ANALISIS LOKASI RAWAN KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI KASUS: JALAN TRANS KALIMANTAN KABUPATEN KUBU RAYA STA 40+000 – STA 50+000)

SKRIPSI

Program Studi Sarjana Teknik Sipil

Jurusan Teknik Sipil

Oleh :

HERYAWAN SYUGHANDA

NIM. D1012181038

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS TANJUNGPURA

PONTIANAK

2025

Halaman Pernyataan

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Heryawan Syughanda

NIM : D1012181038

menyatakan bahwa dalam skripsi yang berjudul **"ANALISIS LOKASI RAWAN KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI KASUS: JALAN TRANS KALIMANTAN KABUPATEN KUBU RAYA STA 40+000 – STA 50+000)"** tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar sarjana di suatu perguruan tinggi manapun. Sepanjang pengetahuan Saya, tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atas diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Rujukan. Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya. Saya sanggup menerima konsekuensi akademis dan hukum di kemudian hari apabila pernyataan yang dibuat ini tidak benar.

Pontianak, 13 Maret 2025

Heryawan Syughanda



NIM D1012181038

KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS TEKNIK
Jalan Prof. Dr. H. Hadari Nawawi Pontianak 78124
Telepon (0561) 740186, WA +6282152280907
Email : ft@untan.ac.id Website : http://teknik.untan.ac.id

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS LOKASI RAWAN KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI KASUS : JALAN TRANS KALIMANTAN KABUPATEN KUBU RAYA STA 40 + 000 – STA 50 + 000)

Jurusan Teknik Sipil

Program Studi Sarjana Teknik Sipil

Oleh :

HERYAWAN SYUGHANDA
NIM. D1012181038

Telah dipertahankan di depan Penguji Skripsi pada tanggal 13 Maret 2025 dalam sidang akhir dan diterima sebagai salah satu persyaratan untuk mempcroleh gelar sarjana.

Susunan Penguji Skripsi :

Dosen Pembimbing Utama	: Dr. Ir. Siti Mayuni, M.T.,IPM (NIP. 196805181993032002)
Dosen Pembimbing Kedua	: Dr.Ir. Elsa Tri Mukti, S.T., M.T (NIP. 197305232000032001)
Dosen Penguji Utama	: Dr. Said, S.T., M.T (NIP. 197201092005011004)
Dosen Penguji Kedua	: Heri Azwansyah, S.T., M.T. IPM (NIP. 197311302000121001)

Pontianak, 13 Maret 2025

Dekan

Dr. Ing. Ir. Slamet Widodo,M.T., IPM
NIP. 196712231992031002

Pembimbing Utama

Dr. Ir. Siti Mayuni, M.T., IPM
NIP. 196805181993032002

Dengan Rasa Syukur Yang Mendalam, Dengan Telah Diselesaikannya Skripsi Ini Penulis Mempersembahkan Kepada :

KELUARGA BESAR

Dengan penuh syukur, skripsi ini saya persembahkan kepada kedua orang tua tercinta yaitu Bapak Bun Liang dan Ibu Lenie dan keluarga, yang dengan kasih, doa, dan dukungan tulusnya menjadi sumber kekuatan saya.

SAHABAT DAN REKAN SEPERJUANGAN

Untuk sahabat dan teman seperjuangan Teknik Sipil Angkatan 2018, terima kasih atas kebersamaan, dukungan, dan semangatnya. Semoga sukses selalu menyertai kita.

