BAB III

KAPASITAS JALAN, KARAKTERISTIK LALU LINTAS, DAN KECELAKAAN DI JALAN NAGREG PADA SAAT LEBARAN

Bab ini mengenai gambaran umum di Jalan Nagreg dan Jalur Lingkar Nagreg yang meliputi karakteristik jalan yaitu kapasitas jalan, karakteristik jalan, dan kecelakaan di jalan nagreg

3.1 Kapasitas Jalan

Perhitungan kapasitas Jalan Nagreg dan Jalur Lingkar Nagreg dilakukan berdasarkan karakteristrik geometri yang dimiliki oleh Jalan Nagreg. Karakteristik geometrik pada Jalan Nagreg dan Jalur Lingkar Nagreg memiliki karakteristik yang berbeda, sehingga kapasitas jalan memiliki kapasitas yang berbeda pula.

3.1.1 Data Teknik Jalan

Jalan Nagreg memiliki panjang 5,3 km dengan lebar 22 meter. Jenis permukaan merupakan agregat, beton dan aspal hotmix dengan jumlah lajur 4 lajur, untuk pembagian arah 2 arah. Persimpangan di Jalan Nagreg terdiri dari 3 persimpangan tidak bersinyal. Jalan Nagreg tidak memiliki median yang berupa pembatas jalan. Jalur Lingkar Nagreg memiliki panjang 5,27 km dengan lebar 11 meter. Jenis permukaan merupakan beton dan aspal hotmix dengan jumlah lajur 2 lajur, untuk pembagian arah 2 arah. Persimpangan di Jalur Lingkar Nagreg terdiri dari 4 persimpangan tidak bersinyal. Jalur Lingkar Nagreg tidak memiliki median yang berupa pembatas jalan.Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III-1.**

Tabel III-1
Data Teknik Jalan

No	Nama Jalan	Karakteristik	Keterangan
1	Jalan Nagreg	Panjang ruas jalan	5,3 Km
		Lebar jalan	22 M
		Jenis permukaan	Agregat, aspal, dan beton
		Lajur	4 lajur
		Arah	2 arah
		Simpang	3 simpang (tidak bersinyal)
		Median	Bermedian berupa garis putih tebal
2	Jalur Lingkar Nagreg	Panjang ruas jalan	5,27 Km
		Lebar jalan	11 M
		Jenis permukaan	Beton dan Aspal Hotmix
		Lajur	2 lajur
		Arah	2 arah
		Simpang	4 simpang (tidak bersinyal)
		Median	Bermedian berupa garis putih tebal

Sumber : Data Teknik Jalan Bina Marga Provinsi dan Hasil Survey Primer, Tahun 2011

3.1.2 Kapasitas Jalan Nagreg Tahun 2006 – 2010 Pada Saat Lebaran

Kapasitas dasar (Co) Tahun 2006-2010 Lebaran Idul Fitri sebesar 3.300 smp/jam. Penentuan kapasitas dasar tersebut ditentukan berdasarkan tipe jalan di Jalan Nagreg Tahun 2006-2010 Lebaran Idul Fitri. Tipe jalan pada Jalan Nagreg adalah jalan 4 lajur 2 arah dengan berpembatas median berupa garis tebal putih.

Pada Jalan Nagreg Tahun 2006-2010 Lebaran Idul Fitri memiliki faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah (FCsp) yang ditentukan atas dasar kondisi arus lalu lintas dari kedua arah dengan nilai faktor koreksi sebesar 1,00 (2 lajur 2 arah adalah 50%-50%). Sedangkan untuk koreksi kapasitas akibat lebar jalan (FCw) pada pengamatan Tahun 2006-2010 Lebaran Idul Fitri adalah 1,08 dengan tipe jalan 4 lajur 2 arah dengan berpembatas median.

Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping (FCsf) untuk Jalan Nagreg yang mempunyai bahu jalan didasarkan pada lebar bahu jalan efektif dan tingkat

gangguan samping dengan kondisi tipikal daerah industri dengan beberapa toko di pinggir jalan memiliki kelas gangguan sampingnya adalah sedang dengan jumlah gangguan per 200 m per jam (2 arah) bernilai 300-499 adalah 0,95. Kelas gangguan sedang berpengaruh terhadap faktor koreksi akibat gangguan samping dan lebar bahu jalan. Lebar bahu jalan di Jalan Nagreg memiliki lebar 1 m. Sedangkan untuk faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (FCcs) memiliki nilai 1,03 untuk ukuran kota (juta penduduk) bernilai > 1,3. Berdasarkan faktor-faktor tersebut diatas maka kapasitas untuk Jalan Nagreg sebesar 3.488 smp/jam.

3.1.3 Kapasitas Jalur Lingkar Nagreg Tahun 2010 Pada Saat Lebaran

Kapasitas dasar (Co) Tahun 2010 Lebaran Idul Fitri sebesar 2.900 smp/jam. Penentuan kapasitas dasar tersebut ditentukan berdasarkan tipe jalan di Jalur Lingkar Nagreg Tahun 2010 Lebaran Idul Fitri. Tipe jalan pada Jalan Nagreg adalah jalan 2 lajur dengan berpembatas median berupa garis tebal putih.

Pada Jalur Lingkar Nagreg Tahun 2010 Lebaran Idul Fitri memiliki faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah (FCsp) yang ditentukan atas dasar kondisi arus lalu lintas dari kedua arah dengan nilai faktor koreksi sebesar 1,00 (2 lajur 2 arah adalah 50%-50%). Sedangkan untuk koreksi kapasitas akibat lebar jalan (FCw) pada pengamatan Tahun 2010 Lebaran Idul Fitri adalah 1,34 dengan tipe jalan 2 lajur berpembatas median.

Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping (FCsf) untuk Jalur Lingkar Nagreg yang mempunyai bahu jalan didasarkan pada lebar bahu jalan efektif dan tingkat gangguan samping dengan kondisi tipikal daerah permukiman memiliki kelas gangguan sampingnya adalah sangat rendah dengan jumlah gangguan per

200 m per jam (2 arah) bernilai < 100 adalah 0,94. Sedangkan untuk faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (FCcs) memiliki nilai 1,03 untuk ukuran kota (juta penduduk) bernilai > 1,3. Berdasarkan faktor-faktor tersebut diatas maka kapasitas untuk Ruas Jalan Nagreg/Jalur Lingkar Nagreg sebesar 3.762 smp/jam.

