

BAB V
ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

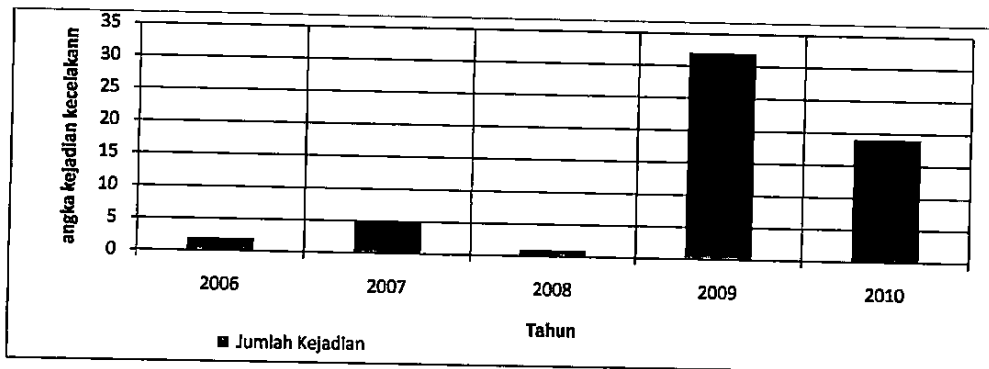
A. Karakteristik Kecelakaan

1. Data Kecelakaan Lalu lintas dan Jumlah Korban

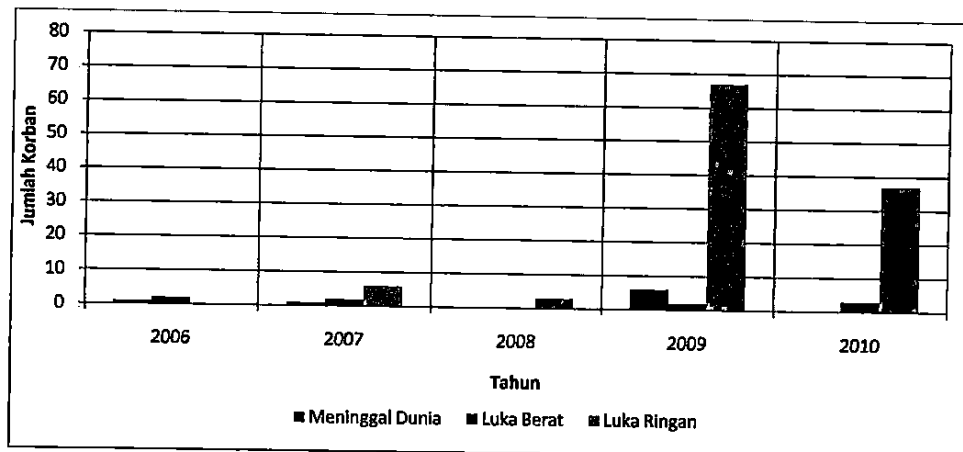
Data dari Kepolisian Satlantas Bantul tahun 2010 menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang dihitung dari tahun 2006-2010 pada ruas jalan *Ringroad* barat depan kampus Universitas Muhammadiyah terpadu adalah sebanyak 59 kejadian kecelakaan. Kasus kecelakaan yang tercatat lengkap dengan jumlah korban kecelakaan, usia korban kecelakaan, waktu terjadinya kecelakaan, faktor penyebab kecelakaan, tipe kecelakaan, dan jenis kelamin korban kecelakaan. Data tersebut dapat dilihat pada Tabel 5.1, Gambar 5.1 dan Gambar 5.2.

Tabel 5.1 Data kecelakaan Lalulintas Dan Jumlah Korban

No	Tahun	Jumlah Kejadian	Jumlah korban		
			Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan
1	2006	2	1	2	0
2	2007	5	1	2	6
3	2008	1	0	0	3
4	2009	32	6	2	67
5	2010	19	0	3	37
jumlah		59	8	9	113



Gambar 5. 1 Jumlah Kecelakaan di jalan *ringroad* barat di depan kampus Universitas Muhammadiyah Yogyakarta



Gambar 5. 2 Jumlah Korban Kecelakaan Berdasarkan Tingkat Keparahan Korban

Dari Gambar 5.1 dan Gambar 5.2 dapat diambil kesimpulan bahwa dari 59 kejadian kecelakaan, paling banyak kecelakaan terjadi pada tahun 2009 yaitu 32 kejadian kecelakaan. Korban kecelakaan dari tahun 2006-2010 paling banyak mengalami luka ringan, yaitu sebanyak 113 orang.