DOSEN PEMBIMBING

Skripsi ini saya persembahkan dengan rasa hormat dan terima kasih kepada Ibu Dr. Ir Siti Mayuni, M.T., IPM dan Ibu Dr. Ir. Elsa Tri Mukti, S.T., M.T., selaku dosen pembimbing atas bimbingannya. Semoga segala kebaikan yang telah diberikan mendapat balasan terbaik.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul "**Analisis Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus: Jalan Trans Kalimantan Kabupaten Kubu Raya STA 40+000 – STA 50+000)**" ini dengan baik dan lancar.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam proses penulisan Tugas Akhir ini penulis telah banyak menerima bantuan yang sangat berarti dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa yang selalu menyertai dan memberi kelancaran dalam setiap proses penulis.
2. Bapak Dr. -Ing. Ir. Slamet Widodo., MT, IPM selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura.
3. Bapak Dr. Herwani, S.T., M.T., selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura.
4. Ibu Dr. Ir. Siti Mayuni, M.T., IPM. selaku dosen pembimbing utama.
5. Ibu Dr. Ir. Elsa Tri Mukti, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing kedua serta Ketua Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura.
6. Bapak Dr. Said, S.T., M.T. selaku dosen penguji utama.
7. Bapak Heri Azwansyah, S.T., M.T., IPM. selaku dosen penguji kedua.
8. Kedua orang tua, keluarga serta teman – teman yang telah memberikan doa dan dukungan baik secara moral maupun material sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
9. Pihak - pihak lain yang secara langsung dan tidak langsung membantu penulis dalam menyusun tugas akhir ini.

Penulis menyadari bahwa tugas akhir ini bukanlah karya yang sempurna, dan yakin bahwa kritik dan saran akan membantu penulis untuk terus berkembang. Penulis sangat menghargai setiap masukan yang diberikan, dan berkomitmen untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas tugas akhir ini agar sesuai dengan rekomendasi yang diberikan.

Tugas akhir ini juga diharapkan dapat menjadi kontribusi kecil penulis dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan pemahaman di bidang Teknik Sipil. Akhir

kata, Semoga hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat yang lebih luas bagi masyarakat dan dunia akademik.

Pontianak, 13 Maret 2025

Penulis



Heryawan Syughanda

D1012181038

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan utama pada ruas Jalan Trans Kalimantan STA 40+000-STA50+000, Kabupaten Kubu Raya, yang berfungsi sebagai jalan penghubung antar kabupaten di Kalimantan Barat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat keselamatan suatu ruas jalan dengan mengidentifikasi karakteristik kecelakaan, menentukan lokasi rawan kecelakaan, serta menganalisis kesesuaian infrastruktur jalan eksisting terhadap standar teknis yang berlaku. Penelitian ini dilakukan untuk menyusun rekomendasi yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan di ruas jalan tersebut.

Penelitian ini menggunakan data sekunder dari Polres Kabupaten Kubu Raya dan Polresta Kota Pontianak untuk periode tahun 2019-2023, yang dianalisis dengan metode *Equivalent Property Damage Onl*y (EPDO) dan *Equivalent Accident Number* (EAN) guna menentukan tingkat keparahan kecelakaan. Selain itu, digunakan data primer dikumpulkan melalui survei langsung di lokasi penelitian yang meliputi inspeksi geometrik jalan serta pengamatan terhadap kelengkapan fasilitas jalan seperti rambu, marka, dan penerangan. Data geometrik jalan dibandingkan dengan standar teknis yang berlaku sedangkan kondisi fasilitas jalan dievaluasi dengan membandingkan kondisi eksisting terhadap standar teknis. Evaluasi tingkat keselamatan dilakukan melalui perhitungan parameter yang mencerminkan tingkat kecelakaan, sedangkan analisis deskriptif digunakan untuk menilai harmonisasi fasilitas jalan, dan kondisi geometrik jalan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa selama periode 2019-2023, kecelakaan paling sering terjadi pada pagi hari antara pukul 18.00 hingga 24.00. Sepeda motor menjadi kendaraan yang paling sering terlibat, dengan tabrakan depan-depan sebagai jenis kecelakaan dominan, sementara tingkat keparahan korban tertinggi adalah luka ringan. segmen 3, 9 dan 10 teridentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan (*black spot*) dengan metode EAN, sedangkan segmen 3, 9 dan 10 teridentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan (*black spot*) dengan bobot risiko tertinggi sebesar 42 pada segmen 9 berdasarkan metode EAN dan sebesar 45 pada segmen 9 berdasarkan metode EPDO. Rekomendasi perbaikan mencakup pemasangan rambu peringatan pada setiap titik *black spot*, penambahan *zebra cross* dan rambu penyeberangan di kawasan sekolah, penambaahan Zona Selamat Sekolah (ZOSS) pada daerah sekolah, perbaikan visibilitas pada tikungan melalui penambahan garis marka jalan, rambu tikungan, dan rambu peringatan, serta pemasangan lampu peringatan. Selain itu, pemangkasan pohon perindang jalan juga direkomendasikan untuk meningkatkan visibilitas dan mengurangi risiko kecelakaan.