Tabel III-2
Kapasitas Jalan Nagreg dan Jalur Lingkar Nagreg

No	Tahun Lebaran	Jalan	Co (smp/jam)	FCsp	FCw	FCsf	FCcs	C (smp/jam)
1	2006 – 2010	Jalan Nagreg	3.300	1,00	1,08	0,95	1,03	3.488
2	2010	Jalur Lingkar Nagreg	2.900	1,00	1,34	0,94	1,03	3.762

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2011.
Ket:
Kapasitas dasar dalam smp/jam (Co)
Faktor penyesuaian lebar jalan (FCw)
Faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf)
Faktor penyesuaian pemisahan arah (FCsp)
Faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs)
Kapasitas (C)

3.2 Karakteristik Lalu-lintas

Karakteristik lalu-lintas di Jalan Nagreg terdiri dari angkutan umum penumpang dan barang, dan volume lalu-lintas pada saat lebaran. Volume lalu-lintas didefinisikan sebagai jumlah kendaraan yang lewat pada satu titik di ruas jalan, atau pada suatu lajur selama interval waktu tertentu. Satuan dari volume secara dinyatakan dengan satuan mobil penumpang (smp) tiap satu satuan waktu.

3.2.1 Angkutan Umum Penumpang dan Barang

Angkutan penumpang sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat kota dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan kota pada umumnya. Keberadaan angkutan penumpang sangat dibutuhkan tetapi apabila tidak ditangani secara baik

dan benar akan merupakan masalah bagi kehidupan kota (Wijayanto,2009). Pergerakan utama di Kecamatan Nagreg terdapat pada Jalan Nagreg yang merupakan pusat kegiatan perdagangan jongko jajanan oleh-oleh. Jalan Nagreg dilalui oleh 5 (lima) trayek angkutan umum penumpang, 4 (empat) trayek angkutan bus mini, dan 10 (sepuluh) trayek bus. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III-3.**

Tabel III-3
Trayek Angkutan Umum Penumpang Jalan Nagreg

No	Trayek		
	Angkutan Umum (angkot)	Angkutan Umum bus mini	Angkutan Umum Bus
1	Cileunyi-Cicalengka	Bandung-Garut	Bandung-Garut
2	Cileunyi-Cicalengka-Nagreg	Bandung-Tasikmalaya	Bandung-Tasikmalaya
3	Cicalengka-Nagreg	Bandung-Banjar	Bandung-Banjar
4	Cicalengka-Limbangan	Bandung-Pamengpeuk	Bandung-Pamengpeuk
5	Cicalengka-Kadungora		Bandung-Pangandaran
6			Bandung- Jogja
7			Bandung-Solo
8			Bandung-Surabaya
9			Bandung-Semarang
10			Bandung-Denpasar
Total	5	4	10

Sumber : Dishub Kab.Bandung dan Hasil Survey Primer, Tahun 2011

Angkutan barang yang melalui Jalan Nagreg adalah angkutan *pick up*, *truck as* 2, *trukck a*s 3 dan *truck* gandeng. Angkutan ini digunakan untuk mendistribusikan barang menuju kota-kota di Jawa Barat karena Jalan Nagreg merupakan jalan nasional yang menghubungkan Jawa Barat dan Jawa Timur. Namun sesuai dengan kebijakan angkutan penumpang pada saat lebaran angkutan barang tersebut tidak boleh beroprasi dari H-4 sampai H1 pada saat lebaran.

3.2.2 Karakteristik Volume Lalu-lintas

Volume lalu-lintas dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp). Volume lalu-lintas didapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung. Pengamatan volume lalu-lintas yang dilakukan DISHUB Kabupaten Bandung selama 12 jam dimulai dari jam 08.00 sampai jam 20.00 pada suatu ruas jalan tertentu pengamatan ini dilakukan mulai H-7 sampai H+7 saat lebaran.

3.2.2.1 Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2006 – 2010 Pada Saat Lebaran

Volume lalu-lintas di Jalan Nagreg dari H-7 sampai H+7 dibagi menjadi tiga klasifikasi arus dan dua arah, untuk lebih jelas dapat dilihat pada **Tabel III-4**.

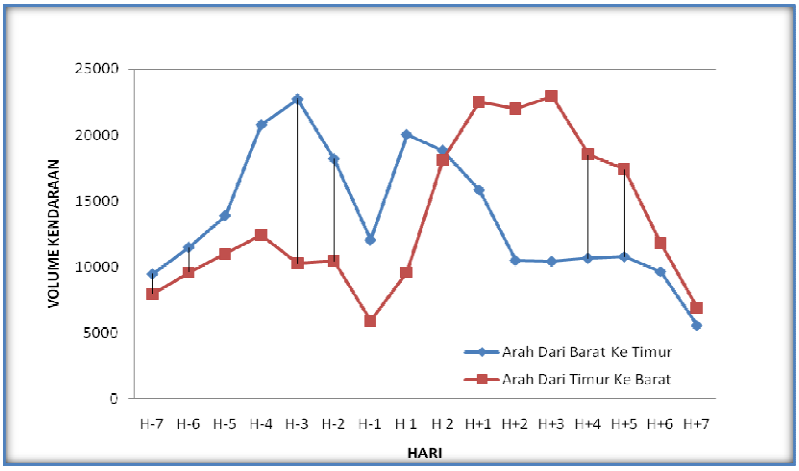
Tabel III-4
Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2006 – 2010 Pada Saat Lebaran

