

## ANALISIS KESELAMATAN LALU LINTAS DI JALAN PECANGAAN-DAMARAN KM 5 DESA DAMARJATI KALINYAMATAN JEPARA (STUDI KASUS DEPAN PT SAMWON BUSANA INDONESIA JEPARA)

Zuliana Pertiwi<sup>1</sup>, Nor Hidayati<sup>2</sup>, Yayan Adi Saputro<sup>3</sup>, Suryo Adi Legowo<sup>4</sup>, Yunika Putri Noor Riskiani<sup>5</sup>.

*Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Islam Nahdlatul Ulama  
Jepara<sup>1,2,3,4,5</sup>*

*Jl. Taman Siswa (Pekeng) Tahunan 59427, Jepara*

E-mail : [zulianapertiwi174@gmail.com](mailto:zulianapertiwi174@gmail.com)

### **Abstrak**

*Wilayah Jepara dikenal sebagai salah satu sentra industri garmen nasional, termasuk keberadaan PT Samwon Busana Indonesia yang berlokasi di ruas Jalan Pecangaan-Damaran, Kabupaten Jepara. Aktivitas industri yang padat dikawasan ini berdampak pada meningkatnya permasalahan lalu lintas, seperti kemacetan, pelanggaran aturan, hingga kecelakaan. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi aspek keselamatan lalu lintas di ruas jalan tersebut dengan menganalisis volume kendaraan, hambatan samping, aktivitas bangkitan dan tarikan kendaraan, serta konflik lalu lintas dengan metode Traffic Conflict Technique (TCT). Hasil studi menunjukkan bahwa arus kendaraan saat jam sibuk melampaui kapasitas jalan, nilai derajat kejenuhan cukup tinggi, dan masih terdapat kekurangan dalam fasilitas keselamatan seperti rambu dan marka jalan. Oleh karena itu, dibutuhkan perbaikan dari segi desain jalan, penambahan perlengkapan keselamatan, serta penataan parkir dan aktivitas pedagang kaki lima untuk menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman.*

**Kata Kunci:** Keselamatan Lalu Lintas, Konflik Kendaraan, Kapasitas Jalan, Hambatan Samping, Tarikan Perjalanan.

### **I. PENDAHULUAN**

Kabupaten Jepara dikenal sebagai salah satu pusat industri garmen di Indonesia. Industri ini berkembang pesat seiring dengan peningkatan permintaan pasar domestik dan ekspor, didukung oleh keberadaan perusahaan-perusahaan besar seperti PT Samwon Busana Indonesia. Menurut Sudaryono (2019), pertumbuhan sektor ini didorong oleh sumber daya manusia yang melimpah, lokasi strategis, dan dukungan pemerintah daerah dalam memperkuat sektor manufaktur. Namun di sisi lain, aktivitas industri yang padat, terutama di kawasan industri seperti kalinyamat, sering kali menimbulkan tantangan dalam hal keselamatan berlalu lintas [1].

PT Samwon Busana Indonesia adalah salah satu perusahaan garmen yang berlokasi di Desa Damarjati, Kecamatan Pecangaan, Kabupaten Jepara, bersebrangan dengan PT Jiale Indonesia Textile. Hal ini menyebabkan meningkatnya jumlah kendaraan pada jalan sekitarnya. Dampak lalu lintas yang mungkin terjadi antara lain naiknya kepadatan lalu lintas dan turunnya pergerakan di jalan tersebut. Ditambah dengan banyaknya pedagang kaki lima dibadan jalan serta parkir sembarangan [2].

