BAB II
GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transpotasi

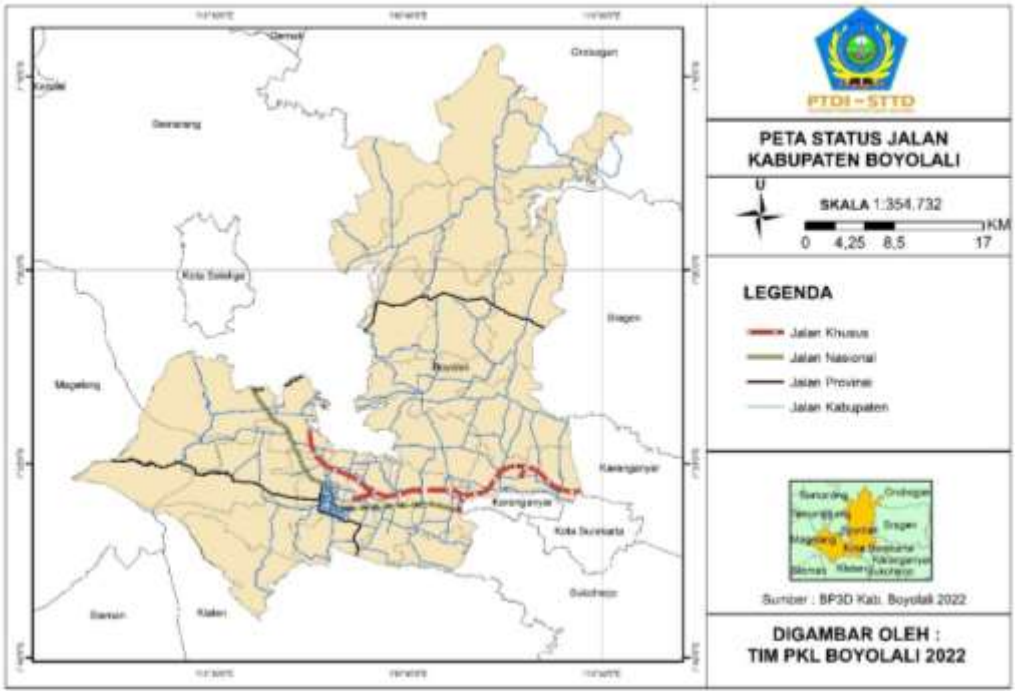
2.1.1 Lalu Lintas Jalan

Masyarakat kabupaten Boyolali dominan menggunakan transportasi darat sebagai mobilitas untuk kegiatan sehari-hari. Angkutan kota antar provinsi, angkutan kota dalam provinsi, angkutan pedesaan dan angkutan perkotaan merupakan kendaraan yang sering digunakan oleh masyarakat kabupaten Boyolali disamping kendaraan pribadi dan beberapa jasa angkutan online seperti Gojek dan Grab untuk melakukan mobilitas perjalanan. Kabupaten Boyolali memiliki kondisi lalu lintas yang lancar, kemacatan hanya terjadi dibeberapa titik tetapi tidak terlalu padat

2.1.2 Ruas Jalan

Berdasarkan keadaan, jaringan jalan di Kabupaten Boyolali pada tahun 2021 terbagi menjadi 3, yaitu jalan nasional dengan panjang 36.902 km, jalan provinsi dengan panjang 50.264 km, dan kabupaten dengan panjang 668.350 Km (Boyolali 2022). Jalan nasional pada Kabupaten Boyolali seluruhnya memiliki jenis permukaan aspal, Jalan provinsi pada Kabupaten Boyolali sebagian besar memiliki jenis permukaan aspal, sementara sisanya jenis permukaannya rigid/beton, Sedangkan untuk jalan kota pada Kabupaten Boyolali sebagian besar memiliki jenis permukaan aspal, sementara sisanya memiliki jenis permukaan kerikil, tanah dan rigid/beton.

