

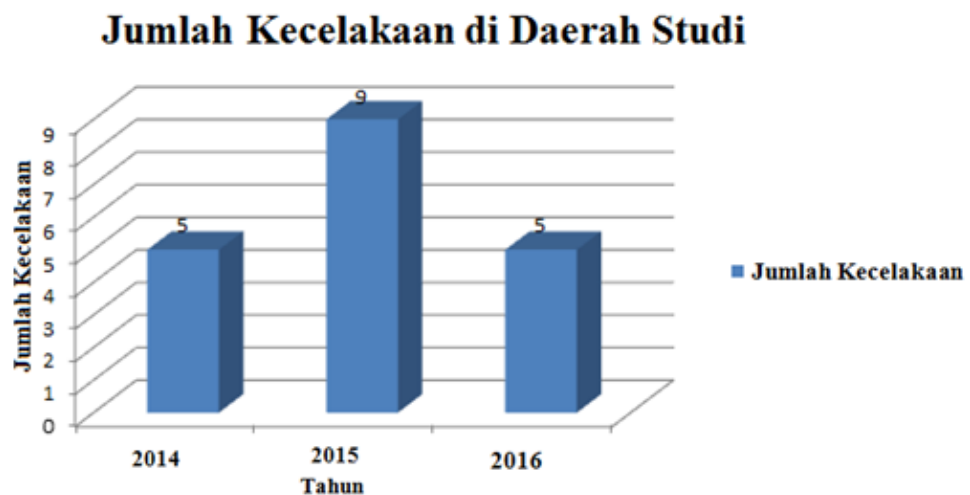
BAB IV

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Kecelakaan

1. Jumlah kecelakaan dan jumlah korban kecelakaan

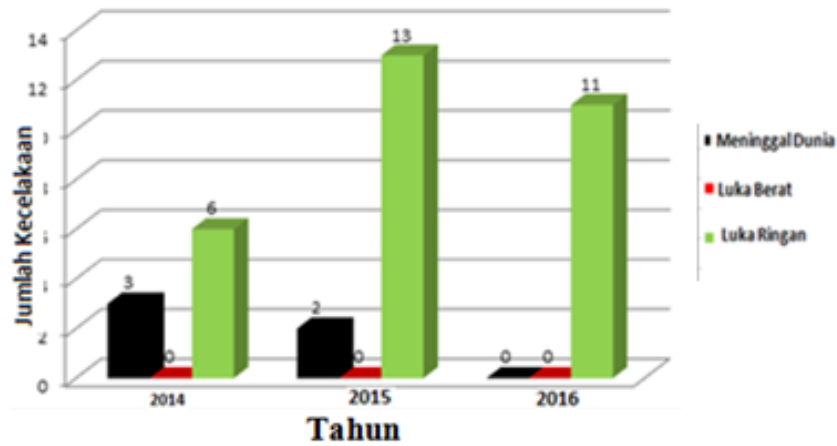
Data dari Kepolisian Resort Sleman, terhitung dari tahun 2014 sampai dengan 2016 pada ruas Jalan Wates-Yogyakarta KM 5 sampai dengan KM 10 terdapat kasus kecelakaan lalu lintas sebanyak 19 kejadian. Data tersebut dapat dilihat pada gambar 4.1 dan gambar 4.2.



Gambar 4.1 Jumlah Kecelakaan Di Daerah Studi

(Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).