Adanya kawasan industri diperkirakan akan menimbulkan tarikan lalu lintas pada jaringan jalan di sekitarnya yang berpotensi menyebabkan kepadatan, kemacetan, dan kecelakaan lalu lintas, sehingga diperlukan analisis dampak lalu lintas untuk mengkaji gangguan terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban, serta kelancaran lalu lintas akibat peningkatan dan pergerakan kendaraan dari dan menuju area industri [3]. Menurut data yang dikeluarkan oleh Kepolisian Resor Kota Jepara, Kawasan industri daerah Pecangaan merupakan salah satu lokasi dengan tingkat kecelakaan lalu lintas yang tinggi. Dalam periode 4 tahun terakhir sebanyak 300 kasus kecelakaan dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 46 dan korban luka ringan sebanyak 249 jiwa. Salah satu faktor yang mempengaruhi tingginya angka kecelakaan yaitu kesadaran pengguna jalan, ketidakdisiplinan pengemudi, dan minimnya fasilitas keselamatan lalu lintas, seperti rambu-rambu, lampu lalu lintas, dan zebra cross, di kawasan tersebut. Keselamatan Lalu Lintas adalah salah satu aspek penting dalam menciptakan mobilitas yang aman dan berkelanjutan, terutama di kawasan dengan aktivitas kendaraan yang padat seperti wilayah industri. Menurut Wicaksono (2018), keselamatan lalu lintas mencakup upaya mengurangi resiko kecelakaan melalui pengendalian faktor manusia, lingkungan dan kendaraan. Faktor utama yang mempengaruhi kecelakaan adalah kecepatan kendaraan, pelanggaran aturan, serta kurangnya sara dan prasarana yang memadai [4].

Langkah penting yang dapat dilakukan untuk mengurangi resiko kecelakaan adalah melakukan analisis keselamatan berlalu lintas di lingkungan perusahaan. Tujuan dari analisis ini untuk mengidentifikasi potensi resiko kecelakaan yang sering terjadi, serta mencari solusi yang tepat untuk meningkatkan keselamatan. Analisis ini memuat beberapa aspek penting, antara lain yaitu kondisi infrastruktur lalu lintas di sekitar kawasan perusahaan, perilaku pengguna jalan, dan kebijakan perusahaan tentang keselamatan berlalu lintas. Berdasarkan dari beberapa permasalahan diatas sehingga perlu dilakukan penelitian “Analisis Keselamatan Lalu Lintas di Jalan Pecangaan-Damaran KM 5 Depan PT Samwon Busana Indonesia Jepara”.

## II. METODOLOGI PENELITIAN

### 15. Metodologi Penelitian

Dalam penelitian ini akan menggunakan data primer dan sekunder, dimana data primer merupakan acuan utama dan akan di evaluasi berdasarkan data sekunder dalam membahas dan menyimpulkan hasil. Dalam menganalisa keselamatan berlalu lintas tahapan yang dilakukan adalah persiapan, survei, analisa dan pengolahan data. Dalam penelitian ini metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah metode kuantitatif, dimana data yang dikumpulkan berdasarkan hasil survei langsung di Jalan Pecangaan – Damaran KM 5 depan PT Samwon Busana Indonesia Jepara. Data tersebut merupakan representasi singkat untuk mewakili kondisi riil lapangan. Sedangkan untuk menganalisa dan mengolah data penelitian tersebut menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5].

### 16. Lokasi Penelitian

Berikut ini lokasi yang akan di laksanakan penelitian:

Alamat : Jln. Pecangaan-Damaran KM 5, Desa Damarjati, Kecamatan Kalinyamatan, Kabupaten Jepara, Jawa Tengah.



Gambar 12. Lokasi Penelitian

## 17. Diagram Alir Penelitian

Diagram alir penelitian ini disajikan untuk memberikan gambaran tahapan penelitian yang dilakukan [6]. Diagram menunjukkan alur penelitian yang dimulai dari perumusan masalah, dilanjutkan dengan observasi dan pengumpulan data, analisis data, hingga tahap penarikan kesimpulan.



Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

Penelitian ini diawali dengan tahap perumusan masalah yang berfokus pada tiga aspek utama, yaitu kondisi keselamatan lalu lintas di lokasi penelitian, analisis terhadap tingkat keselamatan lalu lintas, serta kondisi sarana dan prasarana penunjang transportasi di sekitar jalan. Setelah itu dilakukan pengumpulan data melalui observasi lapangan dan kajian pustaka. Data primer yang dihimpun mencakup volume lalu lintas, kondisi geometrik jalan, hambatan samping, serta kecepatan kendaraan, sedangkan data sekunder diperoleh dari literatur, penelitian sebelumnya, pedoman MKJI, serta informasi dari instansi yang berhubungan dengan lalu lintas. Data yang terkumpul kemudian dianalisis untuk menilai potensi konflik antar kendaraan sekaligus mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan lalu lintas. Hasil analisis menunjukkan bahwa konflik yang dikategorikan sarius mencapai 66,67%, sementara konflik yang tidak serius sebesar 33,33%. Jenis konflik yang paling sering terjadi adalah pengereman mendadak, yang umumnya dipicu oleh beberapa faktor seperti kurangnya kepatuhan pengguna jalan terhadap aturan, keterbatasan rambu lalu lintas, kondisi jalan yang tidak sepenuhnya baik, serta adanya aktivitas pedagang kaki lima di sekitar jalur lalu lintas. Seluruh rangkaian penelitian ini pada akhirnya dibahas secara menyeluruh untuk menghasilkan kesimpulan dan rekomendasi yang dapat digunakan sebagai dasar upaya peningkatan keselamatan lalu lintas di kawasan tersebut.

### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Data Geometrik

PT. Samwon Busana Indonesia bertempat di Jln. Pecangaan-Damaran KM 5, Desa Damarjati, Kecamatan Kalinyamatan, Kabupaten Jepara, Jawa Tengah.

- a. Panjang Jalan = 500 m
- b. Lebar Jalan = 6,30 m
- c. Lebar Lajur = 3,15 m
- d. Arah = 2 arah
- e. Bahu Jalan = 3,2 m

#### B. Analisa Hambatan Samping

Data hambatan samping diperoleh melalui survei lapangan, kemudian dilakukan pengolahan data dengan mengalikan jumlah hambatan samping berdasarkan bobot yang telah ditetapkan [7]. Berikut merupakan data hambatan samping setelah dikalikan dengan bobot masing-masing kategori:

Tabel 1. Nilai Bobot Hambatan Samping

<b>Hari</b>	<b>PED</b>	<b>PSV</b>	<b>EEV</b>	<b>SMV</b>	<b>Total</b>
Senin	263,5	322	127,4	61,6	774,5
Selasa	257,5	343	121,8	56,4	778,7
Rabu	260,5	337	112,7	59,2	769,4
Kamis	259	354	129,5	60,8	803,3
Jumlah	184	346	120,4	62,4	712,8

Tabel tersebut menunjukkan bahwa nilai tertinggi dari hambatan samping yaitu terjadi pada hari kamis sebesar 803,3.

#### C. Analisa Bangkitan dan Tarikan

Dalam mengetahui jenis kendaraan yang digunakan oleh karyawan di PT. Samwon Busana Indonesia dan PT. Jiale Indonesia Textile, peneliti melakukan wawancara dengan petugas keamanan. Selain itu, survei lalu lintas dilakukan di Jalan Pecangaan-Damaran KM 5 guna memperoleh data volume kendaraan yang melintas.

Tabel 2. Hasil Data Survei Bangkitan dan Tarikan

<b>Nama Perusahaan</b>	<b>Jumlah Karyawan</b>	<b>Jam</b>	<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Tarikan</b>	<b>Bangkitan</b>
PT. Samwon Busana Indonesia	1450	06.00–08.00	MC	347,5 smp/jam	0 smp/jam

Nama Perusahaan	Jumlah Karyawan	Jam	Jenis Kendaraan	Tarikan	Bangkitan
		06.00–08.00	LV	4 smp/jam	0 smp/jam
		06.00–08.00	HV	6 smp/jam	0 smp/jam
		06.00–08.00	MC	0 smp/jam	275 smp/jam
PT. Samwon Busana Indonesia	1450	06.00–08.00	LV	0 smp/jam	4 smp/jam
		06.00–08.00	HV	0 smp/jam	6 smp/jam
PT. Jiale Indonesia Textile	3600	06.00–08.00	MC	750 smp/jam	0 smp/jam
		06.00–08.00	LV	15 smp/jam	0 smp/jam
		06.00–08.00	HV	10 smp/jam	0 smp/jam
		06.00–08.00	MC	0 smp/jam	450 smp/jam
		06.00–08.00	LV	0 smp/jam	7 smp/jam
		06.00–08.00	HV	0 smp/jam	6 smp/jam