Berikut ini adalah peta jaringan jalan berdasarkan status Kabupaten Boyolali:



Sumber : Laporan Praktek Kerja Lapangan Tim Kabupaten Boyolali, 2022

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Berdasarkan Status Jalan di Kabupaten Boyolali

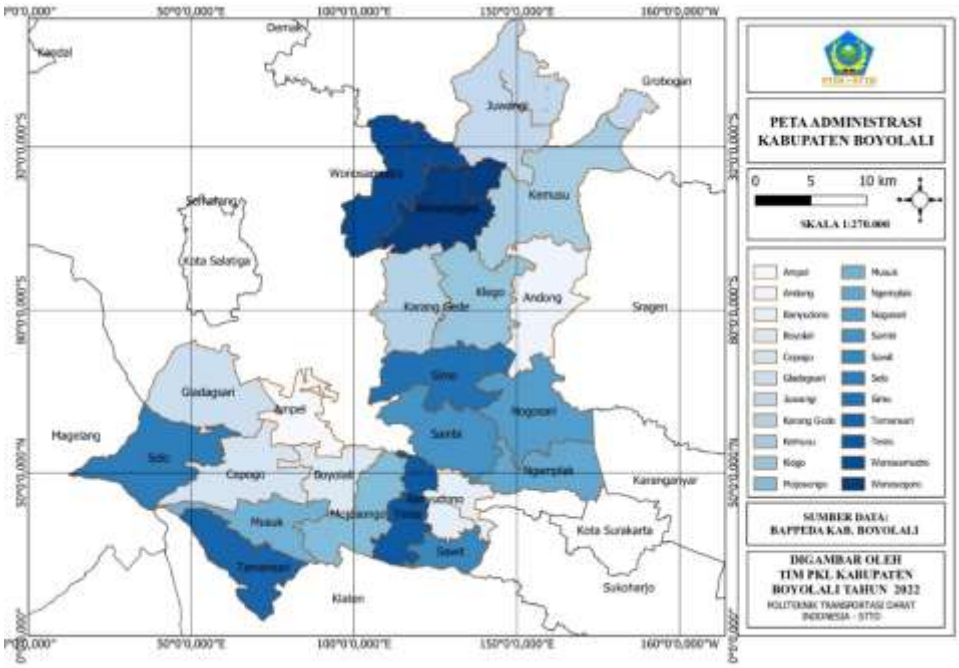
2.1.3 Prasarana Jalan

Dilihat dari karakteristiknya, Kabupaten Boyolali ini memiliki pola jaringan jalan berbentuk lineri/radial. Dari pola jaringan jalan linear/radial ini, menunjukkan bentuk jalan perkotaan ini berkembang sebagai hasil keadaan topografi lokal yang terbentuk sepanjang jalur. Jalur jalan penyalur kemudian dihubungkan ke jalan utama. Lalu lintas bervolume besar dan lalu lintas lokal sekarang dapat menggunakan jalan yang sama dan mudah terbebani melebihi rencana dan begitu saja berkembang. Sehingga pada dapat berdampak juga pada Central Bussines District (CBD) di Kabupaten Boyolali.

Kabupaten Boyolali memiliki jalan yang berkelok-kelok dengan banyak turunan serta tanjakan untuk beberapa wilayahnya. Secara umum fasilitas keselamatan seperti guardrail sudah terpasang dengan baik di Kabupaten Boyolali namun ada beberapa titik yang masih belum memadai.

Untuk fasilitas pejalan kaki di Kabupaten Boyolali diantaranya zebracross, dan trotoar belum dapat dikatakan memadai. Fasilitas penyeberangan pada simpang yang ditandai dengan adanya zebracross pada setiap simpang maupun pusat kegiatan seperti kawasan pendidikan, perkantoran maupun perbelanjaan namun belum semua simpang memiliki fasilitas ini. Sedangkan untuk fasilitas trotoar tersedia dengan baik untuk jalan disekitar CBD Kecamatan Boyolali begitupun untuk CBD Mojosongo, namun untuk CBD Boyolali hampir semuanya dialih fungsikan menjadi tempat berjualan atau aktivitas komersiil lainnya.