Klasifikasi Arus	Hari	Tahun 2006		Tahun 2007		Tahun 2008		Tahun 2009		Tahun 2010	
		Volume Lalu-lintas Dari Arah Barat Ke Timut	Volume Lalu-lintas Dari Arah Timur Ke Barat	Volume Lalu-lintas Dari Arah Barat Ke Timut	Volume Lalu-lintas Dari Arah Timur Ke Barat	Volume Lalu-lintas Dari Arah Barat Ke Timut	Volume Lalu-lintas Dari Arah Timur Ke Barat	Volume Lalu-lintas Dari Arah Barat Ke Timut	Volume Lalu-lintas Dari Arah Timur Ke Barat	Volume Lalu-lintas Dari Arah Barat Ke Timut	Volume Lalu-lintas Dari Arah Timur Ke Barat
Arus Mudik Menjelang Lebaran	H-7	9447	7948	11573	10523	15373	11489	-	-	15175	22710
	H-6	11473	9587	11816	12016	28310	18718	13098	13488	33007	42457
	H-5	13884	10987	12856	10877	33217	19786	23777	17615	36319	49198
	H-4	20785	12406	16544	11606	64538	23301	37634	18928	36072	39041
	H-3	22721	10256	22472	13207	50298	22295	56775	23805	50926	32049
	H-2	18203	10427	21065	11198	43320	17634	76915	20472	93235	29362
	H-1	12029	5901	17838	7457	32584	15111	41077	16394	69263	31031
Arus Saat Lebaran	H 1	20039	9599	23386	15339	70659	24686	72802	22490	54809	19770
	H 2	18836	18109	17821	15693	64213	65031	52348	33264	73231	26887
Arus Balik Setelah Lebaran	H+1	15837	22503	13554	25088	57817	59363	40583	63265	52155	63050
	H+2	10474	21995	12563	23004	32062	70454	35451	66265	35659	102803
	H+3	10404	22924	12210	25483	29685	74988	23197	86825	29713	71941
	H+4	10637	18505	11602	20782	24356	45797	21251	44391	34327	86059
	H+5	10756	17393	11057	18859	30761	38560	28208	46099	39470	50529
	H+6	9616	11767	12468	18169	22463	26472	18921	41133	24085	54929
	H+7	5527	6884	11074	16049	16031	18106	22593	39556	32499	34574

Sumber: DISHUB Kab. Bandung
Keterangan:

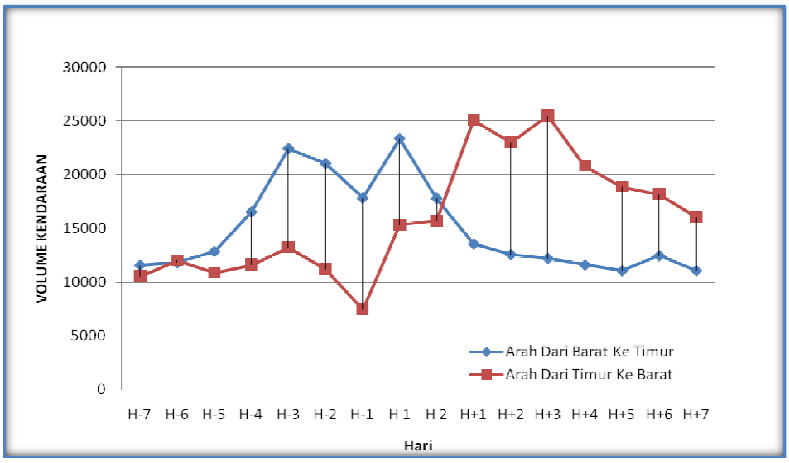
: Volume lalu-lintas paling tinggi

: Volume lalu-lintas paling kecil



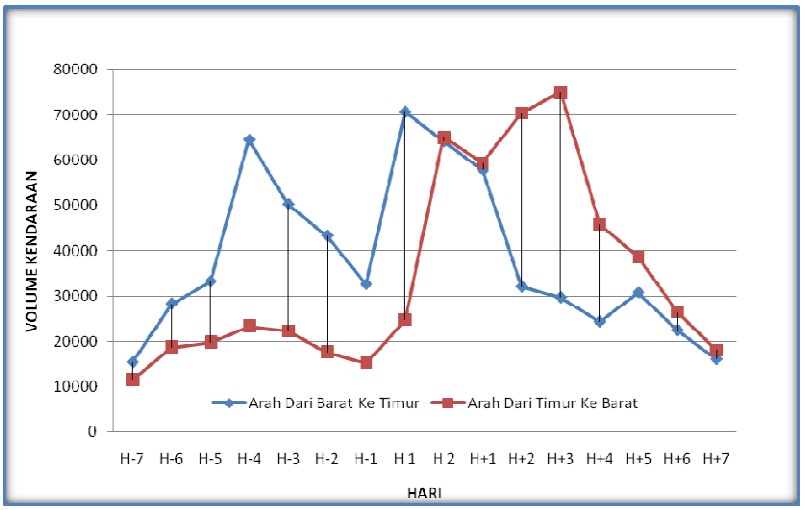
Gambar 3.1
Fluktuasi Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2006

Volume lalu-lintas tertinggi yang menunjukkan puncak arus mudik menjelang lebaran (dari arah barat ke timur) terjadi pada H-3 sebesar 22721 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada H+7 arus balik setelah lebaran sebesar 5527 smp/hari. Sedangkan volume lalu-lintas tertinggi untuk arah sebaliknya yang menunjukkan puncak arus balik setelah lebaran (dari arah timur ke barat) terjadi pada H+3 sebesar 22924 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus mudik menjelang lebaran H-1 sebesar 5901 smp/hari.