Kata Kunci: Keselamatan lalu lintas, Lokasi Rawan Kecelakaan, Analisis Infrastruktur jalan, Metode EPDO, Metode EAN

ABSTRACT

Traffic accidents are one of the main issues on the Trans Kalimantan Road segment STA 40+000-STA 50+000, Kubu Raya Regency, which serves as a connecting road between regencies in West Kalimantan. This study aims to analyze the safety level of a road segment by identifying accident characteristics, determining black spots, and analyzing the compliance of existing road infrastructure with applicable technical standards. The study was conducted to provide recommendations that could help reduce accident rates on the road segment.

This study uses secondary data from the Kubu Raya Police and Pontianak City Police for the period of year 2019-2023, which is analyzed using the Equivalent Property Damage Only (EPDO) and Equivalent Accident Number (EAN) methods to determine the severity level of accidents. Additionally, primary data was collected through direct surveys at the research location, which included road geometrics inspections as well as observations of road facility completeness, such as signs, markings, and lighting. The road geometrics data is compared with applicable technical standards, while the condition of road facilities is evaluated by comparing the existing conditions to the technical standards. Safety level evaluation is carried out through the calculation of parameters that reflect accident levels, while descriptive analysis is used to assess the harmony of road facilities and geometric road conditions.

The results of the study show that during the period of year 2019 to 2023, accidents most frequently occurred in the morning between 6:00 PM to 12:00 AM. Motorcycles were the most frequently involved vehicles, with head-on collisions being the dominant type of accident, while the highest severity of injury was minor injuries. Segments 3, 9 and 10 were identified as accident-prone locations (black spots) according to EAN method, while segments 3, 9 and 10 were identified as accident-prone location (black spots) according to EPDO method, with the highest risk score being 42 on segment 9 based on the EAN method and risk score of 45 on segment 9 based on the EPDO method respectively. Recommended improvements include the installation of warning signs at each black site, the addition of zebra crossings and pedestrian crossing signs near schools, the creation of School Safe Zones (ZOSS) in school areas, improvements in visibility on curves through the addition of road markings, curve signs, and warning signs, as well as the installation of warning lights. Additionally, pruning roadside trees is also recommended to improve visibility and reduce the risk of accidents.

***Keywords**: Traffic Safety, Black Spot, Road Infrastructure Analysis, EPDO Method, EAN Method*

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ..... **...i**
ABSTRAK ..... **.iii**
ABSTRACT ..... **.iv**
DAFTAR ISI ..... **..v**
DAFTAR TABEL ..... **..vii**
DAFTAR GAMBAR ..... **.viii**
BAB I PENDAHULUAN **1**
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Pertanyaan penelitian 2
1.3 Tujuan Penelitian 2
1.4 Manfaat Penelitian 3
1.5 Batasan Masalah 3
1.6 Sistematika Penulisan 4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA **5**
2.1 Pengertian dan Klasifikasi Jalan 5
2.2 Pengertian Lalu Lintas 7
2.3 Pengertian Keselamatan Lalu Lintas 8
2.4 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas 9
2.5 Klasifikasi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas 10
2.6 Jenis dan Bentuk Kecelakaan Lalu Lintas 10
2.7 Faktor dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas 13
2.8 Perangkat Pengatur Lalu Lintas 15
2.8.1 Lampu Pengatur Lalu Lintas 15
2.8.2 Marka Jalan 16
2.8.3 Rambu Lalu Lintas 16
2.9 Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas 18
2.10 Kriteria Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas 18
2.11 Metode Analisis Data kecelakaan 19
2.13 Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas 20
2.14 Penelitian Terdahulu 23
BAB III METODOLOGI PENELITIAN **27**
3.1 Umum 27
3.2 Diagram Bagan Alir 28

