

DOKUMENTASI LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGAMDIAAN KEPADA MASYARAKAT UNIVERSITAS LAMPUNG	
TGL	28 - maret - 2016
NO. INVEN	0011 / P/B / E / FT (D)
JENIS	prosiding
PARAF	<i>[Signature]</i>

LEMBAR PENGESAHAN

Judul : Analisis Karakteristik Lalulintas Lokasi Rawan Kecelakaan di Kota Bandar Lampung
Penulis : Rudi Yulianto, Rahayu Sulistyorini, Tas'an Junaedi
NIP : 19741004 2000032002
Instansi : Fakultas Teknik, Universitas Lampung
Publikasi : Prosiding Internasional
: ISBN 979-95721-2-12
Penerbit : Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT)

Bandar Lampung, 21 Maret 2016

Mengetahui,
Dekan Fakultas Teknik
Universitas Lampung



Prof. Suharno, M.Sc., Ph.D.
NIP. 196207171987031002

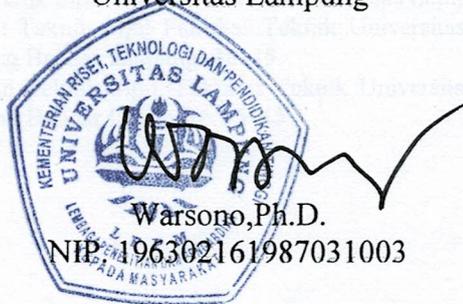
Penulis,



Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T, M.T.
NIP. 19741004 2000032002

Menyetujui:

Ketua Lembaga Penelitian dan Pengamdiaan Masyarakat (LPPM)
Universitas Lampung



Warsono, Ph.D.
NIP. 196302161987031003

ANALISIS KARAKTERISTIK LALU LINTAS LOKASI RAWAN KECELAKAAN DI KOTA BANDAR LAMPUNG

**Rudi Yulianto¹⁾
Rahayu Sulistyorini²⁾
Tas'an Junaedi³⁾**

ABSTRAK

Penulisan skripsi ini bertujuan untuk mengetahui inventarisasi kondisi eksisting lokasi rawan kecelakaan, mengetahui karakteristik kecelakaan dan kondisi lalu lintas di lokasi rawan kecelakaan dan menentukan perbaikan dan penanganan di lokasi rawan kecelakaan.

Penelitian dilakukan di Jl. Gatot Subroto (Dari Polsek TBS s/d simpang Jl. Yos Sudarso). Hasil dari penelitian diharapkan memberikan rekomendasi perbaikan lokasi rawan kecelakaan pada pihak terkait untuk mengurangi kejadian kecelakaan.

Dari hasil penelitian didapatkan faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas pada tahun 2012 ialah kesalahan pada manusia baik pengendara maupun pejalan kaki, jenis kecelakaan lalu lintas terbesar berdasarkan posisi kecelakaannya ialah tabrakan depan-samping dengan persentase sebesar 23,4%, yang didominasi oleh pengendara yang tidak tertib berlalu lintas dengan persentase sebesar 95,7 %, Tidak adanya fasilitas kelengkapan jalan seperti rambu-rambu lalu lintas, menambah tingkat penyebab kecelakaan, perhitungan geometrik Jalan Gatot Subroto sudah memenuhi standar geometrik yang di tentukan oleh Direktorat Jendral Bina Marga. Saran yang perlu disampaikan adalah perlunya pemasangan kelengkapan rambu lalu lintas pada, kondisi jalan yang gelap pada malam hari sehingga menyebabkan kurangnya jarak pandang pengendara perlu di pasang lampu penerangan jalan, perlunya penegakan hukum oleh pihak terkait kepada pengendara yang tidak memakai helm, di adakannya pengawasan rutin oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Kota Bandar Lampung kepada pengendara dan memberikan sanksi hukum yang tegas kepada pengendara yang tidak disiplin Jalan Gatot Subroto.

Kata kunci : Kecelakaan Lalu Lintas, Geometrik Jalan, Rambu Lalu Lintas

¹⁾ Mahasiswa pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung.

