

BAB IV

GAMBARAN UMUM PENELITIAN

4.1 PENDAHULUAN

Sebagaimana telah disebutkan pada bagian terdahulu, penelitian dilakukan di jalan tol Jakarta-Cikampek yang dikelola oleh PT. Jasa Marga (Persero) Cabang Jakarta-Cikampek. Penelitian dilakukan dengan pengumpulan data yang dimiliki oleh pihak PT. Jasa Marga (Persero) Cabang Jakarta-Cikampek, berupa data perkembangan pembangunan jalan tol Jakarta-Cikampek, data perkembangan volume lalu lintas di sepanjang ruas jalan tol Jakarta-Cikampek, dan data perkembangan jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di sepanjang ruas jalan tol Jakarta-Cikampek.

Periode penelitian yang dipilih adalah sejak tahun 2000 sampai sekarang. Sebagaimana telah dijelaskan pada Bab III bahwa dalam melakukan studi sebelum dan sesudah sebaiknya periode penelitian sekurang-kurangnya adalah 3 tahun. Dengan pengambilan data yang dimulai dari tahun 2000 sampai dengan sekarang (8 tahun) maka dianggap cukup untuk melakukan sistem studi sebelum dan sesudah.

4.2 PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN JALAN TOL

Jalan tol Jakarta-Cikampek mulai dibangun pada tahun 1985 dan selesai pada tahun 1989, dan saat ini panjang ruas jalan tol Jakarta-Cikampek adalah terbagi dalam beberapa bagian yaitu : jalur utama sepanjang 70.283 Km, jalan akses sepanjang 3.327 Km, spur sepanjang 10.281 Km, dan ramp sepanjang 28.442 Km. Ruas jalan tol Jakarta-Cikampek terbagi dalam 3 bagian dimana Bagian I yang berawal pada KM.02+050 sampai dengan KM.24+300, Bagian II yang berawal dari KM.24+300 sampai dengan KM.34+400, dan Bagian III yang berawal dari KM. 34+400 sampai dengan KM.72+333. Masing-masing bagian dibangun dan dikembangkan oleh kontraktor yang berbeda.



Gambar 4.1. Peta Lokasi Jalan Tol Jakarta-Cikampek

Sejak beroperasinya jalan tol Jakarta-Cikampek sampai dengan saat ini telah dilakukan banyak pengembangan jalan sehubungan dengan penambahan jumlah lajur pada jalan tersebut. Adapun penambahan jumlah lajur sebagaimana digambarkan pada Tabel 4.1.

NO	SEGMENT JALAN	PENGEMBANGAN	KETERANGAN
1	Bagian I (KM.02+050 - 24+300) KM.02+050 - 13+680 KM.13+680 - 16+700 KM.16+700 - 24+300 KM.16+700 - 24+300	(4 Lajur×3.60 m)×2 Jalur Penambahan 2 lajur ke dalam pada jalur A/B Penambahan 1 lajur keluar & dalam pada jalur A/B Penambahan 1 lajur ke dalam pada jalur A/B Penambahan 1 lajur ke luar pada jalur A/B	Tahun 1995 Tahun 2001 Tahun 2001 Tahun 2004
2	Bagian II (KM.24+300 - 34+400) KM.24+300 - 28+400 KM.28+400 - 31+400 KM.31+400 - 34+400	(3 Lajur×3.60 m)×2 Jalur Penambahan 1 lajur ke dalam pada jalur A/B Penambahan 1 lajur ke dalam pada jalur A/B Penambahan 1 lajur ke dalam pada jalur A/B	Tahun 2005 Tahun 2006 Tahun 2007
3	Bagian III (KM.34+400 - 72+333)	(2 Lajur×3.60 m)×2 Jalur	Belum dikembangkan

Tabel 4.1 Pengembangan Jalan Tol Jakarta-Cikampek.

Dapat kita lihat disini, bahwa sepanjang ruas jalan tol Jakarta-Cikampek yang terbagi dalam 3 bagian tersebut memiliki karakteristik yang berbeda pada masing-masing bagiannya. Pada Bagian I memiliki karakteristik jumlah lajur sebanyak 4 lajur, sehingga untuk selanjutnya dalam penelitian ini disebut sebagai Dual-4. Selanjutnya pada Bagian II memiliki karakteristik jumlah lajur sebanyak 3 lajur, dan dalam penelitian ini disebut sebagai Dual-3. Sedangkan untuk Bagian III memiliki karakteristik jumlah lajur sebanyak 2 lajur, dan dalam penelitian ini disebut sebagai Dual-2.