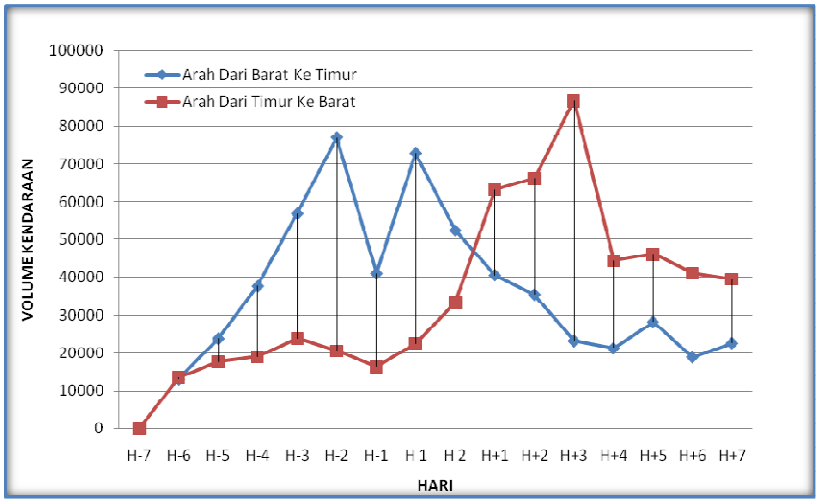
Gambar 3.2
Fluktuasi Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2007

Volume lalu-lintas tertinggi yang menunjukkan puncak arus saat lebaran (dari arah barat ke timur) terjadi pada H 1 sebesar 23386 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus balik setelah lebaran H+5 sebesar 11074 smp/hari. Sedangkan volume lalu-lintas tertinggi untuk arah sebaliknya yang menunjukkan puncak arus balik setelah lebaran (dari arah timur ke barat) terjadi pada H+3 sebesar 25483 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus mudik menjelang lebaran H-1 sebesar 7457 smp/hari.



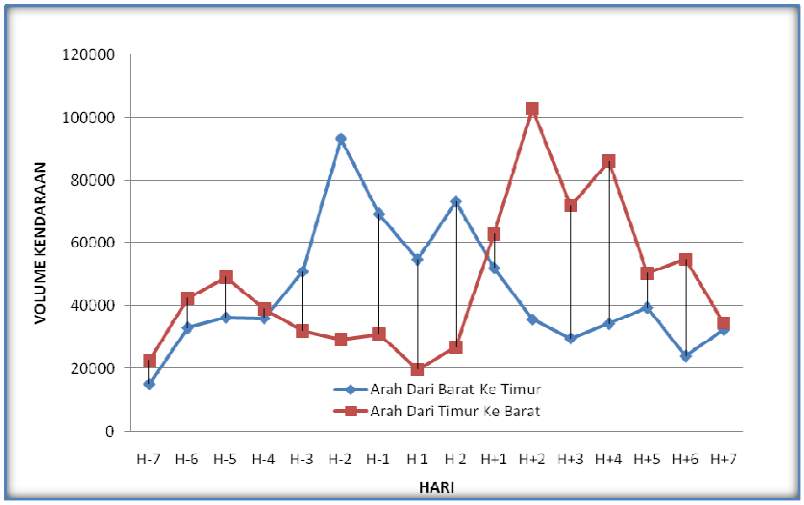
Gambar 3.3
Fluktuasi Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2008

Volume lalu-lintas tertinggi yang menunjukkan puncak arus saat lebaran (dari arah barat ke timur) terjadi pada H 1 sebesar 70659 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus mudik menjelang lebaran H-7 sebesar 15373 smp/hari. Sedangkan volume lalu-lintas tertinggi untuk arah sebaliknya yang menunjukkan puncak arus balik setelah lebaran (dari arah timur ke barat) terjadi pada H+3 sebesar 74988 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus mudik menjelang lebaran H-7 sebesar 11489 smp/hari.



Gambar 3.4
Fluktuasi Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2009

Volume lalu-lintas tertinggi yang menunjukkan puncak arus mudik menjelang lebaran (dari arah barat ke timur) terjadi pada H-2 sebesar 76915 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus mudik menjelang lebaran H-6 sebesar 13098 smp/hari. Sedangkan volume lalu-lintas tertinggi untuk arah sebaliknya yang menunjukkan puncak arus balik setelah lebaran (dari arah timur ke barat) terjadi pada H+3 sebesar 86825 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus mudik menjelang lebaran H-6 sebesar 13488 smp/hari.



Gambar 3.5
Fluktuasi Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2010

Volume lalu-lintas tertinggi yang menunjukkan puncak arus mudik menjelang lebaran (dari arah barat ke timur) terjadi pada H-2 sebesar 93235 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus mudik menjelang lebaran H-7 sebesar 15175 smp/hari. Sedangkan volume lalu-lintas tertinggi untuk arah sebaliknya yang menunjukkan puncak arus balik setelah lebaran (dari arah timur ke barat) terjadi pada H+2 sebesar 102803 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada saat lebaran H 1 sebesar 19770 smp/hari.

Tabel III-5
Volume Lalu-lintas Jalur Lingkar Nagreg Tahun 2010

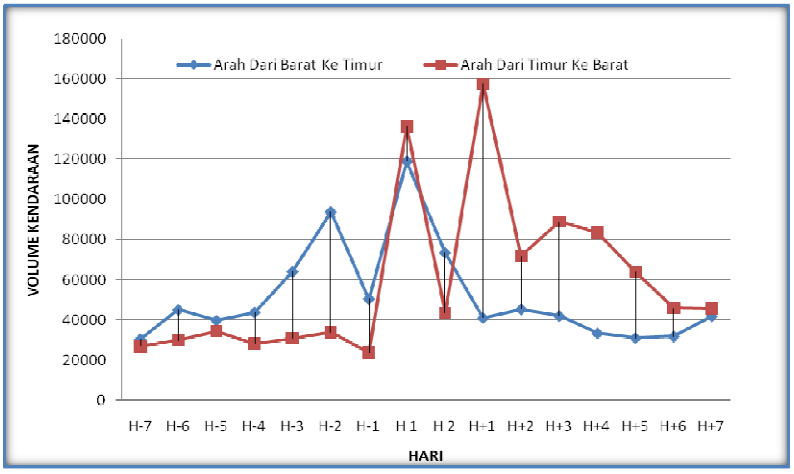
Klasifikasi Arus	Hari	Volume Lalu-lintas Dari Arah Barat Ke Timut	Volume Lalu-lintas Dari Arah Timur Ke Barat
Arus Mudik Menjelang Lebaran	H-7	30471	27008
	H-6	45191	30041
	H-5	39834	34432
	H-4	43862	28137
	H-3	64097	30969
	H-2	93858	33952
	H-1	50606	23740
Arus Saat Lebaran	H 1	119029	136567
	H 2	73537	43621
Arus Balik	H+1	41071	157685