²⁾ Staf pengajar pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan. Prof. Sumantri Brojonegoro 1. Gedong Meneng Bandar Lampung. 35145

³⁾ Staf pengajar pada Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan Prof. Sumantri Brojonegoro 1. Gedong Meneng Bandar Lampung. 35145

ANALYSIS CHARACTERISTIC OF TRAFFIC ACCIDENTS IN THE CITY LOCATION GRISTLE LAMPUNG

Rudi Yulianto¹⁾
Rahayu Sulistyorini²⁾
Tas'an Junaedi³⁾

ABSTRACT

Of writing a thesis is aimed to know existing inventory condition location gristle accident, knowing characteristic of an accident and the traffic on location gristle an accident and determine repairs and handling in the areas vulnerable to an accident. Research is done in jl. Gatot subrot (of fresh fruit bunch sub-precinct s / d simpang jl. Yos sudarso). The result of research is expected to give recommendations repair the areas vulnerable to an accident at the related parties to reduce the scene of an accident.

From the research found the main factor of the cause of traffic accident in 2012: a mistake in humans good rider and pedestrians, a kind of traffic accidents largest by virtue of position kecelakaannya: collision depan-samping 23,4 %, with the percentage of which is dominated by the rider disorderly traffic 95,7 %, with the percentage of absence of completeness the path of such facilities traffic signs, add, the cause of the accident calculation of geometric designs in gatot subrot already meet the standard of geometric figure in will announce them by General Directorate Bina Marga.

A suggestion that is necessary to be delivered is the need for the installation of completeness the traffic signs on, the road is dark at night so as to cause a lack of visibility the rider need in pairs street lighting, the need for law enforcement by the related parties to motorists, not wearing a helmet in adakannya supervision routine by a unit of traffic city police lampung to motorists and give legal sanction confirmative to motorists who does not discipline in Gatot Subroto.

Keywords: traffic accidents, the road, of geometric designs the traffic signs

1) a student on the route of civil engineering faculty of engineering university lampung.

2) the teachers staff on of the department of civil engineering faculty of engineering university lampung. The mad. Prof.. Sumantri brojonegoro 1. Gedong meneng lampung. 35145

3) the teachers staff on of the department of civil engineering, the faculty of engineering university lampung. The road prof. Sumantri brojonegoro 1. Gedong meneng lampung. 35145.

1. PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah penyebab kematian terbesar di Indonesia. Jumlah korban yang cukup besar akan memberikan dampak ekonomi (kerugian material) dan sosial yang tidak sedikit, berbagai usaha preventif hingga perbaikan lalu lintas dengan melibatkan berbagai pihak yang terkait hasilnya belum sesuai yang diharapkan. Dalam meningkatkan keamanan lalu lintas di jalan terdapat 3 (tiga) bagian yang saling berhubungan dengan operasi lalu lintas, yakni: pengemudi, kendaraan, dan jalan raya.

Dengan adanya lokasi rawan kecelakaan (Blackspot) di Kota Bandar Lampung, akan berakibat membahayakan keselamatan pengguna jalan.

Dibawah ini terdapat lokasi yang dinyatakan rawan kecelakaan oleh Direktorat Lalu Lintas POLDA Lampung, diantaranya adalah :

1. Jl. Soekarno-Hatta
2. Jl. Ir.Sutami
3. Jl. Yos Sudarso (Dari simpang Jl. Teluk Ambon s/d Simpang Jl. Gatot Subroto)
4. Jl. Gatot Subroto (Dari Polsek TBS s/d simpang Jl. Yos Sudarso)
5. Jl. Yos Sudarso (Depan Bumi waras Bandar Lampung)
6. Jl. Soekarno-Hatta Batu Serampok Panjang
7. Jl. Soekarno-Hatta (depan Polda Tribrata)

A. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Inventarisasi kondisi eksisting lokasi rawan kecelakaan.
2. Mengetahui karakteristik kecelakaan dan kondisi lalu lintas di lokasi rawan kecelakaan.
3. Menentukan perbaikan dan penanganan di lokasi rawan kecelakaan.

B. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian diharapkan memberikan rekomendasi perbaikan lokasi rawan kecelakaan pada pihak terkait untuk mengurangi kejadian kecelakaan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Arus Lalu Lintas

Arus lalu lintas terbentuk dari pergerakan individu pengendara dan pengendara yang melakukan interaksi antara yang satu dengan yang lainnya pada satu ruas jalan dan lingkungannya. Arus lalu lintas pada suatu ruas jalan karakteristiknya akan bervariasi baik berdasarkan lokasi maupun waktunya.

B. Volume dan Arus Lalu Lintas

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang didefinisikan sebagai jumlah kendaraan yang lewat pada suatu titik ruas jalan atau pada suatu lajur selama interval waktu tertentu. Satuan dari volume secara sederhana adalah kendaraan.

C. Jarak Antar Kendaraan

Arus, kecepatan dan kepadatan adalah ukuran yang mana lalu lintas dalam suatu interval waktu tertentu digambarkan dengan nilai tunggal dari masing-masing yang membentuk aliran lalu lintas secara keseluruhan. Ruang (spacing) dan jarak antar kendaraan (headway) adalah ukuran mikroskopik, sebab hal itu menggambarkan tentang pasangan individual kendaraan dalam aliran lalu lintas.

D. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2009 tentang Prasarana dan Lalu Lintas jalan menyebutkan bahwa Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

Karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi, (Hubdat,2006) :

1. Kecelakaan Tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan suatu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain. Contohnya, seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir dan akibat ban pecah.
2. Kecelakaan Ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.

E. Identifikasi Lokasi Daerah Rawan Kecelakaan

Blackspot adalah lokasi pada jaringan jalan dimana frekuensi kecelakaan atau jumlah kecelakaan lalu lintas dengan korban mati, atau kriteria kecelakaan lainnya, pertahun lebih besar daripada jumlah minimal yang ditentukan. Seperti sebuah persimpangan, atau bentuk yang spesifik seperti Jembatan, atau panjang jalan yang pendek, biasanya tidak lebih dari 0,3 km.

F. Faktor Penyebab Kecelakaan

Menurut Oder dan Spicer, (1976) dan Fachrurrozy, (2001) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas dapat diakibatkan dari situasi-situasi konflik dengan melibatkan pengemudi dengan lingkungan (kendaraan) dengan peran penting pengemudi untuk melakukan tindakan menghindar/mengelak sesuatu. Dari faktor-faktor diatas, dapat dikelompokkan menjadi :

1. Faktor manusia (Human Faktor)
2. Kendaraan
3. Kondisi jalan
4. Lingkungan

H. Sepeda Motor

Sepeda motor adalah kendaraan roda dua atau tiga, tanpa rumah-rumah, baik dengan atau kereta samping (PP No. 44 tahun 1993). Sepeda motor merupakan komponen terbesar dalam pergerakan perjalanan dan lalu lintas di jalan umum. Hal ini disebabkan sepeda motor merupakan jenis kendaraan biaya murah yang dapat dimiliki oleh kalangan ekonomi lemah, serta memiliki akseibilitas tinggi.

3. METODOLOGI PENELITIAN

A. Wilayah Studi

Berdasarkan 7 (Tujuh) sumber lokasi kecelakaan yang ada, serta keterbatasan waktu dan biaya maka wilayah pada penelitian ini hanya mengambil Jl. Gatot Subroto (Dari Polsek TBS s/d simpang Jl. Yos Sudarso). lokasi ini dipilih karena mempunyai tikungan yang tajam.

B. Metode Pendekatan

Dalam analisis ini akan menggunakan metode Revealed Preference, yaitu suatu bentuk survei yang didasarkan pada kenyataan atau kondisi yang ada di lapangan.