Tabel tersebut menunjukkan terdapat keterkaitan antara jumlah karyawan dengan volume kendaraan bermotor (MC), yang dihitung dalam satuan smp/jam pada jam masuk dan pulang kerja. PT. Jiale Indonesia Textile dengan jumlah tenaga kerja 3600 orang memiliki nilai yakni 750 smp/jam pada pagi hari dan 450 smp/jam pada sore hari. Sementara, PT. Samwon Busana Indonesia dengan jumlah tenaga kerja 1450 orang memiliki nilai yakni 347,5 smp/jam pada pagi hari dan 275 smp/jam pada sore hari. Untuk melihat keterkaitan antara jumlah karyawan dan tarikan perjalanan maka dilakukan pengujian di bawah ini:

#### 1. Uji korelasi

Hasil uji korelasi menunjukkan nilai korelasi antar jumlah karyawan dan tarikan perjalanan sangat kuat, ditunjukkan oleh nilai  $r = 0,998$ . Maka, jumlah karyawan sangat berpengaruh terhadap jumlah perjalanan bangkitan dan tarikan.

#### 2. Analisa regresi

Hasil perhitungan analisa regresi dapat di tarik kesimpulan untuk setiap penambahan 1 karyawan, akan terjadi peningkatan tarikan perjalanan sebesar 0,1879 orang. Dan bila tidak ada karyawan ( $x = 0$ ) maka tarikan dasar sebesar 74,48 perjalanan.

#### D. Analisa Kapasitas Jalan

Analisa ini dilakukan untuk mengetahui Tingkat Pelayanan yang memadai bagi para pengguna jalan [7]. Perhitungan kapasitas Jalan dilakukan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} C &= C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \\ &= 2900 \times 0,87 \times 1,00 \times 0,82 \times 0,90 \\ &= 1861,974 \text{ smp/jam} \end{aligned}$$

Jadi kapasitas Jalan Pecangaan-Damaran KM 5 depan PT. Samwon Busana Indonesia sebesar 1861,974 smp/jam.

#### E. Analisa Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan merupakan rasio arus lalu lintas yang digunakan untuk penentuan tingkat pelayanan jalan [8]. Derajat kejenuhan dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned} DS &= \frac{Q}{C} \\ &= \frac{1484}{1861,974} \\ &= 0,79 \end{aligned}$$

Dari hasil perhitungan derajat kejenuhan diatas Jalan Pecangaan-Damaran KM 5 memiliki nilai  $DS > 0,75$  yaitu 0,79 dan termasuk dalam tingkat pelayanan D.

#### F. Analisa Tingkat Pelayanan (LOS)

Analisa pelayanan jalan LOS (*Level Of Service*) atau tingkat pelayanan jalan merupakan suatu metode yang digunakan untuk menilai kinerja dari suatu ruas jalan yang menjadi indikator dari kemacetan kendaraan suatu jalan, nilai tingkat pelayanan berhubungan dengan nilai Derajat Kejenuhan (DS) [9]. Nilai derajat kejenuhan didapat sebesar 0,79 dan Tingkat Pelayanan (LOS) termasuk pada kategori D yaitu mendekati arus tidak stabil, kecepatan rendah.

#### G. Analisa Perhitungan *Time to Accident* (TA)

Berikut adalah tampilan tabel perhitungan TA dari konflik yang ditemukan:

Tabel 3. Rekap Hasil Perhitungan Time to Accident

Konflik	V (Km/Jam)	V (m/s)	d (m)	TA	Tingkat keseriusan
MC-MC	28,8 – 24,0	08,00 – 06,66	2	0,27	Serius
MC-MC	41,6 – 24,0	11,55 – 06,66	2	0,22	Serius
MC-MC	22,4 – 38,4	06,22 – 10,66	7	0,82	Serius
MC-MC	27,2 – 24,0	07,55 – 06,66	9	1,26	Tidak Serius
MC-MC	35,2 – 20,8	09,77 – 05,77	11	1,41	Tidak Serius
MC-MC	19,2 – 30,4	05,33 – 08,44	12	1,74	Tidak Serius
MC-MC	20,8 – 35,2	05,77 – 09,77	7	0,90	Serius
MC-MC	49,6 – 22,4	13,77 – 06,22	9	0,90	Serius
MC-MC	43,2 – 30,4	12,00 – 08,44	7	0,68	Serius
MC-MC	41,6 – 46,4	11,55 – 12,88	9	0,73	Serius
MC-MC	22,4 – 30,4	06,22 – 08,44	12	1,63	Tidak Serius
MC-MC	27,2 – 22,4	07,55 – 06,22	9	1,30	Tidak Serius
MC-MC	38,4 – 24,0	10,66 – 06,66	7	0,80	Serius
MC-MC	32,0 – 30,4	08,88 – 08,44	7	0,80	Serius
MC-MC	27,2 – 22,4	07,55 – 06,22	12	1,01	Tidak Serius
MC-MC	35,2 – 27,2	09,77 – 07,55	7	0,80	Serius
MC-MC	24,0 – 22,4	06,66 – 06,22	9	1,39	Tidak Serius
MC-MC	27,2 – 25,6	07,55 – 07,11	7	0,95	Serius
MC-MC	22,4 – 20,8	06,22 – 05,77	7	1,16	Tidak Serius
MC-MC	27,2 – 24,0	07,55 – 06,66	9	1,26	Tidak Serius
MC-MC	32,0 – 41,6	08,88 – 11,55	11	1,07	Tidak Serius

Konflik	V (Km/Jam)	V (m/s)	d (m)	TA	Tingkat keseriusan
MC-MC	25,6 – 25,6	07,11 – 07,11	7	0,98	Serius
MC-MC	28,8 – 28,8	08,00 – 08,00	7	0,87	Serius
MC-MC	27,2 – 24,0	07,55 – 07,11	9	1,22	Serius
MC-MC	25,6 – 24,0	17,11 – 06,66	7	1,01	Tidak Serius
MC-MC	41,6 – 38,4	11,55 – 09,77	11	1,03	Tidak Serius
MC-MC	33,6 – 24,0	09,33 – 09,33	7	0,75	Tidak Serius
MC-MC	40,0 – 20,8	11,11 – 10,22	9	0,84	Serius
MC-MC	48,0 – 30,4	13,33 – 12,44	11	0,77	Serius
MC-MC	20,8 – 35,2	05,77 – 09,77	7	0,90	Serius
MC-MC	38,4 – 22,4	10,66 – 07,55	7	0,76	Serius
MC-MC	25,6 – 30,4	07,11 – 06,22	7	1,05	Serius
MC-MC	30,4 – 46,4	08,44 – 09,77	2	0,21	Tidak Serius
MC-MC	44,8 – 30,4	12,44 – 08,00	11	1,07	Serius
MC-MC	54,4 – 22,4	15,11 – 09,77	12	0,96	Tidak Serius
MC-MC	41,6 – 24,0	11,55 – 10,22	7	0,64	Serius
MC-MC	65,6 – 30,4	18,22 – 05,33	9	0,76	Serius
MC-MC	51,2 – 22,4	14,22 – 09,77	11	0,91	Serius
MC-MC	20,8 – 27,2	05,77 – 15,55	7	0,65	Serius
MC-MC	22,4 – 22,4	06,22 – 16,44	9	0,79	Serius
MC-MC	38,4 – 25,6	10,66 – 12,44	11	0,95	Serius
MC-MC	33,6 – 20,8	09,33 – 07,11	7	0,85	Serius
MC-MC	27,2 – 24,0	07,55 – 07,11	7	0,95	Serius



Konflik	V (Km/Jam)	V (m/s)	d (m)	TA	Tingkat keseriusan
MC-MC	22,4 – 41,6	06,22 – 09,33	7	0,90	Serius
MC-MC	24,0 – 25,6	07,11 – 08,00	12	0,81	Serius