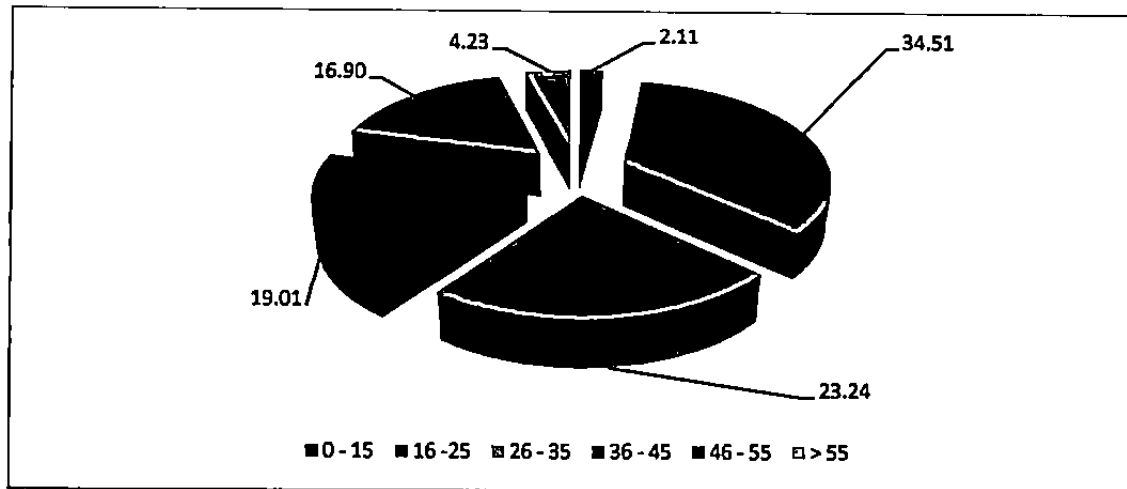
2. Usia Korban Kecelakaan

Dalam penelitian ini, jenis usia pengendara lalu lintas di kelompokkan menjadi enam, yaitu usia antara 0-15 tahun, 16-25 tahun, 26-35 tahun, 36-45 tahun, 46-55 tahun, > 55 tahun.

Tabel 5. 2 Usia korban kecelakaan

No	analisis	Kategori usia (tahun)						Total
		0 - 15	16 - 25	26 - 35	36 - 45	46 - 55	> 55	
1	jumlah	3	49	33	27	24	6	142
2	persentase	2,11	34,51	23,24	19,01	16,90	4,23	100,00

Sumber : *Satlantas Kabupaten Bantul, 2010*



Gambar 5. 3 Usia korban kecelakaan

Dari Tabel 5.2 dapat dilihat bahwa kecelakaan lalu lintas paling sering terjadi pada korban usia 16-25 tahun, yaitu 49 korban kecelakaan, ini dikarenakan pengemudi usia yang tergolong remaja tersebut masih belum bisa mengendalikan tingkat emosional dalam berkendara lalu lintas dan kesadaran untuk berhati-hati di dalam berlalu lintas masih kurang.