Jumlah Korban Kecelakaan di Daerah Studi



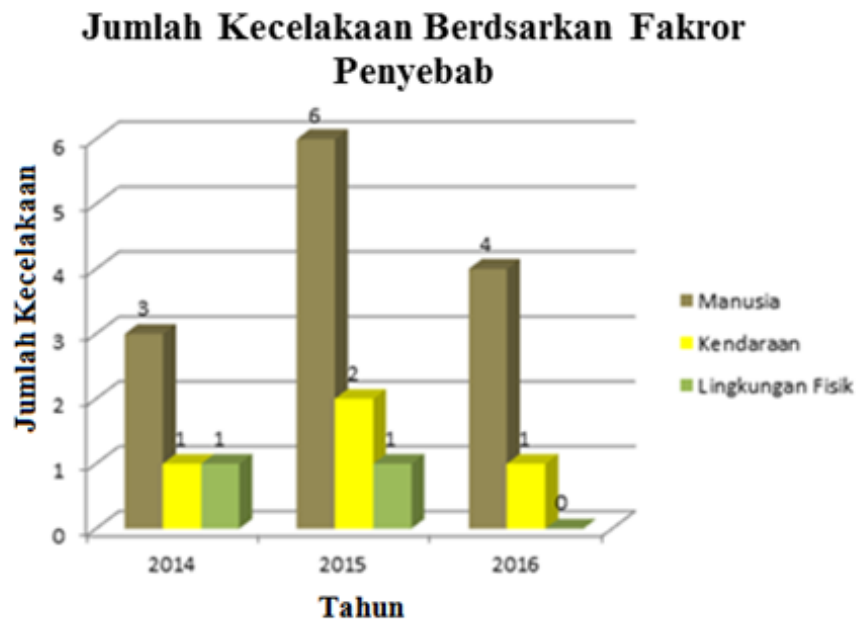
Gambar 4.2 Jumlah Korban Kecelakaan Di Daerah Studi

(Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).

Dari gambar 4.2 dapat diambil kesimpulan bahwa korban kecelakaan paling banyak mengalami luka ringan yaitu sebanyak 30 orang.

2. Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Faktor Penyebab

Faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian yakni faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor lingkungan fisik. Daftar jumlah korban berdasarkan faktor penyebab dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2016 dapat dilihat pada gambar 4.3.



Gambar 4.3 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Faktor Penyebab
(Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).

Dari gambar 4.3 dapat diambil kesimpulan bahwa faktor penyebab kecelakaan terbesar adalah faktor manusia sebanyak 13 kejadian.

3. Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Tipe Kecelakaan

Tipe kecelakaan dapat dibedakan menjadi 2 yaitu berdasarkan proses kejadian dan jenis tabrakan. Dari data yang didapat di Kepolisian Resort Sleman pada tahun 2014 sampai dengan 2016 dapat dilihat pada tabel 4.1 gambar 4.4 dan 4.5

Tabel 4.1 Jumlah Kejadian Berdasarkan Tipe Kecelakaan

No	Tahun	Tipe Kecelakaan										
		Proses Kecelakaan						Jenis Tabrakan				
		KT	KPK	KMDK	KMLDK	KDK	KLDK	Ra	Re	Ss	Ho	Ba
1.	2014	0	0	1	1	3	0	2	1	1	1	0
2.	2015	0	2	1	1	5	1	1	3	2	2	0
3.	2016	0	0	4	0	3	0	0	3	0	3	0
Jumlah		0	2	6	2	11	1	3	7	3	6	0

Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016.

Keterangan :

KT : Kecelakaan Tunggal.

KPK : Kecelakaan Pejalan Kaki.

KMDK : Kecelakaan Membelok Dua Kendaraan.

KMLDK : Kecelakaan Membelok Lebih dari Dua Kendaraan.

KDK : Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan.

KLDK : Kecelakaan Tanpa Membelok Lebih dari Dua Kendaraan.