3.3 Lokasi Penelitian 29
3.4 Teknik Pengumpulan Data 31
3.5 Pengambilan Data Primer 32
3.6 Pengolahan Data Primer 32
3.7 Pengolahan Data Sekunder 32
3.8 Analisis Data Kecelakaan 35
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN 36
4.1 Data Sekunder 36
4.1.1 Berdasarkan Jumlah Peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas 50
4.1.2 Berdasarkan Tingkat Keparahan 51
4.1.3 Berdasarkan Waktu Kejadian 52
4.1.4 Berdasarkan Jenis Tabrakan 54
4.1.5 Berdasarkan jenis kendaraan 55
4.2 Analisis Data Sekunder Metode *Equivalent Accident Number* 56
4.3 Analisis Data Sekunder Metode EPDO 59
4.4 Data Primer 62
4.4.1 Analisis Geometrik Tikungan 62
4.4.2 Kelengkapan Rambu Lalu Lintas 72
BAB 5 PENUTUP 96
5.1 Kesimpulan 96
5.2 Saran 98
DAFTAR PUSTAKA 100
LAMPIRAN A-1

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Angka Pembobotan Kelas Kecelakaan 19
Tabel 2.2 Situasi Kecelakaan secara Umum dan Usulan Penanganan 22
Tabel 2.3 Situasi Kecelakaan dan Usulan Penanganan untuk Persimpangan 23
Tabel 2.4 Situasi Kecelakaan dan Usulan Penanganan untuk Ruas Jalan 23
Tabel 2.5 Penelitian Terdahulu 24
Tabel 3.1 Rekapitulasi Data Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Trans Kalimantan Km 40 – Km 50 33
Tabel 3.2 Rekapitulasi Data Kecelakaan berdasarkan Waktu Kejadian 33
Tabel 3.3 Rekapitulasi Data Kecelakaan berdasarkan Tipe Tabrakan 34
Tabel 3.4 Rekapitulasi Data Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kendaraan 35
Tabel 4.1 Data kecelakaan jalan Trans Kalimantan STA 40 + 000 – STA 50 + 000 Periode 2019 – 2023 50
Tabel 4.2 Data Jumlah Peristiwa Kecelakaan 50
Tabel 4.3 Data Kecelakaan Berdasarkan Tingkat Keparahan 51
Tabel 4.4 Data kecelakaan berdasarkan hari kecelakaan 52
Tabel 4.5 Data kecelakaan berdasarkan waktu kecelakaan 53
Tabel 4.6 Data kecelakaan berdasarkan jenis tabrakan 54
Tabel 4.7 Data kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan 55
Tabel 4.8 Hasil Perhitungan metode *Equivalent Accident Number* 57
Tabel 4.9 Perhitungan BKA dengan Nilai EAN 58
Tabel 4.10 Hasil Perhitungan Metode EPDO 60
Tabel 4.11 Perhitungan BKA dengan Nilai EPDO 61
Tabel 4.12 Nilai EPDO dan EAN tiap segmen 62
Tabel 4.13 Spesifikasi Jalan 62
Tabel 4.14 Jarak pandang henti minimum 68
Tabel 4.15 Jarak Pandang Menyiap Minimum 69
Tabel 4.16 Hasil Observasi Perlengkapan Jalan Trans Kalimantan 83
Tabel 4.17 Rambu Jalan Trans kalimantan STA 40+000 – 50+000 85