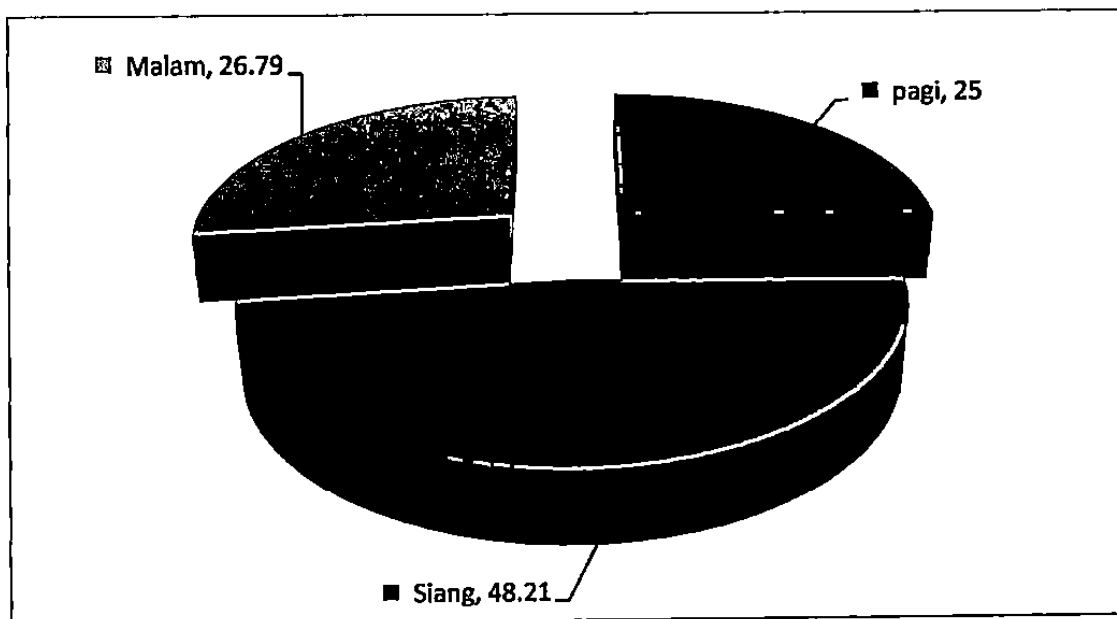
3. Waktu terjadinya kecelakaan

Kejadian kecelakaan dapat di kelompokkan menjadi 4 waktu kejadian, yaitu pagi hari, siang hari, sore hari dan malam hari. Data yang didapat di Penelitian Satlantas Kabupaten Bantul tahun 2006-2010 dapat dilihat pada

Tabel 5. 3 Waktu terjadinya kecelakaan

No	Tahun	Jumlah kecelakaan			Jumlah
		pagi	Siang	Malam	
1	2006	0	2	0	2
2	2007	2	2	1	5
3	2008	0	0	1	1
4	2009	7	15	8	30
5	2010	5	8	5	18
jumlah		14	27	15	56
persentase		25	48.21	26.79	100

Sumber : Satlantas Kabupaten Bantul, 2010



Gambar 5. 4 Waktu terjadinya kecelakaan

Dari Gambar 5.4 dapat dilihat bahwa kecelakaan lalu lintas sering terjadi pada waktu siang hari yaitu 27 kejadian, atau 48,21 % dari total kejadian.

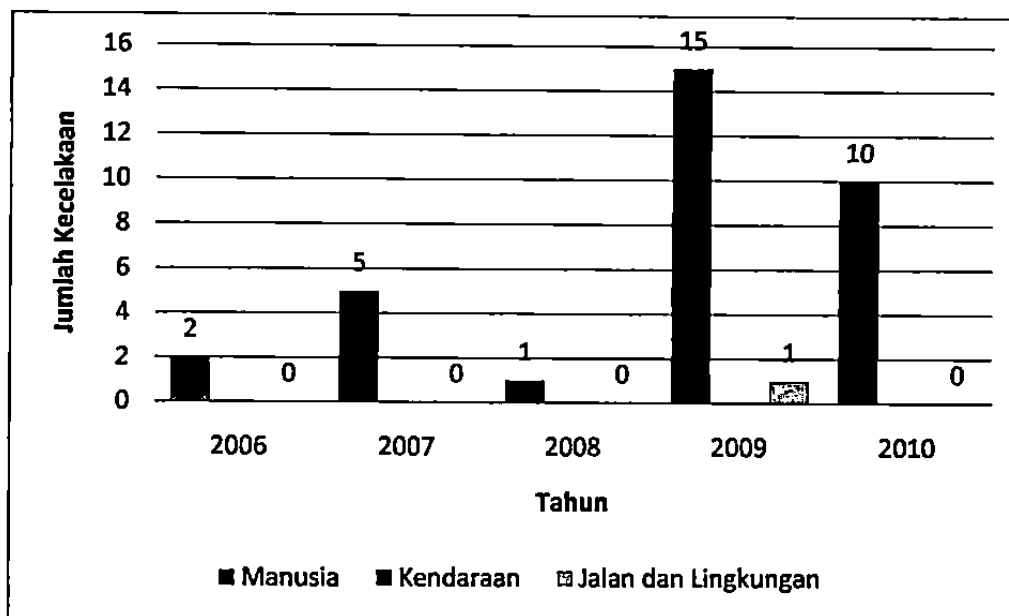
4. Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Faktor Penyebabnya

Korban kecelakaan dapat dibedakan menurut faktor penyebab, seperti : manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. Data jumlah korban berdasarkan