Berdasarkan Table 3, tercatat sebanyak 45 kejadian konflik yang terdiri dari berbagai jenis interaksi, mayoritas antara kendaraan searah (MC-MC). Dari total tersebut, sebanyak 30 konflik (66,66%) tergolong dalam kategori serius, sedangkan 15 konflik (33,33%) termasuk dalam kategori tidak serius. Nilai TA (*Time to Accident*) pada konflik serius berkisar 0,22 hingga 0,96 menunjukkan w. cwaktu reaksi yang sangat singkat dan resiko tinggi terjadinya kecelakaan. Sebaliknya, konflik tidak serius memiliki nilai TA lebih besar, yaitu antara 1,01 hingga 1,74 menandakan adanya waktu yang lebih panjang untuk menghindari tabrakan.

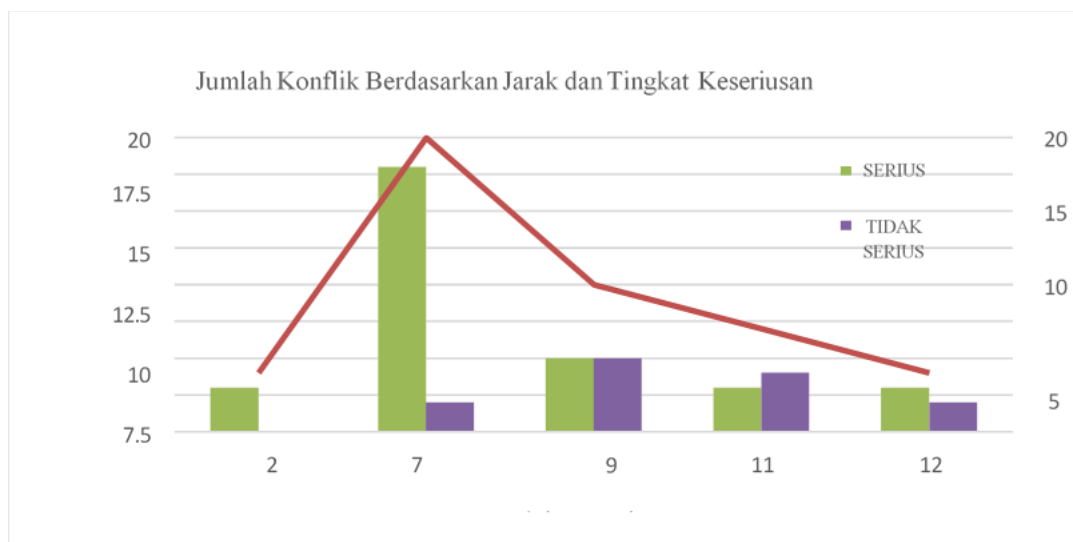
Berikut merupakan salah satu konflik yang sering terjadi antara pengguna jalan yaitu pengendara sepeda motor dengan sepeda motor.



Gambar 3. Konflik Antara Sepeda Motor Dengan Sepeda Motor

Berdasarkan gambar, konflik ini terjadi antara pengguna jalan yaitu pengendara sepeda motor dengan sepeda motor. Dimana pengendara motor 1 dari jalan damaran lurus kearah pecangaan dengan kecepatan 24,0 km/jam (di dapatkan dari alat speed gun). Sementara pengendara sepeda motor 2 dari arah pecangaan berbelok ke arah halaman PT. Samwon Busana Indonesia 41,6 km/jam. Pengendara motor 2 melakukan pelanggaran lalu lintas dan tindakan yang diambil mempercepat sementara pengendara motor mengerem, sehingga tidak terjadi kecelakaan antara kedua (didapatkan dari survei), sehingga diperoleh TA sebesar 0,22 detik. Konflik ini merupakan konflik serius.