Klasifikasi Arus	Hari	Volume Lalu-lintas Dari Arah Barat Ke Timut	Volume Lalu-lintas Dari Arah Timur Ke Barat
Setelah Lebaran	H+2	45462	71822
	H+3	42039	89026
	H+4	33426	83690
	H+5	31102	63929
	H+6	31851	45921
	H+7	41898	45781

Sumber: DISHUB Kab. Bandung
Keterangan:

: Volume lalu-lintas paling tinggi

: Volume lalu-lintas paling kecil



Gambar 3.6
Fluktuasi Volume Lalu-lintas Jalur Lingkar Nagreg Tahun 2010

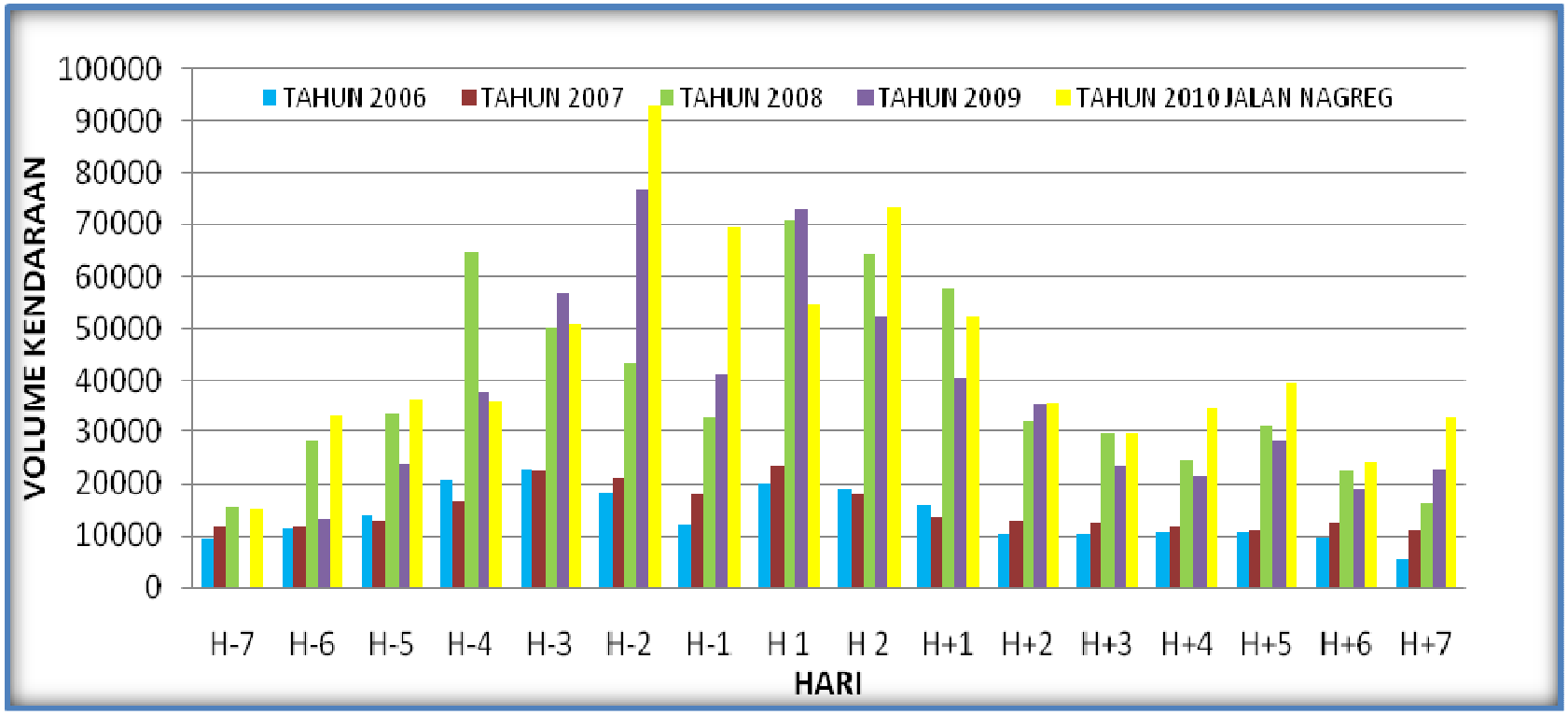
Volume lalu-lintas tertinggi yang menunjukkan puncak saat lebaran (dari arah barat ke timur) terjadi pada H 1 sebesar 119029 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus mudik menjelang lebaran H-7 sebesar 30471 smp/hari. Sedangkan volume lalu-lintas tertinggi untuk arah sebaliknya yang menunjukkan puncak arus balik setelah lebaran (dari arah timur ke barat) terjadi pada H+1 sebesar 157685 smp/hari, dan volume lalu-lintas terendah terjadi pada arus mudik menjelang lebaran H-7 sebesar 27008 smp/hari.

3.2.2.2 Perkembangan Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Dari Arah Barat Ke Timur Tahun 2006 - 2010

Total volume kendaraan di Jalan Nagreg dari arah Barat ke Timur dari H-7 sampai dengan H+7 Tahun 2006 pada saat lebaran adalah sebesar 220.668 smp/hari, sedangkan pada Tahun 2007 total volume kendaraan dari arah Barat ke Timur adalah sebesar 239.899 smp/hari, volume kendaraan megalami peningkatan dibanding dengan tahun 2006 sebersar 8,71%. Total volume kendaraan di Jalan Nagreg dari arah Barat ke Timur dari H-7 sampai dengan H+7 Tahun 2007 pada saat lebaran adalah sebesar 239.899 smp/hari, sedangkan pada Tahun 2008 total volume kendaraan dari arah Barat ke Timur adalah sebesar 615.687 smp/hari, volume kendaraan megalami peningkatan dibanding dengan tahun 2007 sebersar 156,64%.