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Peta Jaringan Jalan Kalimantan Barat 29
Gambar 3.2 Tempat Lokasi Penelitian 30
Gambar 3.3 Foto Survei Pendahuluan Jalan Trans Kalimantan Km 40 – 50 31
Gambar 4.1 *Strip Map* Kecelakaan Segmen 1 (STA 40+000–STA 49+000) 41
Gambar 4.2 *Strip Map* Kecelakaan Segmen 2 (STA 41+000–STA 49+000) 42
Gambar 4.3 *Strip Map* Kecelakaan Segmen 3 (STA 42+000–STA 49+000) 43
Gambar 4.4 *Strip Map* Kecelakaan Segmen 4 (STA 43+000–STA 49+000) 44
Gambar 4.5 *Strip Map* Kecelakaan Segmen 6 (STA 44+000–STA 49+000) 45
Gambar 4.6 *Strip Map* Kecelakaan Segmen 7 (STA 45+000–STA 49+000) 46
Gambar 4.7 *Strip Map* Kecelakaan Segmen 9 (STA 46+000–STA 49+000) 47
Gambar 4.8 *Strip Map* Kecelakaan Segmen10(STA 49+000–STA 50+000) 48
Gambar 4.9 Grafik Jumlah Peristiwa Kecelakaan 51
Gambar 4.10 Grafik data kecelakaan berdasarkan hari kecelakaan 52
Gambar 4.11 Grafik data kecelakaan berdasarkan waktu kecelakaan..... 53
Gambar 4.12 Grafik data kecelakaan berdasarkan jenis tabrakan..... 54
Gambar 4.13 Grafik data kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan 55
Gambar 4.14 Tikungan STA 42 + 900 71
Gambar 4.15 Diagram Tikungan STA 42 + 900 dengan Rmin..... 71
Gambar 4.16 Diagram Tikungan STA 42 + 900 dengan Rc 71
Gambar 4.17 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 1..... 73
Gambar 4.18 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 2..... 74
Gambar 4.19 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 3..... 75
Gambar 4.20 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 4..... 76
Gambar 4.21 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 5..... 77
Gambar 4.22 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 6..... 78
Gambar 4.23 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 7..... 79
Gambar 4.24 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 8..... 80
Gambar 4.25 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 9..... 81
Gambar 4.26 Kondisi Rambu Lalu Lintas Segmen 10..... 82

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalan merupakan suatu infrastruktur yang dibangun oleh manusia untuk menghubungkan suatu tempat dengan tempat lainnya. Jalan dibangun untuk membantu meningkatkan aksesibilitas suatu tempat dan mobilitas kegiatan pada masyarakat. Keberadaan dan kondisi jalan raya memiliki pengaruh yang besar terhadap pertumbuhan ekonomi dan sosial suatu daerah. Jika suatu jalan raya terdapat kerusakan ataupun kurang aman, maka dapat membahayakan pengguna jalan yang melalui jalan tersebut. Oleh karena itu perencanaan, pengawasan serta pemeliharaan keamanan jalan raya merupakan hal yang sangat penting untuk dilakukan secara rutin.

Kecelakaan lalu lintas umumnya diakibatkan dari situasi-situasi konflik antara pengemudi kendaraan dengan lingkungan, dimana pengemudi kendaraan melakukan tindakan menghindari sesuatu atau rintangan sehingga kemungkinan dapat menyebabkan tabrakan atau kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas umumnya oleh berbagai faktor secara bersama-sama, seperti pelanggaran lalu lintas atau tindakan pengguna jalan yang kurang hati - hati baik oleh pengemudi kendaraan bermotor atau pejalan kaki, kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca dan jarak pandang pengguna jalan.

Jalan Trans Kalimantan adalah jalan yang terdapat pada Kabupaten Kubu Raya. Jalan ini menghubungkan pontianak dengan berbagai daerah di Kalimantan Barat. Jalan ini merupakan jalan 2 lajur dan 2 arah tanpa median jalan. Pada jalan ini sering terjadi kecelakaan lalu lintas yang dapat mempengaruhi kenyamanan serta keamanan pengguna jalan yang melalui jalan ini.

Kabupaten Kubu Raya adalah salah satu kabupaten yang berada di provinsi Kalimantan Barat, Indonesia. Daerah ini memiliki luas wilayah sebesar 8.567,9 km² dan berpenduduk sebanyak jiwa 639,25 ribu jiwa. Kabupaten ini merupakan pemekaran dari Kabupaten Mempawah. Terdapat beberapa jalan terletak pada Kabupaten Kubu Raya yang merupakan jalan-jalan nasional yang mendukung

aktivitas ekonomi terutama jalan yang sering dilalui kendaraan bermuatan, salah satunya Jalan Trans-Kalimantan di Kecamatan Sungai Ambawang (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kubu Raya, 2024).

Jalan Trans Kalimantan termasuk ruas jalan yang sering terjadi kecelakaan, menurut Satuan Lalu Lintas Polres Kubu Raya, tercatat telah terjadi 135 kasus kecelakaan lalu lintas sepanjang bulan Januari hingga Desember pada tahun 2023 (Tribun News Pontianak, 2023), sementara kecelakaan yang terjadi sepanjang Km 40 – 50 pada tahun 2019 hingga 2023 tercatat sebanyak 22 kecelakaan. Salah satunya adalah kecelakaan yang terjadi pada KM 45 terjadi pada tanggal 5 Juni 2023 yang menyebabkan 3 korban luka – luka dan kerugian materiil (Indokalbar.com, 2023).

