di lokasi tersebut, tercatat dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018 memiliki 161 korban dengan kejadian 17 jiwa meninggal dunia, 3 jiwa luka berat dan 141 jiwa luka ringan. Sedangkan Jalan Gatot Subroto memiliki nilai EAN terendah dengan nilai EAN 63. Berdasarkan perhitungan dari angka korban kecelakaan di lokasi tersebut, tercatat dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018 memiliki 15 korban dengan kejadian 2 jiwa meninggal dunia, 0 jiwa luka berat dan 13 jiwa luka ringan.

Maka dari perhitungan nilai EAN jika diurutkan dari lokasi yang memiliki nilai EAN tertinggi sampai dengan nilai EAN terendah yaitu berada di Jalan Lingkar Selatan, Jalan Lingkar Barat, Jalan Surya Dharma, Jalan Sukarno Hatta, Jalan Lingkar Timur, Jalan Yos Sudarso, Jalan Jendral Sudirman, Jalan Pangeran Hidayat, Jalan M. Yamin SH, Jalan Sultan Agung, Jalan Husni Thamrin, Jalan Raden Pamuk, dan Jalan Gatot Subroto.

Contoh perhitungan pada Jl. Lingkar Barat

Diketahui MD : 16
LB : 2
LR : 88

Ditanya : Nilai EAN?

Penyelesaian:

$$\text{EAN} : (12 \times 16) + (6 \times 2) + (3 \times 88)$$

$$\text{EAN} : 468$$

Jadi, dari hasil perhitungan di dapat nilai jumlah EAN (m) untuk Jalan Lingkar Barat adalah 468.

b. Lokasi Rawan Kecelakaan

Setelah nilai EAN diketahui, selanjutnya menghitung nilai UCL. Nilai UCL adalah batas normal suatu kejadian kecelakaan. Lokasi rawan kecelakaan akan diperoleh ketika melakukan perbandingan antara nilai *Equivalent Accident Number* (EAN) dengan nilai *Upper Control Limit* (UCL). Jika nilai EAN lebih tinggi dibandingkan nilai UCL maka lokasi tersebut teridentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan.

$$\text{UCL} = 236 + 2,576 \times \sqrt{\left(\frac{236}{468} + \frac{0,829}{468} + \left(\frac{1}{2} \times 468\right)\right)}$$

$$\text{UCL} = 275$$

Jadi, nilai UCL pada ruas Jalan Lingkar Barat adalah sebesar 275.

Tabel 5. Perbandingan Nilai EAN dan UCL

| No. | Nama Jalan | EAN | UCL | Keterangan |
|-----|----------------------|-----|-----|-------------|
| 1. | Jl. Lingkar Barat | 468 | 275 | Rawan |
| 2. | Jl. Lingkar Selatan | 645 | 282 | Rawan |
| 3. | Jl. Lingkar Timur | 207 | 262 | Tidak Rawan |
| 4. | Jl. Surya Dharma | 381 | 272 | Rawan |
| 5. | Jl. Pangeran Hidayat | 138 | 258 | Tidak Rawan |
| 6. | Jl. M. Yamin, SH | 135 | 257 | Tidak Rawan |
| 7. | Jl. Husni Thamrin | 126 | 257 | Tidak Rawan |
| 8. | Jl. Gatot Subroto | 63 | 251 | Tidak Rawan |
| 9. | Jl. Jend. Sudirman | 186 | 261 | Tidak Rawan |
| 10. | Jl. Sukarno Hatta | 258 | 265 | Tidak Rawan |
| 11. | Jl. Sultan Agung | 135 | 257 | Tidak Rawan |
| 12. | Jl. Raden Pamuk | 120 | 256 | Tidak Rawan |
| 13. | Jl. Yos Sudarso | 201 | 262 | Tidak Rawan |

Sumber: Hasil Pengolahan Data Sekunder 2020

Berdasarkan hasil perhitungan UCL seperti tabel 5, terdapat 10 lokasi yang teridentifikasi tidak rawan kecelakaan lalu lintas dan 3 lokasi yang teridentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan lalu lintas. Lokasi yang teridentifikasi sebagai rawan kecelakaan lalu lintas tersebut adalah di Jalan Lingkar Selatan dengan nilai EAN 645 dan nilai UCL 282 selanjutnya di Jalan Lingkar Barat dengan nilai EAN 468 dan nilai UCL 275 dan di Jalan Surya Dharma dengan nilai EAN 381 dan nilai UCL 272.

