BAB II
STUDI PUSTAKA

2.1 PENELITIAN TERDAHULU

Purbatin (2008) melakukan penelitian yang berjudul "*Evaluasi Kinerja Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Wates Km 3 – Km 9"*. Kesimpulan dari penelitian tersebut yaitu Arus kendaraan perhari pada ruas Jalan Wates km 3 - km 9 pada tahun 2005 - 2007 adalah 29104 Dengan angka kecelakaan rata-rata 101,45 dan *upper control limit* rata-rata 111,32. Lokasi kecelakaan paling banyak terjadi pada daerah persimpangan dengan 89 kejadian, kemudian daerah bukan persimpangan 12 kejadian kecelakaan. (16,83%) dan pada pukul 08.30 – 11.30 dengan jumlah kejadian 17 kecelakaan (16,835). Kendaraan yang terlibat terbesar adalah sepeda motor dengan 123 (76,4%), didikuti sepeda dan becak 21 (13,04%). Tipe kecelakaan yang sering terjadi adalah Depan – Samping 46 kejadian (45,54%), Depan – Belakang 19 kejadian (18,81%).

Soandrijani (2008) melakukan penelitian yang berjudul "*Analisis Kecelakaan Jalan Raya Pada Jalan Godean Km 1 – Km 5 Kabupaten Sleman*". Kesimpulan dari penelitian tersebut yaitu dari hasil pengolahan data dan analisis kecelakaan di ruas Jalan Godean, dapat disimpulkan bahwa lokasi *black spot* terletak di Jalan Godean Km 4 Karena jumlah kecelakaan pada Jalan Godean Km 1 sampai Km 5 masih sedikit tiap tahunnya, maka jalan ini dapat dikatakan aman. Penyebab terjadinya kecelakaan pada lokasi *black spot* adalah kelandaian jalan turun, jalan menyempit, dan permukaan jalan tidak tertutup aspal. Dengan adanya pasir atau batu yang terdapat di perkerasan jalan dapat menggangu kelancaran para pengendara kendaraan sehingga bisa juga menyebabkan kecelakaan. Perlu adanya penambahan fasilitas atau perbaikan pada tikungan di Jalan Godean Km 1 - Km 5 Kabupaten Sleman dengan metode sebagai berikut.

a. Perlunya memasang dan memperbaiki *zebra cross* di sekitar *black spot*, agar dengan adanya *zebra cross* para pengendara dapat mengurangi kecepatan kendaraan dengan mendahulukan para pejalan kaki untuk

menyebrang.

b. Memperjelas marka jalan baik itu garis putus-putus maupun garis penuh.
c. Memasang rambu-rambu batas kecepatan, terutama di daerah *black spot* arah Yogyakarta-Godean.

Lestari (2015) melakukan penelitian yang berjudul "*Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Pada Area Black Spot Di Ruas Jalan Yogya-Magelang Antara Km 4-Km 17".*Kesimpulan dari penelitian tersebut yaitu Lokasi kejadian kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Yogya-Magelang antara Km 4 sampai 17 selama 3 (tiga) tahun terbanyak terdapat pada Km 7-8 dengan jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 53 kasus, khususnya pada Sta 7+000 yang merupakan stasiun paling banyak terjadi kecelakaan di antara Km7-Km8. Data ini menyatakan bahwa pada ruas jalan Yogya- Magelang pada Sta 7+000 merupakan lokasi yang paling rawan terjadinya kecelakaan sehingga dinyatakan sebagai daerah rawan kecelakaan *(Black Spot).* Penyebab kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi salah satunya adalah faktor manusia, dimana pengendara sering memacu kendaraannya dengan kecepatan yang tinggi, jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang terlibat selama 3 tahun belakangan ini yaitu sebanyak 163 kasus. Karakteristiknya dapat dilihat dari jumlah korban kecelakaan berdasarkan usia dimana jumlah korban kecelakaan lalu lintas terbanyak antara rentan usia 22 -30 tahun, dengan jumlah korban selama tiga tahun belakangan ini yaitu sebanyak 178 orang dan korban jiwa yang terlibat kecelakaan tertinggi berasal dari kalangan pria dengan jumlah 538 orang. Upaya-upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas di Sta 7+000 sebagai *Black Spot,* dapat dengan memberikan rambu peringatan rawan kecalakaan 100 meter sebelum area *black spot*, pemasangan rambu batas kecepatan yang diijinkan seperti batas kecepatan maksimum 50 km/jam, merawat marka jalan yang sudah pudar dan membersihkan rambu lalu lintas dari gangguan-gangguan yang menutupi rambu, membuat trotoar yang dapat digunakan untuk pejalan kaki, pembuatan jalur sepeda dari bagian badan jalan dan bahu jalan dengan diberi marka pembatas atau pemisah, penambahan rambu peringatan berbahya seperti *traffic signal* (lampu kuning berkedip).

Tabel 2.1 Temuan Kondisi Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Tahun	Lokasi	Temuan aspek penelitian
1	Purbatin	2008	Jalan Wates Km 3-Km 9 Yogyakarta	1. Lokasi kecelakaan paling banyak terjadi pada daerah persimpangan 2. Tipe kecelakaan yang sering terjadi adalah Depan – Samping
2	Soandrijani	2008	Jalan Godean Km 1 – Km 5 Kabupaten Sleman	1. Penyebab terjadinya kecelakaan pada lokasi *black spot* adalah kelandaian jalan turun, jalan menyempit, dan permukaan jalan tidak tertutup aspal 2. Adanya pasir atau batu yang terdapat di perkerasan jalan dapat menggangu kelancaran para pengendara kendaraan dan perlu adanya penambahan fasilitas atau perbaikan pada tikungan di Jalan Godean Km 1 - Km 5 Kabupaten Sleman
3	Lestari	2015	Jalan Yogya-Magelang Km 4-Km 17 Yogyakarta	1. Penyebab kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi salah satunya adalah faktor manusia 2. Pada Sta 7+000 yang merupakan stasiun paling banyak terjadi kecelakaan di antara Km7-Km8

Sumber : Purbatin (2008), Soandrijani (2008) dan Lestari (2015)

2.2 PENELITIAN SEKARANG

Permasalahan pada penelitian yang dilakukan sebelumnya dapat diambil beberapa kategori yang dapat membedakan penelitian sekarang dengan penelitian terdahulu yaitu antara lain kecepatan rencana di lapangan, jarak pandang, alinyemen horizontal dan alinyemen vertikal. Penelitian yang dilakukan mempunyai permasalahan pada tikungannya yaitu permasalahan kecelakaan lalu lintas pada tikungan daerah *black spot* dengan demikian tikungan daerah *black spot* tersebut harus dianalisis kembali apakah dengan keadaan kondisi tikungan tersebut sudah menggunakan ketentuan standar Direktorat Jenderal Bina Marga