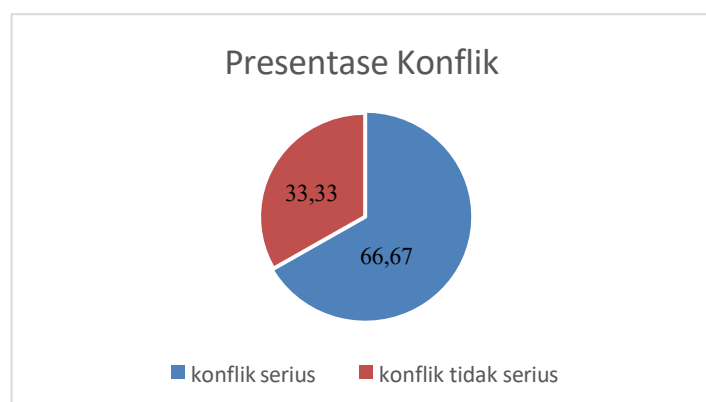
Penentuan tipe konflik dilakukan berdasarkan analisa jumlah konflik dengan mempertimbangkan jarak antara kendaraan dan tingkat keseriusan menggunakan metode *Traffic Conflict Technique* (TCT).



Gambar 4. Analisa Tipe Konflik

Dari grafik jumlah konflik serius dan tidak serius terlihat bahwa titik dengan jarak 7 meter mencatat jumlah konflik tertinggi yaitu 20 konflik dengan sebagian besar termasuk kategori serius dan grafik ini menunjukkan jarak 2 meter berpotensi tinggi menimbulkan keseriusan.

Pada saat konflik dapat ditemui perilaku kendaraan yang menjadi konflik serius dan konflik tidak serius:



Gambar 5. Presentase Konflik

Terlihat bahwa presentase konflik serius mencapai 66,67% dan tidak serius 33,33%. Hal ini menunjukkan bahwa konflik serius lebih banyak dibanding tidak serius. Tingginya presentase konflik serius ini mengindikasikan bahwa pada lokasi tersebut terdapat potensi bahaya yang signifikan, yang memerlukan perhatian lebih dalam upaya penanganan keselamatan lalu lintas.

#### H. Analisa Pelengkap Jalan

Berikut merupakan hasil data kondisi rambu disekitar Kawasan PT. Samwon Busana Indonesia:

Tabel 4. Hasil Survei Fasilitas Pelengkap Jalan

Jenis rambu	Jarak rambu hingga gerbang	Jarak rambu hingga permukaan aspal	Ketinggian rambu
Rambu Peringatan	73 m	2 m	2,5 m
Rambu petunjuk Pejalan kaki	97 m	1,4 m	2,7 m

Dari hasil penelitian telah diidentifikasi bahwa kedua rambu yang berada di sekitar perusahaan sudah sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 13 Tahun 2024 tentang rambu lalu lintas yaitu jarak/ketinggian minimum 0,6 meter, akan tetapi menurut peneliti masih diperlukan penambahan rambu karena diidentifikasi masih kurang fasilitas rambu lalu lintas [10].

Berikut merupakan sebagai gambaran rekomendasi untuk penambahan zebra cross, rambu peringatan dan rambu batas kecepatan maksimal 30 km/jam:



Gambar 6. Rekomendasi Penambahan Rambu Lalu Lintas

#### IV. KESIMPULAN

Dari pengamatan, data dan hasil pengolahan data yang telah didapat dari hasil survei maka disimpulkan, kondisi keselamatan lalu lintas di depan PT Samwon Busana Indonesia berpotensi untuk terjadinya kecelakaan. Presentasi konflik serius mencapai angka 66,67% dan konflik tidak serius 33,33%. Hal ini menunjukkan bahwa konflik serius lebih banyak dan besar dengan konflik tidak serius. Analisis keselamatan lalu lintas di depan PT Samwon Busana Indonesia Jepara dilakukan dengan metode *Traffict Conflict Technique* (TCT). Dari perhitungan 45 kasus konflik diidentifikasi sebanyak 30 konflik serius dan 15 konflik tidak serius dengan tindakan mengerem yang paling banyak dilakukan pengguna jalan. Faktor lain sikap pengguna jalan yang tidak mentaati peraturan lalu lintas, didapati kurangnya rambu lalu lintas, tidak adanya

petugas yang mengatur lalu lintas pada saat bubarannya karyawan, kondisi jalan yang sudah retak dan berlubang, serta pedagang kaki lima yang berjualan disekitar jalan.