Ra : *Angle*

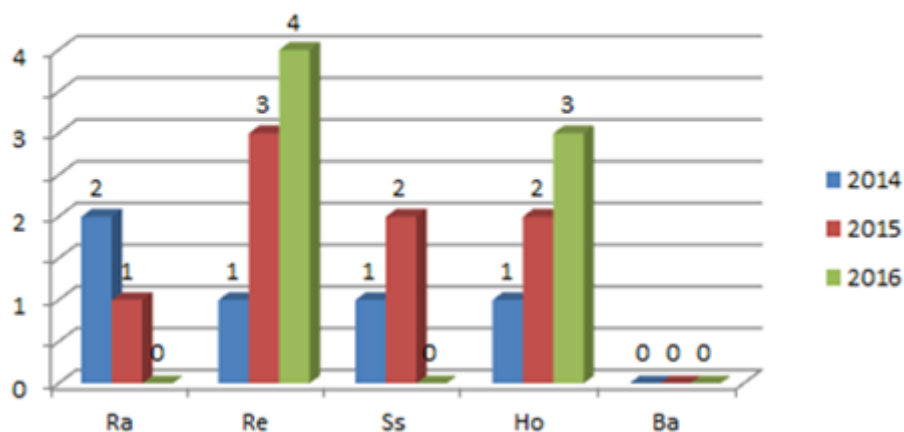
Re : *Rear-end*

Ss : *Sideswipe*

Ho : *Head On*

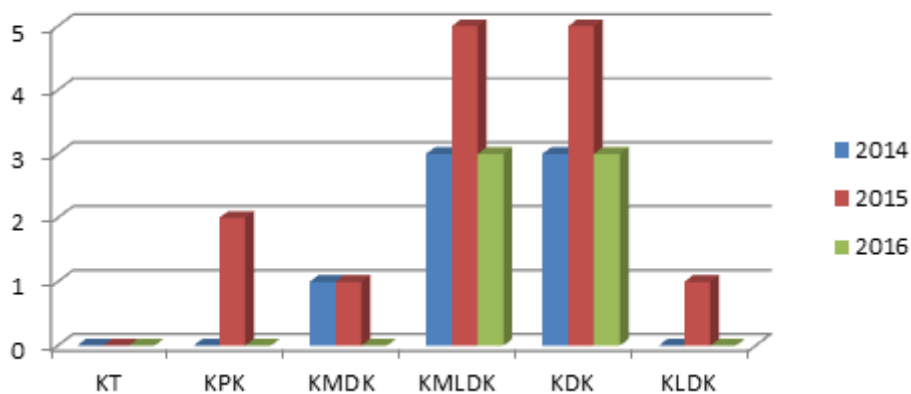
Ba : *Backing*

Jumlah Kecelakaan Berdasarka Proses Tabrakan



Gambar 4.4 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jenis Tabrakan (Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).

Jumlah Kecelakaan Berdasarka Jenis Tabrakan



Gambar 4.5 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Proses Kejadian (Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).

Berdasarkan tabel 4.1 dapat disimpulkan bahwa berdasarkan proses kejadian, kecelakaan disebabkan karena Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan (KDK) sebanyak 11 kejadian, sedangkan berdasarkan jenis tabrakan yang terbanyak adalah *Rear-End* sebanyak 7 kejadian.

4. Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan

Dari banyaknya jumlah kecelakaan yang ada diruas di daerah studi terdapat berbagai jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan seperti yang dapat dilihat pada tabel 4.2 dan gambar 4.6.

Tabel 4.2 Jenis Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan

No	Tahun	Jenis Kendaraan			
		HV	LV	MC	UM
1.	2014	0	5	5	1
2.	2015	0	3	13	2
3.	2016	0	1	11	0
Jumlah		0	9	29	3

(Sumber : Satlantas POLRES Sleman,2016).