4.3 DATA VOLUME LALU LINTAS

Adanya jalan tol Jakarta-Cikampek ternyata ikut memacu perkembangan wilayah di sekitarnya. Hal ini terlihat dengan tumbuhnya beberapa kawasan industri dan permukiman di sepanjang ruas jalan ini. Tak kurang dari lima kawasan industri dan puluhan kawasan permukiman tumbuh dan berkembang sejak adanya jalan tol ini. Hal ini mengakibatkan volume lalu lintas meningkat pesat dari tahun ke tahun, bahkan untuk ruas Cawang-Bekasi pada jam-jam tertentu sudah melampaui kapasitas jalan yang ada. Meningat panjangnya jalan tol Jakarta-Cikampek ini dengan pengguna yang beragam ditambah dengan tingginya volume lalu lintas menyebabkan jumlah kecelakaan relatif banyak. Karakteristik lalu lintas yang menggunakan jalan tol ini merupakan kombinasi antara lalu lintas *commuter* dengan lalu lintas antar kota dengan berbagai jenis moda yang melintas. Karakteristik jalan tol yang cenderung lurus dapat membuat pengemudi cepat merasa bosan sehingga kurangantisipasi, lengah dan mengantuk, sehingga perlu dibuat upaya penanganannya.

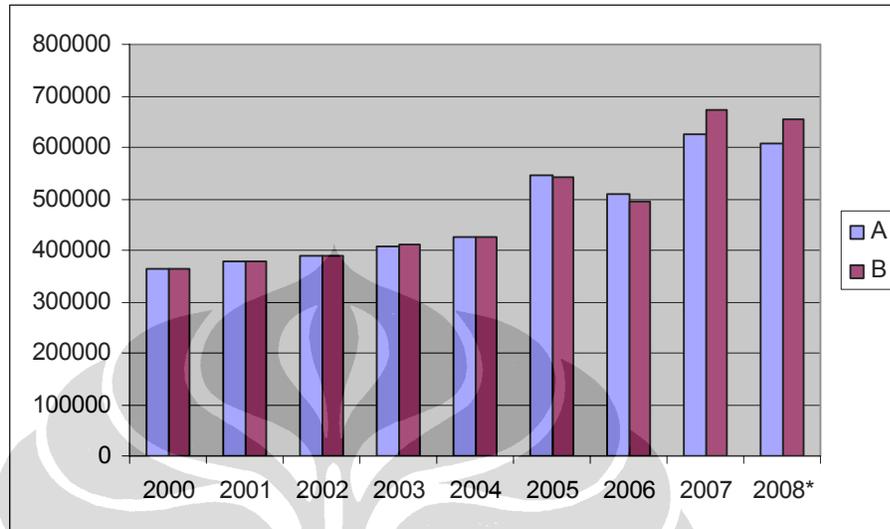
Berdasarkan hasil penelitian, telah dihimpun data volume lalu lintas yang diperoleh dari pihak PT. Jasa Marga Cabang Jakarta-Cikampek. Data tersebut merupakan data rekaman hasil penghitungan volume lalu lintas di seluruh ruas jalan tol Jakarta-Cikampek, yang selanjutnya telah diolah menjadi data lalu lintas harian rata-rata tahunan. Untuk mendapatkan data yang akurat maka data yang diambil adalah data volume lalu lintas yang berbasis pada segmen jalan / KM. Adapun data tersebut sebagaimana disampaikan dalam Tabel 4.2.

NO	BAGIAN JALAN	ARAH	TAHUN								
			2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
1	BAGIAN I 02+050 - 24+300	A	363141	378277	389665	408441	425298	545936	507566	625981	606293
		B	363244	378803	387415	409902	424183	541293	496353	671333	653725
2	BAGIAN II 24+300 - 34+400	A	65163	69194	68426	133475	144722	164824	160065	178173	183483
		B	63020	67014	66872	132105	143348	163220	154917	172865	181688
3	BAGIAN III 34+400 - 72+333	A	88187	91595	88795	143546	149416	173335	169106	220154	205693
		B	83669	87238	84946	118186	120041	140228	133300	151076	155316

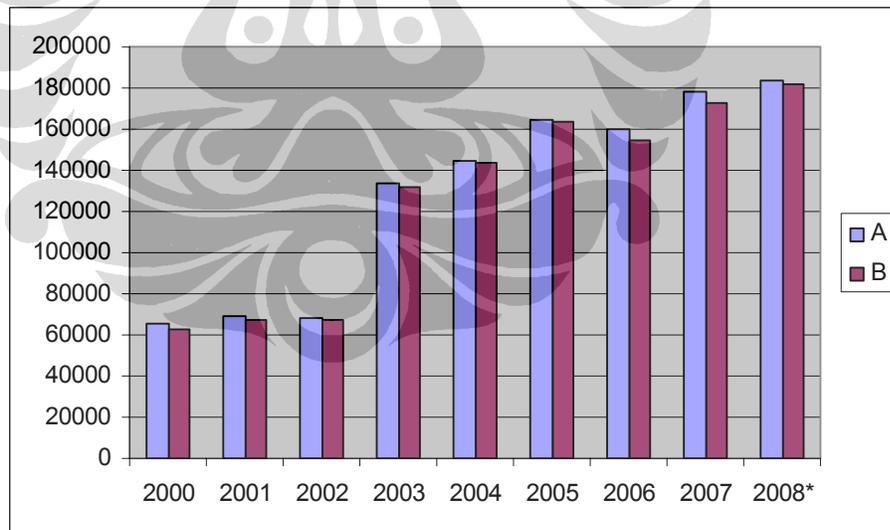
Tabel 4.2 Volume Harian Rata-Rata Ruas Jalan Tol Jakarta-Cikampek Berbasis Segmen Jalan/KM Pada Tiap Bagian Jalan..

