

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. Bagan Alir Penelitian	29
Gambar 5.1. Sketsa jalan lintas utara	38
Gambar 5.2. Sketsa lintas selatan.....	39

INTISARI

Kabupaten Dati II Brebes merupakan perbatasan antara wilayah Jawa Tengah dengan wilayah Jawa Barat, dimana kota Brebes ada dua jalur lintasan yaitu jalur lintas utara dan jalur lintas selatan. Pada penelitian ini penulis membahas tentang faktor-faktor penyebab kecelakaan lalulintas, tingkat kefatalan lalulintas, lalulintas harian rata-rata, kapasitas dan tingkat pelayanan pada kedua lintasan tersebut.

Data yang digunakan untuk menganalisis adalah data sekunder dalam lingkup wilayah studi serta instansi terkait seperti Polres Brebes yang berupa data kecelakaan lalulintas selama tiga tahun yaitu dari tahun 2001-2003 (sampai dengan bulan juli 2003), Dinas Pekerjaan Umum Brebes yang berupa data LHR tahun 2000 jalan lintas utara dan lintas selatan, Bapeda Brebes dan kantor Statistik untuk mengetahui pertumbuhan data penduduk kota Brebes.

Dari hasil analisa menunjukkan pada jalan lintas utara maupun lintas selatan faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan adalah faktor manusia, dimana penyebab faktor kecelakaan pada jalan lintas utara tahun 2001 masing-masing sebesar, faktor manusia 55%, faktor cuaca 8%, faktor jalan 12% dan faktor kendaraan 6%, pada tahun 2002 faktor manusia 57%, faktor cuaca 10%, faktor jalan 13%, dan faktor kendaraan 7%, pada tahun 2003 (sampai dengan bulan juli) faktor manusia 45%, faktor cuaca 5%, faktor jalan 9%, dan faktor kendaraan 13%, sedangkan pada jalan lintas selatan masing-masing sebesar, pada tahun 2001 faktor manusia 43%, faktor cuaca 10%, faktor jalan 17% dan faktor kendaraan 11%, pada tahun 2002 faktor manusia 46%, faktor cuaca 11%, faktor jalan 19%, dan faktor kendaraan 9%, pada tahun 2003 (sampai dengan bulan juli) faktor manusia 38%, faktor cuaca 13%, faktor jalan 21%, dan faktor kendaraan 8%. Dan kapasitas pada jalan lintas utara 6072 smp/ jam, pada jalan lintas selatan 2821 smp/ jam, sedangkan tingkat pelayanan pada jalan lintas utara adalah C dan pada jalan lintas selatan adalah B. Hal ini menunjukkan faktor jalan dan faktor manusia sangat berpengaruh pada kenyamanan terhadap pengguna jalan, untuk itu diperlukan pemasangan rambu-rambu lalulintas dan kedisiplinan bagi pengguna jalan.

Daftar Tabel

Tabel 3.1.	Batasan Kecepatan Rencana.....	9
Tabel 3.2.	Kapasitas dasar (C_0).....	11
Tabel 3.3.	Faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar jalur lalu lintas (FC_w).	12
Tabel 3.4.	Faktor penyesuaian kapasitas akibat pemisahan arah (FC_{sp}).....	12
Tabel 3.5.	Faktor penyesuaian akibat hambatan samping (FC_{sf}).....	12
Tabel 3.6.	Penentuan kelas hambatan samping.....	13
Tabel 3.7.	Koefisien kendaraan dalam smp	13
Tabel 3.8.	Faktor penyesuaian median (F_M).....	14
Tabel 3.9.	Faktor penyesuaian ukuran kota (F_{CS}).....	14
Tabel 3.10.	Tipe lingkungan jalan.....	14
Tabel 3.11.	Faktor penyesuaian lingkungan jalan, hambatan samping dan kendaraan tak bermotor (F_{RSU})	14
Tabel 3.12.	Klasifikasi Lalu lintas Harian Rata-rata.....	16
Tabel 3.13.	Lebar perkerasan	17
Tabel 3.14.	Tingkat pelayanan	19
Tabel 3.15.	Lebar bahu jalan berdasarkan kelas jalan.....	21
Tabel 3.16.	Jenis Kendaraan dan Konversi	26