2.2 Kondisi Wilayah Kajian



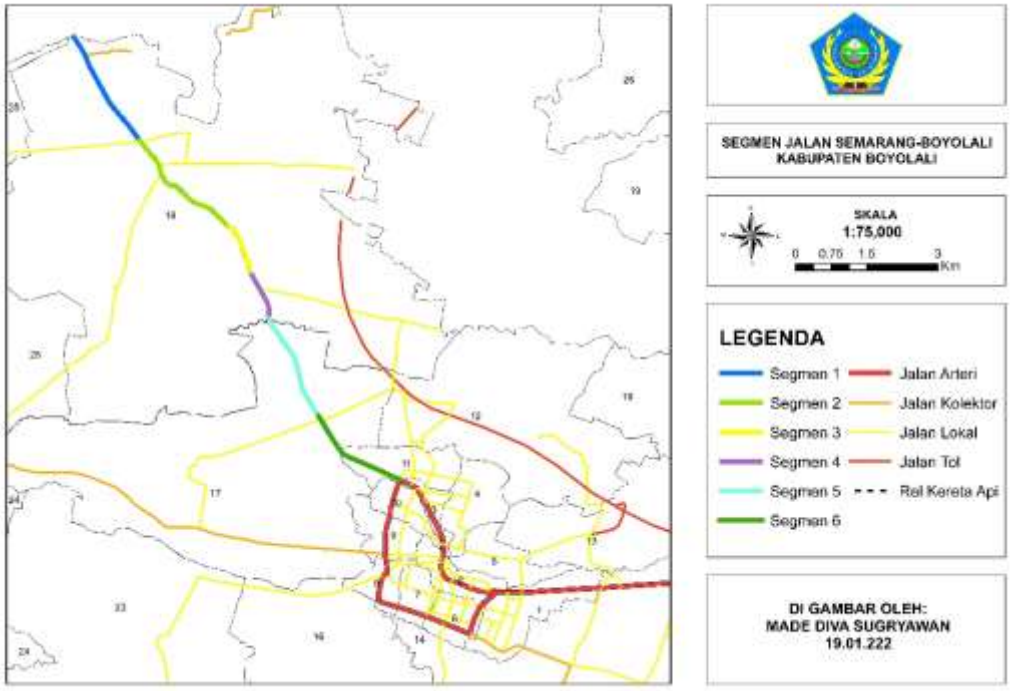
Sumber : Laporan Praktek Kerja Lapangan Tim Kabupaten Boyolali, 2022

Gambar II. 2 Peta Administrasi Kabupaten Boyolali

Berdasarkan letak geografisnya, Kabupaten Boyolali berada di wilayah Pulau Jawa dan tidak berbatasan langsung dengan wilayah laut. Kabupaten Boyolali terdiri dari 22 kecamatan yaitu Kecamatan Selo, Ampel, Gladagsari, Cepogo, Musuk, Tamansari, Boyolali, Mojosongo, Teras, Sawit, Banyudono, Sambi, Ngemplak, Nogosari, Simo, Karanggede, Klego, Andong, Kemusu, Wonosegoro, Wonosamudro, dan Juwangi. Kabupaten Boyolali memiliki luas

wilayah sebesar 1.015,10 km^2. Kecamatan paling luas adalah Kecamatan Kemusu dengan luas 81,43 km^2, sedangkan Kecamatan Sawit memiliki luas daerah paling kecil yaitu 17,23 km^2 (Boyolali 2022).