D. Deskripsi Segmen Jalan Teridentifikasi Rawan Kecelakaan.

Lokasi kecelakaan yang teridentifikasi sebagai rawan kecelakaan, yaitu kecelakaan yang berada di lokasi jalan lingkar selatan, jalan lingkar barat dan jalan surya dharma.

1. Jalan Lingkar Selatan

Jalan lingkar selatan memiliki panjang jalan 15,22 km. Yang berarti jalan lingkar selatan merupakan jalan arteri terpanjang di Kota Jambi. Jalan ini merupakan jalan yang mendukung pertumbuhan ekonomi karena menjadi jalur utama bagi truk-truk bermuatan batubara, sawit ataupun bahan makanan lainnya yang akan menuju terminal simpang rimbo menuju pelabuhan talang duku dan juga berfungsi sebagai lokasi perdagangan dan jasa, permukiman warga serta tempat industri.

Lokasi yang rentan terjadi kecelakaan di dekat toko simpang ahok dengan jumlah total 8 kali kejadian kecelakaan dititik tersebut. Dekat toko simpang ahok memiliki empat persimpangan jalan tanpa adanya lampu lalu lintas maka resiko terjadinya kecelakaan semakin tinggi. Kondisi jalan menikung, kurangnya rambu-rambu, permukaan jalan

tergenang air yang sangat banyak, pencahayaan jalan kurang memadai, marka/ garis jalan yang telah pudar, fasilitas pejalan kaki tidak memadai, tidak adanya pagar pembatas, jalan yang bergelombang dan sambungan jalan yang tidak rata.

2. Jalan Lingkar Barat

Jalan lingkar barat memiliki panjang jalan 8,54 km. Jalan ini berfungsi sebagai tempat laju transportasi perdagangan regional, seperti truk pengangkut batu bara, truk pengangkut batu bata dan lainnya. Daerah di jalan ini juga dijadikan sebagai tempat permukiman warga dan tempat industri. Pada jalan lingkar barat lokasi yang paling sering terjadi kecelakaan dari tahun 2014-2018 berada di persimpangan jalan, yaitu simpang Pt. Rapi, persimpangan empat dekat klinik hewan Drh Puero, dan di persimpangan mayang dekat cucian motor Erwin.

Di setiap persimpangan jalan, biasanya kita akan menemukan lampu lalu lintas atau biasa yang disebut lampu merah yang berfungsi untuk mengendalikan arus lalu lintas. Meski begitu, kenyataannya angka kecelakaan yang terjadi di persimpangan tetap tinggi.

Persimpangan jalan merupakan lokasi rawan kecelakaan karena persimpangan jalan adalah titik pertemuan kendaraan dari arah yang berbeda-beda, sudah pasti berbahaya. Kecelakaan di persimpangan bisa terjadi karena pengemudi tidak

waspada, meskipun persimpangan merupakan jalan lurus dan lampu lalu lintas sudah berwarna hijau, sebaiknya pengemudi tetap mengurangi kecepatan kendaraan ketika ingin melewati persimpangan. Ketika di persimpangan jalan atau dimanapun yang terdapat lampu lalu lintas, pengendara motor maupun mobil wajib berhenti dibelakang zebra cross agar pejalan kaki bisa menyebrang dengan aman dan nyaman.

3. Jalan Surya Dharma

Jalan marsda surya dharma memiliki panjang jalan 4,42 km. Daerah di jalan ini berfungsi sebagai tempat pusat permukiman, perkantoran dan pusat pemerintahan kota jambi. Pada jalan marsda surya dharma lokasi yang paling sering terjadi kecelakaan dari tahun 2014-2018 berada pada lokasi kecelakaan di simpang empat polsek kota baru dengan jumlah total 6 kali kejadian kecelakaan dititik tersebut.