Oleh karena itu perlu dilakukan analisis terhadap lokasi rawan kecelakaan Jalan Trans Kalimantan untuk menentukan metode penanganan yang harus dilakukan untuk mempertahankan ataupun meningkatkan tingkat keamanan jalan.

1.2 Pertanyaan penelitian

Dari latar belakang dapat disimpulkan pada Tugas Akhir ini dibatasi menjadi tiga perumusan masalah, yang meliputi :

1. Bagaimana karakteristik kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan Trans Kalimantan STA 40+000 – STA 50+000?
2. Dimana titik lokasi rawan kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan di Jalan Trans Kalimantan STA 40+000 – STA 50+000?
3. Bagaimana kesesuaian infrastruktur jalan dengan standar teknis yang terdapat pada ruas jalan Trans Kalimantan STA 40+000 – STA 50+000?

1.3 Tujuan Penelitian

Penyusunan kajian tentang Analisis Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Trans Kalimantan ini memiliki tujuan dan manfaat yang telah ditentukan sebelumnya, antara lain :

1. Mengidentifikasi karakteristik kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan Trans Kalimantan STA 40+000 – STA 50+000.

2. Mengetahui titik lokasi rawan kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan di Jalan Trans Kalimantan STA 40+000 – STA 50+000 dengan metode EAN (*Equivalent Accident Number*) dan EPDO (*Equivalent Property Damage Only*).
3. Membandingkan hasil perhitungan metode yang digunakan.
4. Menganalisis kesesuaian infrastruktur jalan dengan standar teknis yang terdapat pada ruas jalan Trans Kalimantan STA 40+000 – STA 50+000.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi peneliti sendiri, penelitian ini dapat menambah wawasan peneliti dalam hal mengenai analisis lokasi rawan kecelakaan lalu lintas serta rekomendasi penanganannya.
2. Bagi pembaca penelitian ini, hasil studi ini dapat digunakan sebagai sumber ilmu pengetahuan mengenai analisis lokasi rawan kecelakaan lalu lintas.
3. Bagi instansi terkait, penulis berharap hasil studi ini dapat digunakan sebagai pertimbangan dalam meningkatkan keselamatan jalan sehingga dapat mengurangi jumlah kecelakaan yang terjadi sepanjang jalan Trans Kalimantan.

1.5 Batasan Masalah

Penulisan Tugas Akhir ini diperlukan adanya batasan masalah agar penulisan lebih terfokus pada masalah yang diangkat. Adapun pembatasan masalah pada Tugas Akhir ini dilakukan pada :

1. Pengambilan data hanya dilakukan sepanjang jalan Trans Kalimantan pada STA yang telah ditentukan sebelumnya yaitu dari STA 40 + 000 sampai dengan STA 50 + 000.
2. Data kecelakaan lalu lintas yang digunakan adalah data tahun 2019 s/d 2023 dari Polres Kabupaten Kubu Raya dan Polres Kota Pontianak.

3. Analisis data sekunder untuk menentukan lokasi rawan kecelakaan (*black* spot) dilakukan menggunakan metode EAN (*Equivalent Accident Number*) dan EPDO (*Equivalent Property Damage Only*).
4. Karakteristik lalu lintas yang ditinjau :
   - Perlengkapan sarana jalan.
   - Keadaan dan kondisi geometrik jalan.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan Tugas Akhir yang berjudul Analisis Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Trans Kalimantan adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini dijelaskan latar belakang, rumusan masalah, manfaat dan tujuan penelitian, pembatasan masalah serta sistematika penulisan Tugas Akhir.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini dijelaskan mengenai teori yang berkaitan dengan topik yang diangkat.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang bahan penelitian, metode penelitian, variabel atau data serta langkah – langkah penelitian.

BAB IV HASIL DAN ANALISIS

Bab ini berisi penyajian data yang telah dikumpulkan yang berupa data primer dan data sekunder.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan dan saran serta hasil penelitian