Ruas Jalan Semarang - Boyolali merupakan penghubung antara Semarang dan Boyolali serta akses utama kendaraan angkutan barang maupun bus dari arah tol Salatiga begitu juga sebaliknya. Serta merupakan peringkat pertama sabagai ruas jalan daerah rawan kecelakaan di kabupaten Boyolali. Jalan Semarang - Boyolali terbagi menjadi 6 segmen, untuk lebih detail dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

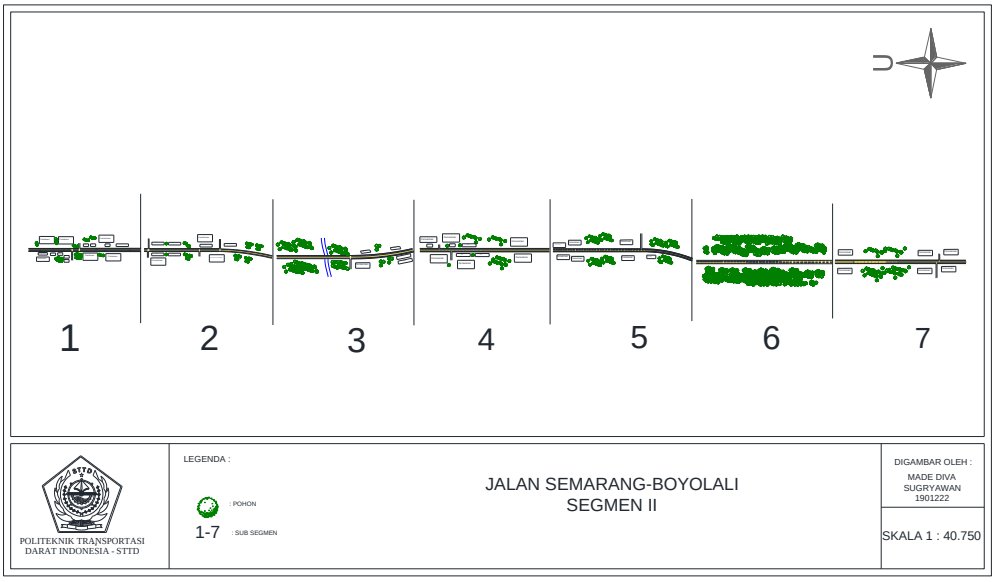


Gambar II. 3 Pembagian Segmen Jalan Semarang – Boyolali

Tabel II. 1 Segmen Ruas Jalan Semarang - Boyolali

Segmen Jalan	Status Jalan	Fungsi Jalan	Tipe Jalan	Panjang Jalan (m)
Jl. Semarang-Boyolali 1	Nasional	Arteri Primer	4/2 UD	2465
Jl. Semarang-Boyolali 2	Nasional	Arteri Primer	4/2 UD	3531
Jl. Semarang-Boyolali 3	Nasional	Arteri Primer	4/2 UD	1510
Jl. Semarang-Boyolali 4	Nasioanl	Arteri Primer	4/2 UD	1355
Jl. Semarang-Boyolali 5	Nasional	Arteri Primer	4/2 UD	380
Jl. Semarang-Boyolali 6	Nasional	Arteri Primer	4/2 UD	2624

Sumber : Laporan Praktek Kerja Lapangan Tim Kabupaten Boyolali, 2022



Gambar II. 4 Jalan Semarang - Boyolali Segmen II

Jalan Semarang-Boyolali II merupakan salah satu ruas jalan arteri di Kabupaten Boyolali. Jalan dengan tipe 4/2 D memiliki panjang 3531 meter dan lebar jalan 10,4 meter dengan lebar jalur efektif 5 meter. Jalan Semarang-Boyolali II dengan kondisi perkerasan yang baik. Jalan ini berstatus sebagai jalan nasional. Ruas jalan ini merupakan jalan utama di Kabupaten Boyolali yang menghubungkan jalan-jalan kolektor serta merupakan jalan utama menuju daerah *Central Bussines District* (CBD) Boyolali, jalan ini merupakan jalur mobilitas pergerakan nasional dan provinsi. Ruas jalan tersebut dijadikan studi karena merupakan ruas jalan dimana banyak terjadi kecelakaan dan menduduki peringkat pertama daerah rawan kecelakaan di kabupaten Boyolali. Jalan Semarang-Boyolali memiliki jenis 2 arah dan 4 lajur tanpa median atau 4/2 UD.