Total volume kendaraan di Jalan Nagreg dari arah Barat ke Timur dari H-7 sampai dengan H+7 Tahun 2008 pada saat lebaran adalah sebesar 615.687 smp/hari, sedangkan pada Tahun 2009 total volume kendaraan dari arah Barat ke Timur adalah sebesar 564.630 smp/hari, volume kendaraan megalami penurunan dibanding dengan tahun 2009 sebesar 8,29%. Total volume kendaraan di Jalan Nagreg dari arah Barat ke Timur dari H-7 sampai dengan H+7 Tahun 2009 pada saat lebaran adalah sebesar 564.630 smp/hari, sedangkan pada Tahun 2010 di Jalan Nagreg dari arah Barat ke Timur total volume kendaraan sebesar 827.337 smp/hari, volume kendaraan megalami peningkatan dibanding dengan tahun 2009 sebersar 46,53%. Kesimpulannya dari Tahun 2006 sampai Tahun 2007 pada saat lebaran di Jalan Nagreg arah dari Barat ke Timur volume kendaraan mengalami peningkatan, Tahun 2008 mengalami penurunan dari 156,64% menjadi 8,29%,

tetapi pada Tahun 2009 sampai Tahun 2010 mengalami peningkatan lagi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.7.**



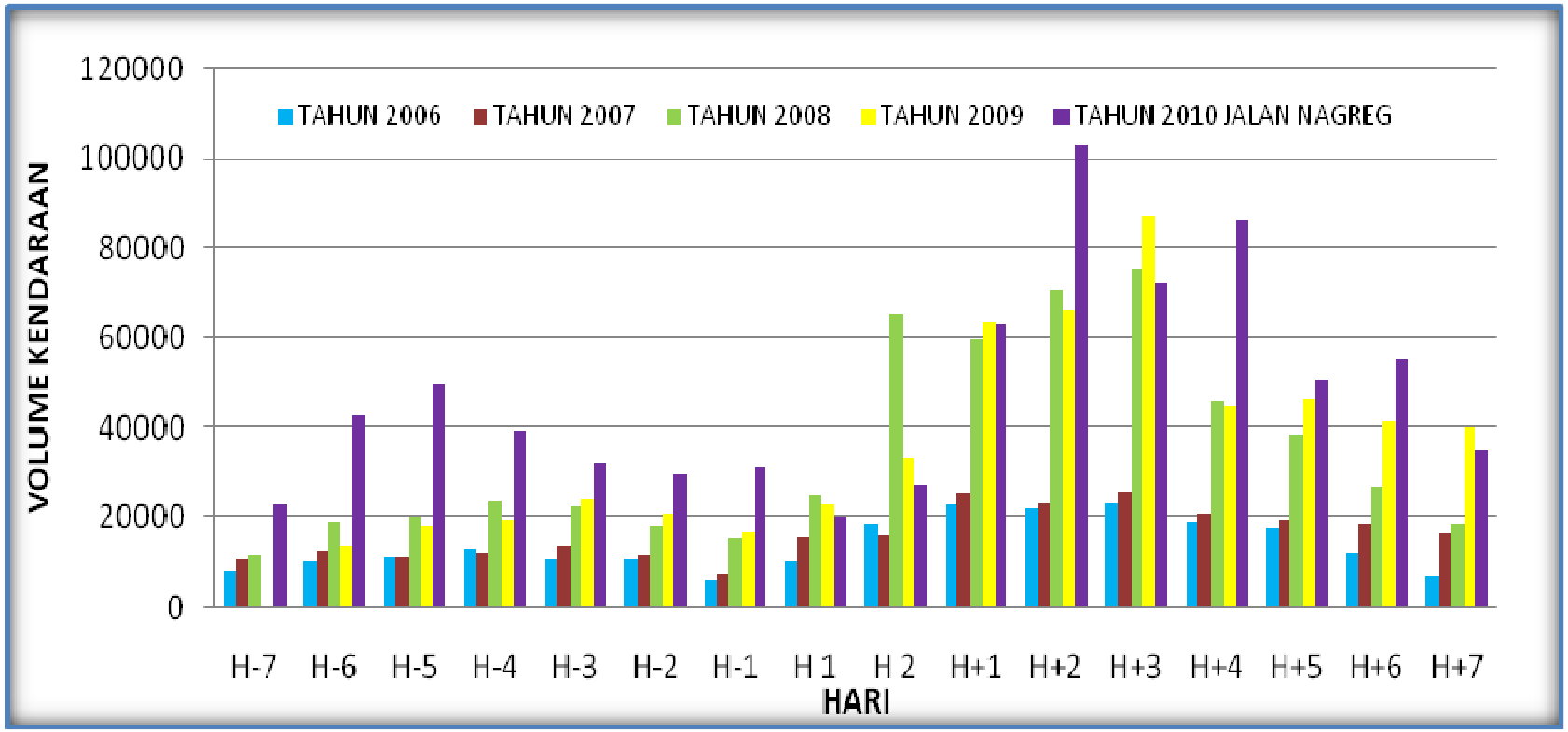
Gambar 3.7
Fluktuasi Perkembangan Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2006 -2010
(Arah Dari Barat Ke Timur) Pada Saat Lebaran