B. Metode Pengumpulan Data

Untuk data primer, dapat dilakukan melalui survei pengamatan. Adapun tujuan survei pengamatan ini untuk mendapatkan :

- a. Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR)
- b. Kecepatan kendaraan
- c. Karakteristik lalu lintas
- d. Karakteristik pengemudi
- e. Geometrik jalan

adapun alat yang digunakan selama pelaksanaan survei ialah :

- a. Alat tulis
- b. Stopwatch
- c. Alat ukur panjang seperti meteran
- d. Kamera video
- e. Theodolite
- f. GPS

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

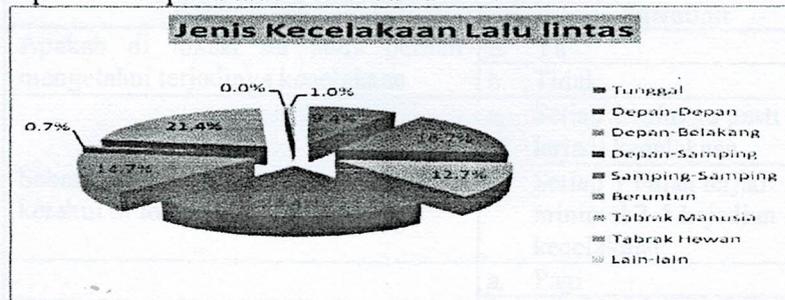
A. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data yang tercatat di Unit Laka Lantas Polresta Bandar Lampung dari tahun 2007 sampai dengan tahun 2012 mencapai 3128 kejadian kecelakaan. Dengan jumlah kecelakaan tiap tahunnya terlihat pada tabel di bawah ini.

No	Tahun	Jumlah Laka Lantas	Korban		
			MD	LB	LR
1	2007	855	96	364	1044
2	2008	693	79	201	854
3	2009	470	85	112	708
4	2010	426	74	133	577
5	2011	382	65	105	523
6	2012	302	81	94	349
Jumlah		3128	480	1009	4055

B. Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Banyaknya jenis kecelakaan yang terjadi di Kota Bandar Lampung pada tahun 2012 dapat dilihat pada tabel 10 di bawah ini.



Jenis Kecelakaan depan-samping merupakan jenis kecelakaan dengan persentase terbesar yaitu 23,4%

C. Jl. Gatot Subroto (Dari Polsek TBS s/d simpang Jl. Yos Sudarso)

Berdasarkan informasi yang didapat dari Polresta Kota Bandar Lampung, di jalan tersebut sering terjadi kecelakaan hampir setiap bulannya pada tahun 2012. Informasi tersebut dapat di lihat di tabel di bawah ini

No	Bulan	Jumlah Korban			Jumlah Kejadian
		MD	LB	LR	
1	Januari	0	0	0	0
2	Februari	1	2	6	5
3	Maret	0	1	0	1
4	April	0	0	0	0
5	Mei	2	2	5	3
6	Juni	2	0	4	3
7	Juli	0	0	0	0
8	Agustus	1	0	3	2
9	September	3	0	1	2
10	Oktober	2	1	5	5
11	November	0	1	0	1
12	Desember	0	2	2	2
Jumlah		11	9	26	24

Sumber Polresta Kota Bandar Lampung, 2012

D. Wawancara Dengan Warga dan Pengendara

Untuk mendapatkan penjelasan dan gambaran yang lebih spesifik tentang tingkat kecelakaan di jalan Gatot Subroto, maka pada penelitian pada lokasi tersebut di lakukan survei wawancara menggunakan penyusunan kuisioner dengan metode *revealed preference*.

Tabel. Hasil kuisisioner dengan warga di jalan Gatot Subroto

No	Pertanyaan	Jawaban	Persentase
1	Apakah di lokasi ini anda pernah mengetahui terjadinya kecelakaan	a. Ya	93 %
		b. Tidak	7 %
2	Seberapa sering kecelakaan yang anda ketahui di lokasi ini	a. Setiap 1 minggu pasti terjadi kecelakaan	20 %
		b. Setiap 1 bulan terjadi minimal 3-5 kejadian kecelakaan	80 %
3	Waktu biasanya terjadi kecelakaan	a. Pagi	77 %
		b. Siang	10 %
		c. Malam	13 %
4	Cuaca saat terjadi kecelakaan	a. Cerah	78 %
		b. Hujan	22 %
5	Jenis Kendaraan yang sering terlibat kecelakaan	a. Sepeda motor	86 %
		b. Mobil	14 %
6	Apakah ada faktor lain yang menjadi penyebab kecelakaan selain faktor pengemudi dan kendaraan tersebut	a. Ada	86 %
		b. Tidak	14 %
7	Jika ada faktor lain, faktor apa saja penyebabnya	a. Pejalan kaki	7 %
		b. Kondisi jalan	82 %
		c. Lingkungan	11 %
8	Bagaimana karakteristik pengemudi dalam memacu kecepatan kendaraannya di jalan ini	a. Kecepatan Tinggi	13 %
		b. Kecepatan Normal	87 %
9	Fatalitas Korban Kecelakaan di jalan ini	a. Luka Ringan	80 %
		b. Luka Berat	13 %
		c. Meninggal Dunia	7 %
10	Menurut Anda, apakah kondisi dan prasarana jalan disini sudah layak	a. Belum	93 %
		b. Sudah	7 %