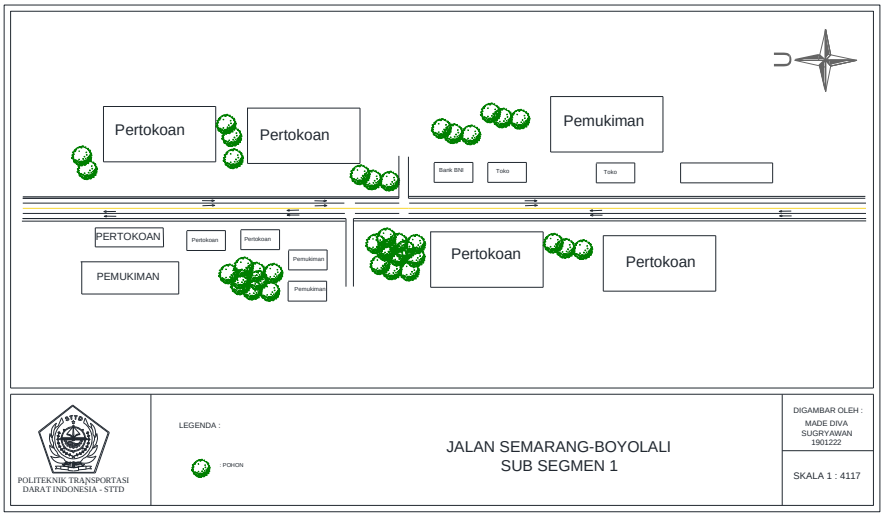
2.2.1 Daerah Lokasi Kecelakaan

Berdasarkan Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Boyolali Tahun 2022 pada ruas Jalan Semarang-Boyolali terbagi dalam 6 segmen. Lokasi Blackspot terletak pada segmen 2 yang dirangking berdasarkan analisis UCL dengan 31 kejadian kecelakan 6 meninggal dunia dan 27 luka ringan. Dari lokasi Blackspot tersebut , ruas jalan Semarang-Boyolali Segmen II Menjadi Lokasi Kajian didasarkan pada Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri Nomor : Kep/43/IX/2016 Tentang Pedoman Penentuan dalam Pengkajian Blackspot dengan penetapan masing-masing segmen kurang dari atau sama dengan 500 meter dari daerah rawan kecelakaan sehingga penetapan masing-masing sub segmen didasarkan pada hal tersebt seperti terlihat pada gambar II.4

2.2.1.1 Sub Segmen 1

Ruas jalan ini memiliki tata guna lahan yang didominasi oleh permukiman, pabrik, kawasan pendidikan, pusat ekonomi (pertokoan, pasar ampel) dan tempat ibadah, Kendaraan Berat; Truck besar, Trcuk Keceil, Truck Besar, Bus

Kecil maupun Besar melintasi jalan ini selain Motor dan Mobil sehingga dengan beberapa permasalahan maka jalan ini sangat rawan terhadap kecelakaan lalu lintas.



Gambar II. 5 Sub Segmen 1

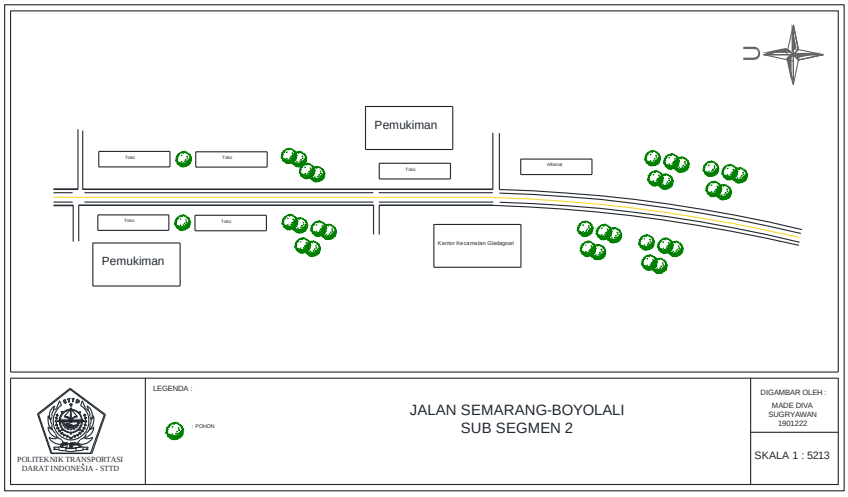
Gambar II. 6 Rambu Yang tertutup Pohon Sub Segmen 1