3.2.2.3 Perkembangan Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Dari Arah Timur Ke Barat Tahun 2006 - 2010

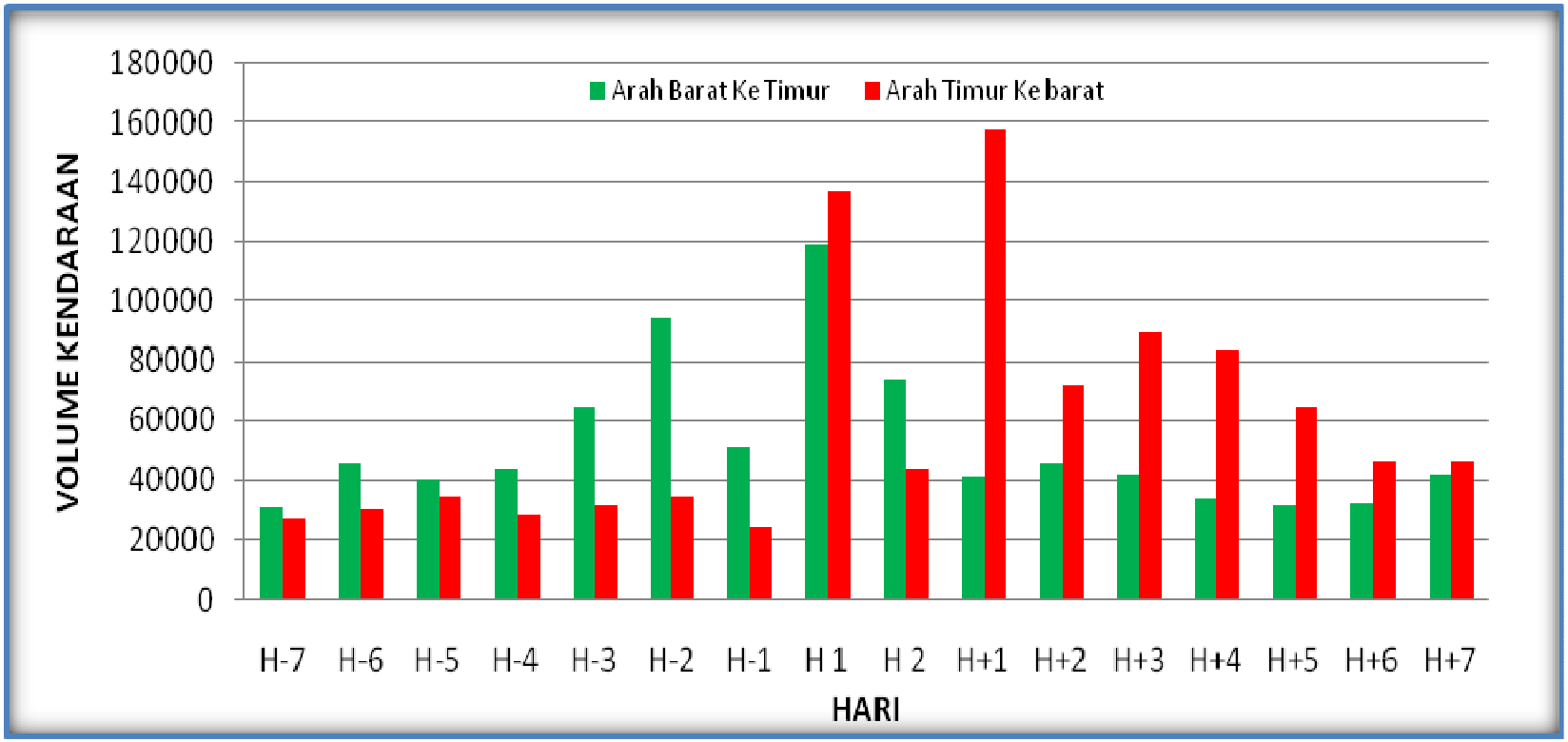
Total volume kendaraan di Jalan Nagreg dari arah Timur ke Barat dari H-7 sampai dengan H+7 Tahun 2006 pada saat lebaran adalah sebesar 217.191 smp/hari, sedangkan pada Tahun 2007 total volume kendaraan dari arah Timur ke Barat adalah sebesar 255.350 smp/hari, volume kendaraan megalami peningkatan dibanding dengan tahun 2006 sebesar 17.57%. Total volume kendaraan di Jalan Nagreg dari arah Timur ke Barat dari H-7 sampai dengan H+7 Tahun 2007 pada saat lebaran adalah sebesar 255.350 smp/hari, sedangkan pada Tahun 2008 total volume kendaraan dari arah Timur ke Barat adalah sebesar 551.791 smp/hari, volume kendaraan megalami peningkatan dibanding dengan tahun 2007 sebesar 116,09%.

Total volume kendaraan di Jalan Nagreg dari arah Timur ke Barat dari H-7 sampai dengan H+7 Tahun 2008 pada saat lebaran adalah sebesar 551.791 smp/hari, sedangkan pada Tahun 2009 total volume kendaraan dari arah Timur ke Barat adalah sebesar 553.990 smp/hari, volume kendaraan megalami peningkatan dibanding dengan tahun 2008 sebesar 0.39%. Total volume kendaraan di Jalan Nagreg dari arah Timur ke Barat dari H-7 sampai dengan H+7 Tahun 2009 pada saat lebaran adalah sebesar 553.990 smp/hari, sedangkan pada Tahun 2010 di Jalan Nagreg dari arah Timur Ke Barat total volume kendaraan sebesar 946.321 smp/hari, volume kendaraan megalami peningkatan dibanding dengan tahun 2009 sebersar 70,82%. Kesimpulannya dari Tahun 2006 sampai Tahun 2010 pada saat lebaran di Jalan Nagreg dan di Jalan Nagreg dari arah Timur ke barat volume

kendaraan mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.8.**



Gambar 3.8
Fluktuasi Perkembangan Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2006 -2010
(Arah Dari Timur Ke Barat) Pada Saat Lebaran



Gambar 3.9
Fluktuasi Perkembangan Volume Lalu-lintas Jalur Lingkar Nagreg Tahun 2010

Pada Tahun 2010 di Jalur Lingkar Nagreg dari arah Barat ke Timur total volume kendaraan sebesar 827.337 smp/hari. Pada Tahun 2010 di Jalur Lingkar Nagreg dari arah Timur Ke Barat total volume kendaraan sebesar 946.321 smp/hari.

Tabel III-6
Puncak Volume Lalu-lintas Jalan Nagreg Tahun 2006 – 2010
dan Jalur Lingkar Nagreg Tahun 2010

Klasifikasi Arus	Tahun 2006		Tahun 2007		Tahun 2008		Tahun 2009		Tahun 2010		Jalur Lingkar Nagreg Tahun 2010	
	Barat ke Timur	Timur ke Barat	Barat ke Timur	Timur ke Barat	Barat ke Timur	Timur ke Barat	Barat ke Timur	Timur ke Barat	Barat ke Timur	Timur ke Barat	Barat ke Timur	Timur ke Barat
Arus Mudik Menjelang Lebaran	H-3	H-4	H-3	H-3	H-4	H-4	H-2	H-3	H-2	H-5	H-2	H-5
Arus Saat Lebaran	H 1	H 2	H 1	H 2	H 1	H 2	H 1	H 2	H 2	H 2	H 1	H 1
Arus Balik Setelah Lebaran	H+1	H+3	H+1	H+3	H+1	H+3	H+1	H+3	H+1	H+2	H+2	H+1

Sumber: Hasil Analisis, 2011.