Jalan marsdha surya dharma termasuk kedalam Jalan Lintas Sumatera. Jalan Lintas Sumatera merupakan sebuah jalan raya yang membentang dari Utara sampai Selatan Pulau Sumatra. Jalan ini dikenal dengan liku jalan yang tajam dan berbahaya. Adanya kendaraan bermuatan berat yang melintas terutama truk pengangkut batu bara, truk pengangkut minyak sawit, dan tronton sering melewati jalur ini.

Jalan marsdha surya dharma memiliki kondisi jalan yang lebar dan fisik jalan yang sudah bagus tetapi justru membuat para pengguna jalan untuk mempercepat laju kendaraan tanpa memperhatikan batas kecepatan, yang berisiko menimbulkan kecelakaan.

E. Upaya Polresta Jambi Dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Jambi.

Upaya pihak kepolisian khususnya anggota Satlantas Polresta Jambi dengan cara melakukan teguran, serta tindakan jika kesalahannya fatal. Dan menghimbau ke berbagai tempat setiap harinya seperti ke sekolah, kampus ataupun langsung mengingatkan ke pengendara roda dua dan roda empat agar tertib berlalu lintas.

Bagi pengendara wajib menggunakan perlengkapan seperti SIM, surat-surat yang diperlukan, helm dan lain sebagainya. Dalam menangani kecelakaan Satlantas bekerja sama dengan dua instansi yaitu jasa raharja dan pihak rumah sakit. Dan kasus kecelakaan juga memerlukan kerjasama dengan instansi dishub karena berkenaan dengan masalah rambu-rambu lalu lintas, serta instansi PU terkait masalah jalan seperti jalan yang rusak dan perlu diperbaiki.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Karakteristik
 - a. Kerugian materil mencapai RP. 2.032.555.000,-
 - b. Waktu kejadian kecelakaann paling tinggi terjadi pada hari kerja (70 %) jam 12.00 sampai dengan 18.00 terjadi 155 kejadian kecelakaan dengan nilai persentase 32 %.
 - c. Posisi kecelakaan paling tinggi terjadi pada posisi tabrak lari terjadi 185 kali kejadian kecelakaan dengan nilai persentase 39 %.
 - d. Jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan paling tinggi adalah kecelakaan ganda terjadi 405 kali kejadian kecelakaan dengan nilai persentase 85 %.
 - e. Korban kecelakaan terbanyak adalah korban luka ringan berjumlah 699 korban jiwa dengan nilai persentase 88 %.

2. Lokasi

Ada tiga ruas jalan yang teridentifikasi rawan, yaitu:

- a. Jalan Lingkar Selatan yaitu nilai EAN = 645 dan nilai UCL = 282.
- b. Jalan Lingkar Barat yaitu nilai EAN = 468 dan UCL = 275.
- c. Jalan Surya Dharma yaitu nilai EAN = 381 dan UCL = 272.

3. Upaya pihak kepolisian khususnya anggota Satlantas Polresta Jambi melakukan patroli, teguran, serta tindakan jika kesalahannya fatal dan menghimbau ke berbagai tempat setiap harinya. Dalam menangani kecelakaan Satlantas bekerja sama dengan dua instansi yaitu jasa raharja dan pihak rumah sakit. Dan kasus kecelakaan juga memerlukan kerjasama dengan instansi dishub, serta instansi PU.

Saran

1. Untuk pihak instansi terkait, dapat mengambil kebijakan mengenai lokasi yang teridentifikasi rawan.
2. Untuk penelitian selanjutnya sebaiknya dilakukan dalam rentang waktu yang lebih

banyak lagi karena jumlah data kecelakaan selalu berbeda tiap tahunnya.

DAFTAR RUJUKAN

- Direktorat Keselamatan Transportasi Darat (DKTD). 2007. Pedoman Operasi Accident Black Spot Investigation Unit/Unit Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas (ABIU/UPK), Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. 2004. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. Jakarta.
- Unit Laka Lantas Kepolisian Resor Jambi. *Data Kecelakaan Lalu Lintas Kota Jambi Tahun 2014-2018*. Kota Jambi. 2020.