

ABSTRAK

Keselamatan jalan merupakan salah satu penelitian bidang transportasi. Kecelakaan lalu lintas menimbulkan masalah serius bagi masyarakat berupa biaya medis, biaya ekonomi (kerugian produktivitas), biaya kerusakan properti, serta biaya rasa sakit dan duka cita. Salah satu upaya untuk meningkatkan keselamatan transportasi yaitu dengan penentuan dan penanganan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas. Metode yang digunakan untuk mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan yaitu metode pembobotan lokasi rawan kecelakaan untuk mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan dengan menggunakan metode Batas Kontrol Atas (BKA) dan Upper Control Limit (UCL) hasil analisis terdapat dua ruas jalan dengan jumlah angka ekivalen kecelakaan lebih besar di bandingkan nilai BKA dan nilai UCL dan diidentifikasi lokasi rawan kecelakaan lalu lintas adalah jalan lintas sumatera km112 dan km126. Hasil dari penelitian ini menunjukkan ketidak konsistenan desain geometri khususnya desain alinyemen horisontal segmen jalan yang ditinjau. Model yang dihasilkan menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan akan turun jika radius tikungan lebih tinggi dari pada rata-rata radius tikungan dari segmen jalan tinjauan.

Kata kunci: Lokasi rawan kecelakaan, upper control limit, kecelakaan lalu lintas, angka ekivalen kecelakaan, konsistensi desain geometri

ABSTRACT

Road safety is a complicated scientific field of transport research. Traffic accidents impose serious problems to society in terms of medical costs, economic costs (productivity losses), property damage costs, and human costs. One effort to improve transportation safety is by determining and handling the black spot locations. The method that used to identify black spot locations is the location weighting method prone to accidents to identify black spot locations using Upper Control Limit (UCL) method, based on the results of the analysis there are Two roads have accident number value greater than the upper control limit value and identified as a black spot location is the road crossing Sumatera km 112 and km 126. The results show that most of the sections in the location studied is classified as inconsistency. It is also shown that accident frequency decreases when the radius of a given section is significantly higher than the average radius.

Keywords : Black spot, upper control limit, traffic accident, equivalent accident number, Geometric design Consistency