Keterangan

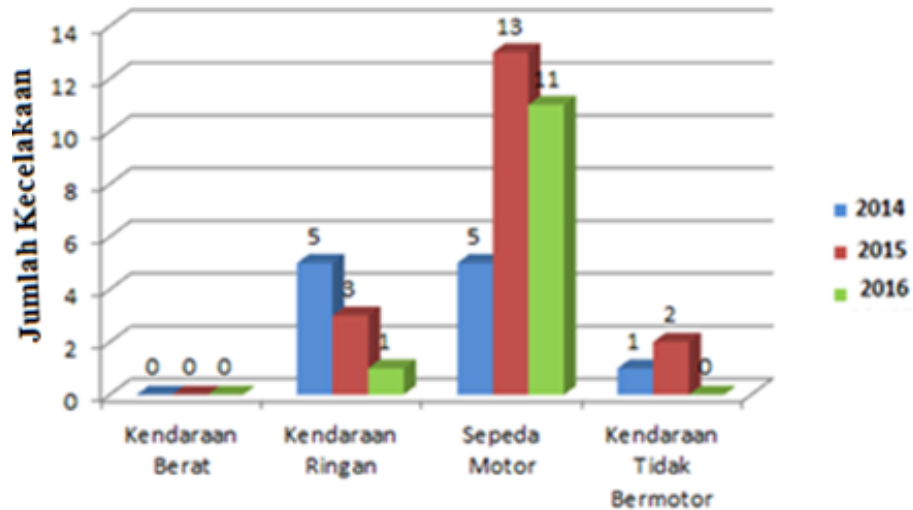
HV : Kendaraan Berat (Truk besar, truk kecil, bus besar bus kecil)

LV : Kendaraan Ringan (Mobil Penumpang).

MC : Sepeda Motor.

UM : Kendaraan tidak Bermotor.

Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan



Gambar 4.6 Jenis Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan.
(Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).

Dari Tabel 4.2 dapat diambil kesimpulan bahwa jenis kendaraan terbanyak yang terlibat kecelakaan adalah sepeda motor sebanyak 29 kendaraan.

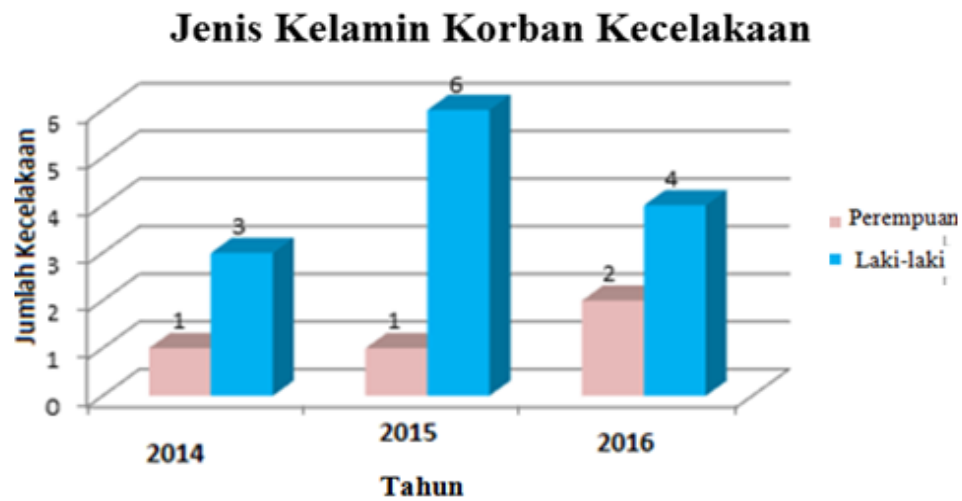
5. Jenis Kelamin Korban Kecelakaan

Jenis kelamin dapat dilihat pada tabel 4.3 dan gambar 4.7.

Tabel 4.3 Jenis Kelamin Yang Terlibat Kecelakaan

No	Tahun	Jenis Kelamin	
		Perempuan	Laki-laki
1.	2014	1	3
2.	2015	1	6
3.	2016	2	4
Jumlah		4	13

(Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).



Gambar 4.7 Jumlah kecelakaan menurut jenis kelamin yang terlibat kecelakaan.
(Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).

Dari Tabel 4.3 dapat dilihat bahwa laki-laki lebih sering terlibat dalam kecelakaan yaitu sebanyak 13 orang.