Gambar II. 7 Marka Jalan Pudar Sub Segmen 1

Gambar II. 8 Lampu Lalu Lintas Yang Mati Pada Sub Segmen 1

2.2.1.2 Sub Segmen 2

Ruas jalan ini memiliki tata guna lahan yang didominasi oleh permukiman. Kendaraan Berat; Truck besar, Trcuk Keceil, Truck Besar, Bus Kecil maupun Besar melintasi jalan ini selain Motor dan Mobil sehingga dengan beberapa permasalahan maka jalan ini sangat rawan terhadap kecelakaan lalu lintas.



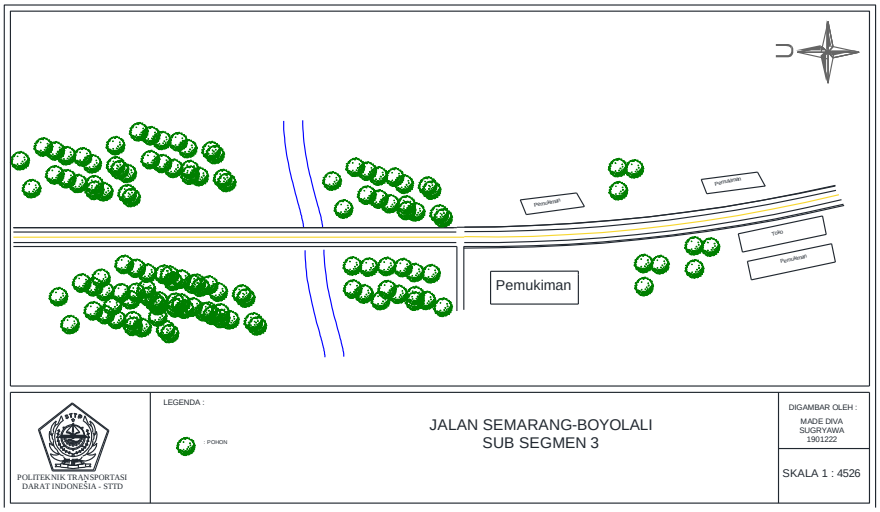
Gambar II. 9 Sub Segmen 2

Gambar II. 10 Jalan Tidak Rata Sub Segmen2

Gambar II. 11 Jalan Berlubang dan Tidak Rata Sub Segmen 2

2.2.1.3 Sub Segmen 3

Ruas jalan ini memiliki tata guna lahan yang didominasi oleh kawasan hijau, permukiman. Kendaraan Berat; Truck besar, Trcuk Keceil, Truck Besar, Bus Kecil maupun Besar melintasi jalan ini selain Motor dan Mobil sehingga dengan beberapa permasalahan maka jalan ini sangat rawan terhadap kecelakaan lalu lintas.