Hasil kuisisioner dengan pengemudi di jalan Gatot Subroto

No	Pertanyaan	Jawaban	Persentase
1	Apakah setiap harinya anda selalu berkendara melewati jalan ini	a. Ya	77 %
		b. Tidak	23 %
2	Berapa kecepatan rata-rata anda dalam memacu kendaraan anda, terutama pada saat melewati jalan ini	a. 40-50 km/jam	60 %
		b. 60-80 km/jam	40 %
		c. 80-100 km/jam	0 %
	Sebelum melakukan perjalanan,	a. Ya	52 %

3	apakah anda selalu memeriksa kendaraan anda terlebih dahulu	b. Jarang Sekali	22 %
		c. Tidak Sama Sekali	26 %
4	Apakah anda merasa aman dan nyaman saat berkendara melewati jalan ini tanpa adanya rambu-rambu jalan	a. Ya	61 %
		b. Tidak	39 %
5	Pada malam hari, apakah anda merasa nyaman mengendara melewati jalan ini tanpa adanya lampu jalan	a. Ya	39 %
		b. Tidak	61 %
6	Apakah Anda selalu menggunakan helm pada saat mengendarai sepeda motor anda melewati jalan ini	a. Ya	83 %
		b. Tidak Selalu	17 %
		c. Tidak Selalu	0 %
7	Bagaimana menurut anda tikungan yang ada di jalan ini pada saat melewatinya	a. Tajam dan Membahayakan	58 %
		b. Masih aman saat melewatinya	42 %
8	Bagaimana karakteristik pengemudi lain dalam memacu kecepatan kendaraannya di jalan ini	a. Kecepatan tinggi	55 %
		b. Kecepatan normal	45 %
9	Menurut Anda, apakah kondisi dan prasarana jalan disini sudah layak	a. Belum	70 %
		b. Sudah	30 %

E. Lalu lintas Harian Rata- Rata

Setelah dilakukannya Survei Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR) pada Jl. Gatot Subroto, diperoleh jumlah kendaraan yang melintas pada pagi hari sebanyak 925 kendaraan per 15 menit.

Tabel. Jumlah kendaraan yang melintasi Jl. Gatot Subroto

Golongan	1	2	3	4	5a	5b	6	7a	7b	7c	8
Waktu Survey (per 15 menit)	Sepeda Motor, Sekuter dan Kendaraan Roda	Sedan dan Station Wagon	Opelet, Pick-Up Opelet, Suburban, Combi dan Minibus	Pick-Up, Micro Truck dan Mobil Hantaran	Bus Kecil	Bus Besar	Truck 2 Sumbu	Truck 3 Sumbu	Truck Gandengan	Truck Semi Trailer	Kendaraan Tidak Bermotor
07.30 - 07.45	652	165	33	29	3	0	31	8	0	2	2
12.00 - 12.15	405	146	39	25	3	0	41	25	0	0	1
16.00 - 16.15	568	160	27	27	2	1	18	3	0	1	3
Jumlah	1625	471	99	81	8	1	90	36	0	3	6

F. Geometrik Jalan Gatot Subroto

Perencanaan Geometrik jalan yaitu perencanaan route dari satu ruas secara lengkap meliputi beberapa elemen yang disesuaikan dengan kelengkapan dan data dasar yang

ada atau tersedia dari hasil survei lapangan dan telah dianalisis, secara mengacu pada ketentuan yang berlaku.