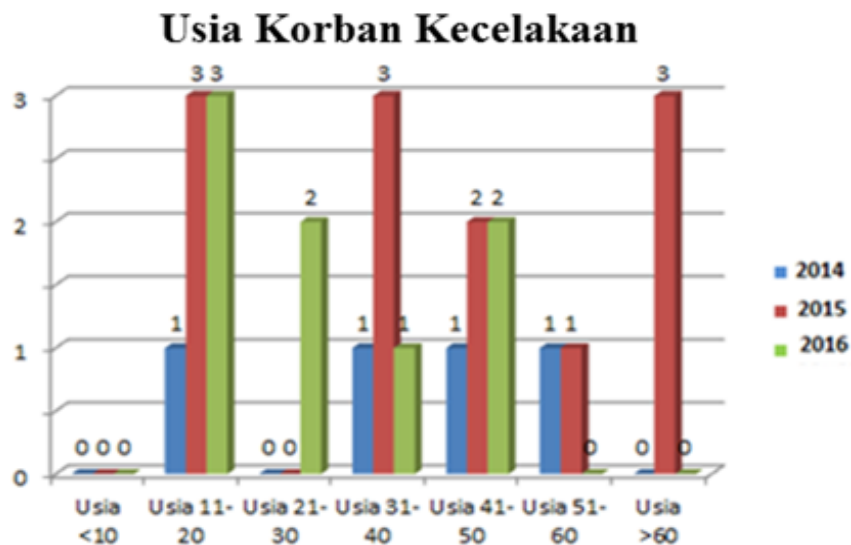
6. Usia Korban Kecelakaan

Usia korban kecelakaan dapat dilihat pada tabel 4.4 dan gambar 4.8.

Tabel 4.4 Usia Korban Kecelakaan Terbanyak

No	Usia	2014	2015	2016	Jumlah
1.	<10	0	0	0	0
2.	11-20	1	3	3	7
3.	21-30	0	0	2	2
4.	31-40	1	3	1	5
5.	41-50	1	2	2	4
6.	51-60	1	1	0	2
7.	>60	0	3	0	3

(Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).



Gambar 4.8 Usia Korban Kecelakaan
(Sumber : Satlantas POLRES Sleman, 2016).

Dari Tabel 4.4 dapat dilihat bahwa usia antara 11-20 tahun lebih sering terlibat dalam kecelakaan yaitu sebanyak 7 orang.

B. Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Jalan

Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas, maka perlu dilakukannya Inspeksi Keselamatan Jalan untuk mengurangi tingkat kecelakaan pada ruas Jalan Wates-Yogyakarta KM 5 sampai dengan KM 10. Hasil analisis didapatkan dari survei atau temuan pada lokasi penelitian yaitu Jalan Wates-Yogyakarta KM 5 sampai dengan KM 10. Analisis difokuskan pada identifikasi fasilitas transportasi sebagai pendukung Jalan yang dianggap berpotensi mengakibatkan kecelakaan lalu lintas melalui suatu konsep pemeriksaan jalan yang komprehensif, sistematis dan independen.

Analisis hasil temuan yang ada di lokasi penelitian akan difokuskan pada hasil temuan yang berindikasi jawaban Tidak (T) serta identifikasi bagian-bagian desain jalan dan fasilitas pendukung lain yang dianggap kurang memenuhi standar

atau persyaratan teknis.Selanjutnya membuat kesimpulan dan saran dari hasil Inspeksi pada daerah studi. Hasil Inspeksi dapat dilihat pada tabel 4.5 sampai dengan tabel 4.7.

Tabel 4.5 Daftar Pemeriksaan Kondisi Umum Jalan

Daftar Pemeriksaan 1	Kondisi Umum		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/Tidak (T)	Keterangan
1.1 Kelas/ Fungsi Jalan			
1.2 Median/ Sparator			
1.3 Bahu Jalan			
1. 4 Lansekap			
1.5 Tempat Parkir			
1.6 Pemberhentian Bus			
1.7 Pengharapan Pengemudi			
1.8 Lebar Jalan			
1.9 Lebar Lajur			
1.10 Lintasan Penyebrangan			
1.11 Kerusakan pada Perkerasan Jalan			

(Sumber : Hasil Temuan di Ruas Jalan Wates-Yogyakarta KM 5-KM 10, 2016).