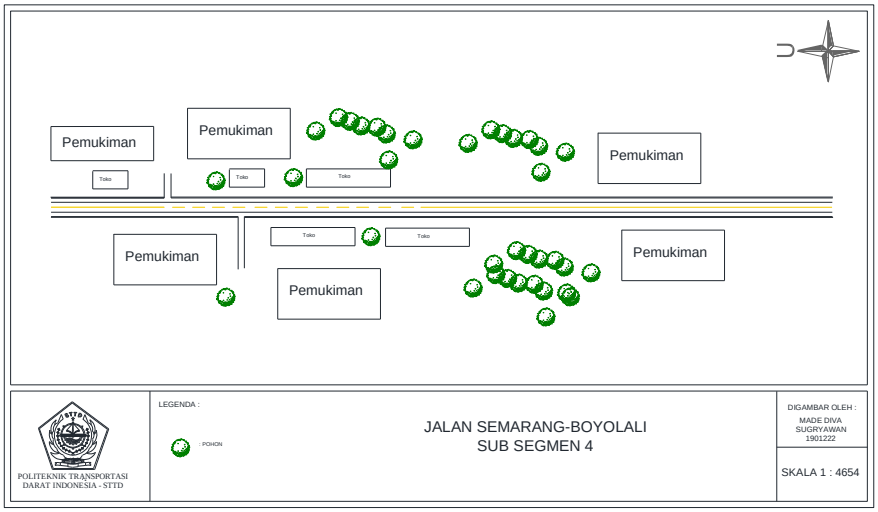
Gambar II. 12 Sub Segmen 3

Gambar II. 13 Kondisi Drainase Sub Segmen 3

Gambar II. 14 Jalan Retak Sub Segmen 3

2.2.1.4 Sub Segmen 4

Ruas jalan ini memiliki tata guna lahan yang didominasi oleh pemukiman, kawasan hijau, tempat ibadah, kawasan pendidikan. Kendaraan Berat; Truck besar, Trcuk Keceil, Truck Besar, Bus Kecil maupun Besar melintasi jalan ini selain Motor dan Mobil sehingga dengan beberapa permasalahan maka jalan ini sangat rawan terhadap kecelakaan lalu lintas.



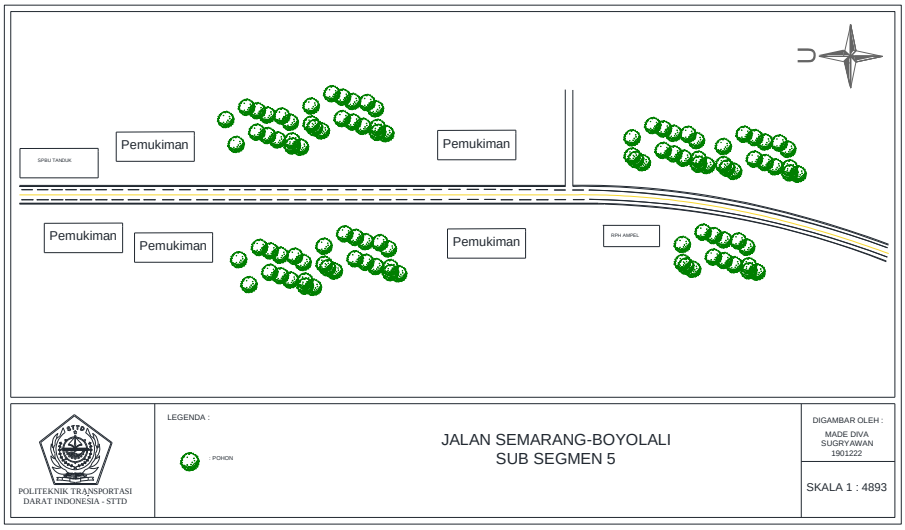
Gambar II. 15 Sub Segmen 4

Gambar II. 16 Kondisi Rambu Sub Segmen 4

Gambar II. 17 Jalan Retak Sub Segmen 4

2.2.1.5 Sub Segmen 5

Ruas jalan ini memiliki tata guna lahan yang didominasi oleh pemukiman, kawasan hijau, tempat ibadah, kawasan pendidikan. Kendaraan Berat; Truck besar, Trcuk Keceil, Truck Besar, Bus Kecil maupun Besar melintasi jalan ini selain Motor dan Mobil sehingga dengan beberapa permasalahan maka jalan ini sangat rawan terhadap kecelakaan lalu lintas.