## V. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Para Dosen Teknik Sipil Universitas Islam Nahdlatul Ulama Jepara yang telah memberikan dukungan dan bantuan selama proses penyusunan artikel ini. Tak lupa penulis ucapkan terimakasih juga kepada Pimpinan HRD PT Samwon Busana Indonesia Jepara yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan penelitian.

## VI. REFERENSI

- [1] Pratiwi, Y. (2020). “Analisis dampak industri garmen terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di kecamatan pecangaan kabupaten Jepara,”. *Skripsi*. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta, Diambil dari: [https://eprints.ums.ac.id/82278/1/NASKAH\\_PUBLIKASI.pdf](https://eprints.ums.ac.id/82278/1/NASKAH_PUBLIKASI.pdf)
- [2] Suryandari, R. Y., dkk. (2025). “Dinamika Sosial, Ekonomi, dan Lingkungan Akibat Pembangunan Industri Padat Karya di Kabupaten Jepara,” vol. 19, no. 1978, pp. 5409–5420, Diambil dari: <https://binapatria.id/index.php/MBI/article/view/1195>
- [3] Hilmattunniyah, S., dkk. (2024). “Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Relokasi Pasar Hewan di Bangsri kabupaten jepara Jepara,” vol. 4, no. 1, pp. 78–90, Diambil dari: <https://doi.org/10.34001/ces.v4i01.889>
- [4] Gigy D. P. D., dkk. (2019). “Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Risiko Kecelakaan Lalu lintas pada Siswa SMA di Kota Kupang Tahun 2019 ( Studi Kasus pada SMAN 3 , SMAN 7 , SMKN 2 Kota Kupang ) Fakultas Kesehatan Masyarakat - Universitas Nusa Cendana Fakultas Kesehatan Masyarakat -,” vol. 01, no. 04, pp. 140–146, Diambil dari: [https://pergizipanganntt.id/ejpazih/index.php/filejurnal/article/download/78/72?srsId=AfmBOopA2V4IzRUymauAv5ksaV3oSpyliV--AtHJ\\_qJQU6qAY5D7EcI](https://pergizipanganntt.id/ejpazih/index.php/filejurnal/article/download/78/72?srsId=AfmBOopA2V4IzRUymauAv5ksaV3oSpyliV--AtHJ_qJQU6qAY5D7EcI)
- [5] Angkoso, G. S., dkk. (2021). “Analisis Kinerja Ruas Jalan Menggunakan Metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia ( MKJI ) 1997 Pada Ruas Jalan Jepara – Kudus KM 11 Sampai KM 15,” vol. 1, no. 38, pp. 19–25, Diambil dari: Available: <https://doi.org/10.34001/ces.01012021.4>
- [6] Fitrian, E. B., dkk. (2025). *Buku Ajar Metodologi Penelitian (Teknik Sipil)*. Bandung: CV. Media Sains Indonesia, 2025.
- [7] DPU, (2010). “Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI).” Departemen Jendral Bina Marga. Diambil dari: <https://habib00ugm.files.wordpress.com/2010/07/mkji.pdf>
- [8] Supoyo & Irawati, I. (2013). “Kajian Level of Service ( LOS ) Pada Kawasan Mix Landuse Ruas Jalan Sudirman - Pati,” vol. 14, no. 1, pp. 1–7, Diambil dari: <https://doi.org/10.26623/teknika.v14i1.1515>
- [9] Novitasari, N. (2024). “Analisis Perkiraan Tingkat Pelayanan Jalan ( Studi Kasus Rencana Tol Dalam Kota Jakarta Ruas Bekasi Raya ),” vol. 05, no. 01, pp. 1–16, 2020, doi: 10.29244/jsil.5.1.1-16.
- [10] Menhub, (2024). “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2024 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2021 Tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor.” pp. 1–7, 2024. Diambil dari: <https://peraturan.bpk.go.id/Details/291124/permenhub-no-13-tahun-2024>