Dari Hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 4.8 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

1. Tempat Parkir

Banyaknya toko/ kios disepanjang lokasi penelitian yang tidak mempunyai lahan parkir yang memadai, sehingga ditemukan banyak kendaraan pengunjung toko/ kios yang memarkirkan kendraannya di bahu jalan.



Gambar 4.9 Keadaan Parkir Kendaraan Pengunjung Toko/Kios

2. Pemberhentian Bus

Banyaknya bus yang melintasi lokasi penelitian kerap menaikkan dan menurunkan penumpang di bahu jalan sehingga membuat lalu lintas menjadi terhalang. Karena ukuran bus yang cukup besar menutupi jarak pandang.



Gambar 4.10 Tempat Pemberhentian Bus Di Bahu Jalan

3. Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki

Berdasarkan pengamatan di lokasi penelitian tidak ditemukan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki di ruas Jalan depan RS PKU Muhammadiyah Gamping. Sehingga pejalan kaki yang hendak menyebrang setelah turun dari angkutan umum terpaksa menyebrang tanpa fasilitas penyeberangan yang tentunya sangat berbahaya.



Gambar 4.11 Tidak Terdapat Fasilitas Penyeberangan Jalan

Tabel 4.6 Daftar Pemeriksaan Kondisi Fasilitas Jalan

Daftar Pemeriksaan 2	Kondisi Umum		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/Tidak (T)	Keterangan
2.1 Drainase			
2.2 Rambu			
2.3 Marka			
2.4 Lampu Penerangan Jalan			
2.5 Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas			

(Sumber : Hasil Temuan di Ruas Jalan Wates-Yogyakarta KM 5-KM 10, 2016).

Dari Hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 4.9 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

1. Saluran Drainase

- a. Dari hasil temuan yang didapat pada lokasi penelitian menunjukkan bahwa pada ruas Jalan depan RS PKU Muhammadiyah Gamping terdapat saluran drainase menggunakan sistem tertutup, sehingga tidak tampak dari pengamatan.



Gambar 4.12 Kondisi Saluran Drainase Sistem Tertutup

- b. Temuan pada lokasi penelitian menunjukkan bahwa keadaan saluran drainase dalam kondisi yang buruk. Hal ini terlihat dari banyaknya sampah dan saluran yang ditumbuhi banyaknya rerumputan.



Gambar 4.15 Keadaan Saluran Drainase Yang Tidak Terawat

2. Penempatan Rambu

Dari hasil pengamatan di lokasi penelitian pada ruas Jalan depan SPBU Perengdawe ditemukan bahwa penempatan rambu terlihat berjajar dengan jarak yang berdekatan dan tertutup oleh pohon yang berada di tepi jalan sehingga rambu tidak terlihat dengan jelas oleh pengendara.



Gambar 4.14 Keadaan Rambu Yang Tertutup Oleh Pohon

Tabel 4.7 Daftar Pemeriksaan Kondisi Bangunan Pelengkap

Daftar Pemeriksaan 3	Kondisi Umum		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/Tidak (T)	Keterangan
3.1 Penghalang Tabrakan			
3.3 Papan Petunjuk dan Papan Iklan			
3.4 Tiang Listrik dan Tiang Telepon			

(Sumber : Hasil Temuan di Ruas Jalan Wates-Yogyakarta KM 5-KM 10, 2016).

Dari hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 4.11 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain bangunan pelengkap yang tidak memenuhi standar.

1. Pagar Penghalang Tabrakan

Dari hasil pengamatan di lokasi penelitian yaitu ruas Jalan depan RS PKU Muhammadiyah Gamping tidak ditemukan pagar penghalang tabrakan.



Gambar 5.15 Tidak Terdapat Pagar Penghalang Tabrakan