Berdasarkan data pada tabel tersebut dapat kita lihat bahwa pada ruas jalan tol Jakarta-Cikampek setiap tahun terjadi peningkatan volume lalu lintas yang

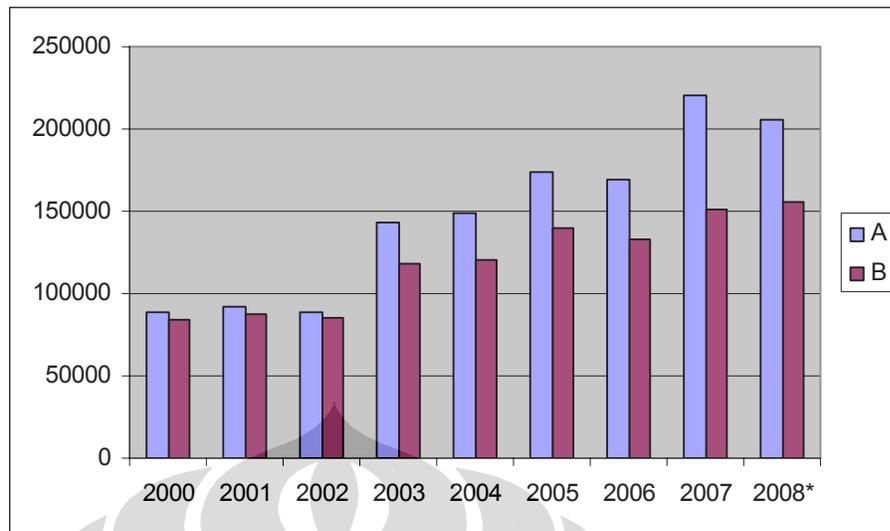
cukup besar. Gambaran yang lebih jelas dapat kita lihat pada diagram batang berikut ini.



Gambar 4.2 Diagram Volume Harian Rata-Rata Jalan Tol Jakarta-Cikampek Untuk Bagian I (Dual-4).



Gambar 4.3 Diagram Volume Harian Rata-Rata Jalan Tol Jakarta-Cikampek Untuk Bagian II (Dual-3).



Gambar 4.4 Diagram Volume Harian Rata-Rata Jalan Tol Jakarta-Cikampek Untuk Bagian III (Dual-2).

4.4 DATA KECELAKAAN LALU LINTAS

Berdasarkan data terakhir yang diperoleh menunjukkan bahwa faktor penyebab terjadinya kecelakaan bahwa 75,32% disebabkan oleh pengemudi dan 24,05% disebabkan oleh faktor kendaraan. Fenomena tersebut tentu saja sangat mengkhawatirkan, karena pada dasarnya setiap pemakai jalan tidak menginginkan dirinya mengalami kecelakaan pada saat mengendarai kendaraan bermotor. Hal ini perlu dicermati dan diselidiki apakah kecelakaan yang terjadi hanya semata-mata disebabkan oleh para pengguna jalan, dengan cara rekonstruksi kecelakaan atau digambarkan dengan sketsa, sehingga diharapkan dapat diketahui secara lebih mendalam faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan.

Jumlah kecelakaan dengan kendaraan yang paling sering terlibat di jalan tol Jakarta-Cikampek pada tahun 2003 adalah kecelakaan satu kendaraan sebesar 52,67% dengan jenis moda terbanyak dalam kejadian kecelakaan yaitu minibus (23,82%) dari total kendaraan yang terlibat. Dari 786 kejadian diperoleh kecelakaan yang tidak menimbulkan korban adalah 38,04%, jumlah kecelakaan luka berat sebesar 26,97% sedangkan kecelakaan luka ringan sebesar 26,84%. Dari seluruh korban kecelakaan yang ada prosentase tertinggi adalah luka ringan (56,16%). Selanjutnya, penyebab kecelakaan tertinggi dilihat dari faktor

pengemudi adalah karena kurang antisipasi (61,66%) dan mengantuk (36,66%), sedangkan dari faktor kendaraan adalah karena ban pecah (70,90%). Data-data dapat dilihat pada Lampiran 2.