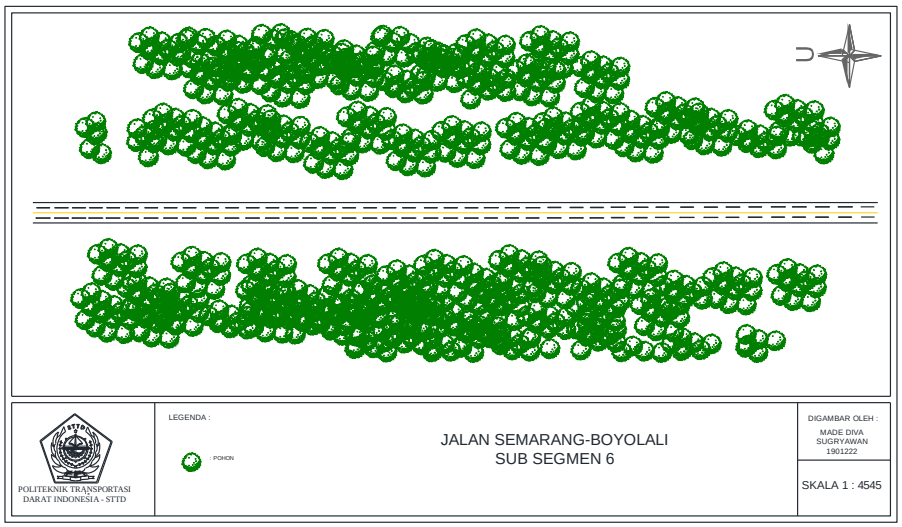


Gambar II. 18 Sub Segmen 5

Gambar II. 19 Jalan Tidak Rata Sub Segmen 5

2.2.1.6 Sub Segmen 6

Ruas jalan ini memiliki tata guna lahan yang didominasi oleh Kawasan hijau. Kendaraan Berat; Truck besar, Trcuk Keceil, Truck Besar, Bus Kecil maupun Besar melintasi jalan ini selain Motor dan Mobil sehingga dengan beberapa permasalahan maka jalan ini sangat rawan terhadap kecelakaan lalu lintas.



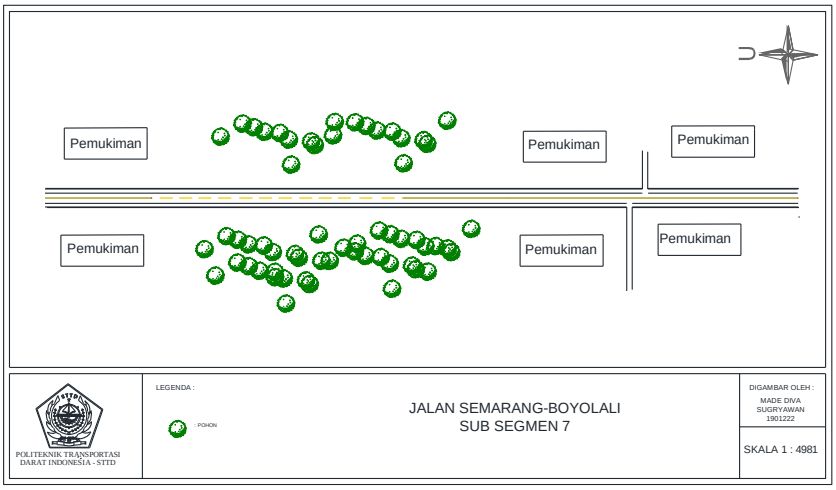
Gambar II. 20 Sub Segmen 6

Gambar II. 21 Kondisi Drainase Sub Segmen 6

Gambar II. 22 Jalan Berlubang Sub Segmen 6

2.2.1.7 Sub Segmen 7

Ruas jalan ini memiliki tata guna lahan yang didominasi oleh Kawasan hijau sebagaian pemukiman. Kendaraan Berat; Truck besar, Trcuk Kecil, Truck Besar, Bus Kecil maupun Besar melintasi jalan ini selain Motor dan Mobil sehingga dengan beberapa permasalahan maka jalan ini sangat rawan terhadap kecelakaan lalu lintas.



Gambar II. 23 Sub Segmen 7

Gambar II. 24 Kondisi Drainase Sub Segmen 7

Gambar II. 25 Kondisi Rambu Sub Segmen 7