3.3 Karakteristik Korban Kecelakaan

Hasil rekapitulasi jumlah korban kecelakaan lalu-lintas di Jalan Nagreg mulai tahun 2006 sampai 2009 dan Tahun 2010 di Jalur Lingkar Nagreg berjumlah 134 kejadian kecelakaan. Dengan rincian tahun 2006 sebanyak 11 kejadian kecelakaan, tahun 2007 sebanyak 22 kejadian kecelakaan, tahun 2008 sebanyak 32 kejadian kecelakaan, 2009 sebanyak 29 kejadian kecelakaan, dan tahun 2010 sebanyak 40 kejadian kecelakaan.

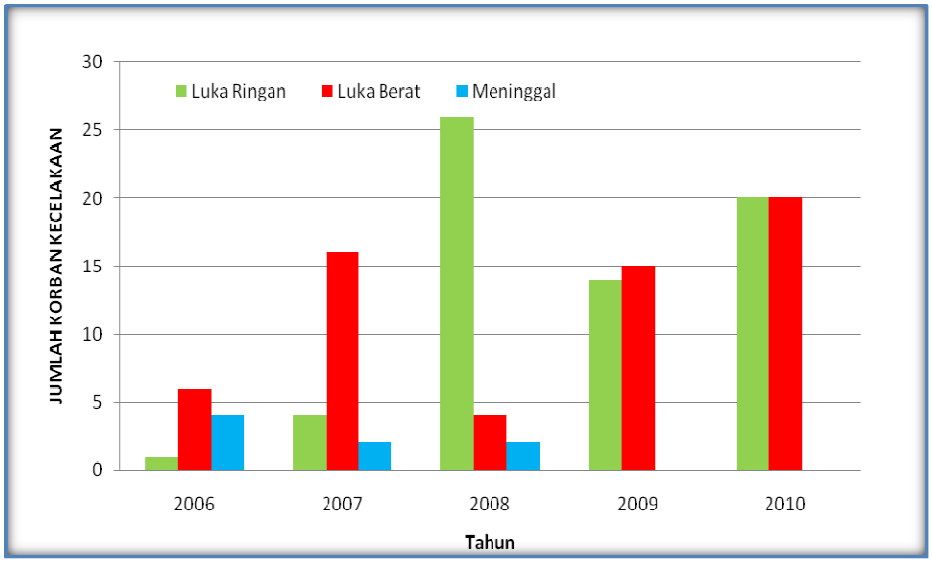
Jenis kecelakaan dibedakan menjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia, kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat, dan kecelakaan yang mengakibatkan korban luka ringan. Hasil rekapitulasi data untuk seluruh kejadian kecelakaan dapat dilihat pada **Tabel III-7**.

Tabel III-7
Korban Kecelakaan Tahun 2006-2010

No	Tahun	Lokasi Kecelakaan	Jenis Kecelakaan	Jumlah Orang	Keterangan
1	2006	Jalan Nagreg	Menabrak pejalan kaki	1	Luka Berat
	2006	Ruas Jalan Paslon	Menabrak pejalan kaki	1	Luka Ringan
	2006	Jalan Nagreg	Tabrakan	2	Meninggal
	2006	Jalan Nagreg	Tabrakan	2	1 Meninggal dan 1 Luka Berat
	2006	Jalan Baru Kp. Bojong Asih Nagrog	Menabrak pejalan kaki	5	4 Meninggal dan 2 Luka Berat
2	2007	Jalan Nagreg	Menabrak pejalan kaki	2	Luka Ringan
	2007	Ruas Jalan Cagak Ciherang	Menabrak pejalan kaki	2	Luka Ringan
	2007	depan BPR Sinar Lita	tabrakan	10	Luka Berat
	2007	Kp.Paslon Nagreg	tabrakan	3	Luka Berat
	2007	Jalan Nagreg	Tabrakan	2	1 Meninggal

No	Tahun	Lokasi Kecelakaan	Jenis Kecelakaan	Jumlah Orang	Keterangan
					dan 1 Luka Berat
	2007	jalan Baru Kp. Bojong Asih Nagrog	menabrak pejalan kaki	3	1 Meninggal dan 2 Luka Berat
3	2008	Jalan Nagreg	Terperosok	4	Luka Ringan
	2008	Warung Bir nagreg	Tabrakan	4	1 Meninggal dan 3 Luka Berat
	2008	pertigaan Cikaledong	menabrak Bechu yang diparkir	20	Luka Ringan
	2008	Tanjakan Bohong	Tabrakan	4	1 Meninggal, 1 Luka Berat, dan 2 Luka Ringan
4	2009	Jalan Nagreg	Tabrakan	15	Luka Berat
	2009	Jalan Nagreg	Terbalik	14	Luka Ringan
5	2010	Jalur Lingkar Nagreg	Tabrakan	20	Luka Ringan
	2010	Jalur Lingkar Nagreg	Tabrakan	20	Luka Berat

Sumber: Kantor Kepolisian Kabupaten Bandung.



Gambar 3.10
Fluktuasi Jumlah Korban Kecelakaan Tahun 2006-2010

Karakteristik kecelakaan tertinggi dengan kriteria luka ringan terlihat pada Tahun 2008 sebanyak 26 orang. Karakteristik kecelakaan tertinggi dengan kriteria luka

berat terlihat pada Tahun 2010 sebanyak 20 orang. Karakteristik kecelakaan tertinggi dengan kriteria meninggal dunia terlihat pada Tahun 2008 sebanyak 4 orang. Dari tahun ke tahun terlihat ada peningkatan kecelakaan tetapi dengan adanya pembangunan Jalur Lingkar Nagreg terlihat masih banyak terjadi kecelakaan pada saat lebaran Tahun 2010.