Klasifikasi Kemiringan Medan Jl. Gatot Subroto

Nomor Stasiun	Jarak Stasiun (m)	Lengkung Horizontal			Tinggi Titik (m)	Beda Tinggi (m)	Kemiringan (%)	Ket.
		R (m)	δ	L (m)				
A	0 + 0				50.000			
1	0 + 50				49.109	0.8909	1.78	D
		50				0.9361	1.87	D
2	0 + 100				48.173	1.0679	2.14	D
		50				0.4223	0.84	D
3	0 + 150				47.105	0.4988	1.00	D
		50				0.2137	0.45	D
4	0 + 200				46.683			
		50						
5	0 + 250				46.184			
		50						
6	0 + 300	182	16	51	45.970			

Keterangan :

D = Datar = < 3

B = Bukit = 3 ≤ X < 25

G = Gunung = ≥ 25

Berdasarkan hasil perhitungan yang didapatkan dari hasil survei pengukuran di lapangan, diperoleh:

a. Rata-rata kecepatan kendaraan di lokasi tersebut sudah aman, yaitu 40 km/jam.

$$\begin{aligned} \text{Syarat aman : } V_t &> V_r \\ 78.41 &> 40 \text{ (aman)} \end{aligned}$$

b. Radius minimum dan Derajat Lengkung minimum.

$$\begin{aligned} \text{Syarat aman : } R_{\min} &< R_c \\ 47.36 &< 182 \text{ (Aman)} \end{aligned}$$

Dengan menggunakan data-data perencanaan, dari diperoleh $D = 8$

$$\text{Syarat aman : } D < D_{\max}$$

$$8 < 30.24 \text{ (Aman)}$$

c. Jarak Pandang Pada Tikungan

$$D_p = \frac{R_c}{28.65} \cdot \cos^{-1} \frac{R_c - m}{R_c}$$

jarak pandang pada tikungan di dapatkan 60 m.

d. Jarak Pandang Henti dan Menyiap

1. Jarak Pandang Henti

$$\begin{aligned} D_{ph} &= 0,278 \times 40 \times 25 + \frac{1600}{254(0,33+1,782)} \\ &= 46,4912 \sim 46 \text{ m} \end{aligned}$$

2. Jarak Pandang Menyiap

$$\begin{aligned} \text{Dpm} &= 25,0 + 94,3 + 30 + 63 \\ &= 212,2 \text{ m} \end{aligned}$$

5. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Jumlah kecelakaan lalu lintas di kota Bandar Lampung mengalami penurunan dari tahun 2007 sampai dengan tahun 2012.
2. Faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas pada tahun 2012 ialah kesalahan pada manusia baik pengendara maupun pejalan kaki, yang didominasi oleh pengendara yang tidak tertib berlalu lintas dengan persentase sebesar 95,7 %.
3. Jenis Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan pada tahun 2012 didominasi oleh sepeda motor, yaitu sebesar 64,9%.
4. Jenis kecelakaan lalu lintas terbesar berdasarkan posisi kecelakaannya ialah tabrakan depan-samping dengan persentase sebesar 23,4%.
5. Jenis kecelakaan lalu lintas terbesar berdasarkan posisi kecelakaannya ialah tabrakan depan-samping dengan persentase sebesar 23,4%.
6. Berdasarkan hasil yang didapatkan pada perhitungan geometrik Jalan Gatot Subroto, sudah memenuhi standar geometrik yang di tentukan oleh Direktorat Jendral Bina Marga.
7. Secara keseluruhan hasil penelitian ini menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas di Jalan Gatot Subroto disebabkan oleh faktor human error dan kurangnya sarana dan prasarana jalan.

B. Saran

1. Perlunya pemasangan kelengkapan rambu lalu lintas pada Jalan Gatot Subroto.
2. Karena kondisi jalan yang gelap pada malain hari sehingga menyebabkan kurangnya jarak pandang pengendara, maka pada Jalan Gatot Subroto perlu di pasang lampu penerangan jalan.
3. Perlunya penegakan hukum oleh pihak terkait kepada pengendara yang tidak memakai helm.
4. Perlu dilakukannya pengawasan rutin oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Kota Bandar Lampung kepada pengendara dan memberikan sanksi hukum yang tegas kepada pengendara yang tidak disiplin di Jalan Gatot Subroto.