Tabel 5.4. Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Faktor Penyebab

No	Faktor Penyebab	Tahun					Jumlah	%
		2006	2007	2008	2009	2010		
1	Manusia	2	5	1	15	10	33	97
2	Kendaraan	0	0	0	0	0	0	0
3	Jalan dan Lingkungan	0	0	0	1	0	1	3,0
Jumlah		2	5	1	16	10	34	100

Sumber : Satlantas Kabupaten Bantul, 2010



Gambar 5.5 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Faktor Penyebab

Dari Tabel 5.4 dapat diketahui bahwa faktor penyebab kecelakaan terbesar adalah faktor manusia, yaitu sebanyak 33 kejadian kecelakaan atau 97% dari total kecelakaan yang teridentifikasi. Hal ini terjadi karena kurangnya kesadaran manusia dalam berkendara di jalan raya dalam berkendara. Pernyataan tersebut didasarkan dari data kecelakaan *head-on* yang tidak akan terjadi di jalan yang memiliki median kecuali adanya pelanggaran

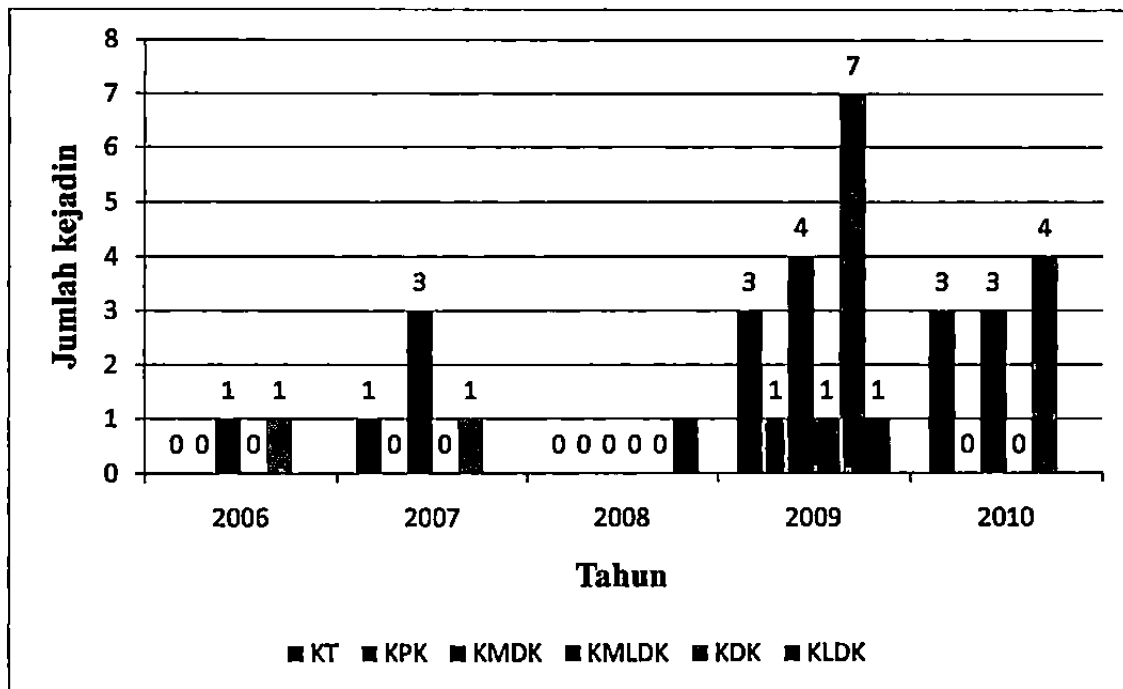
5. Jumlah kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan

Tipe kecelakaan dapat dibedakan menjadi 2, yaitu berdasarkan proses kejadian dan jenis tabrakan. Data yang didapat di Kepolisian Kabupaten Bantul pada tahun 2006-2010 dapat dilihat pada Tabel 5.5, Gambar 5.6, Gambar 5.6 dan Gambar 5.7

Tabel 5.5. Jumlah Kejadian Berdasarkan proses kejadian

No	Tahun	Proses Kejadian					
		KT	KPK	KMDK	KMLDK	KDK	KLDK
1	2006	0	0	1	0	1	0
2	2007	1	0	3	0	1	0
3	2008	0	0	0	0	0	1
4	2009	3	1	4	1	7	1
5	2010	3	0	3	0	4	0
Jumlah		7	1	11	1	13	2

Sumber : Satlantas Kabupaten Bantul, 2010

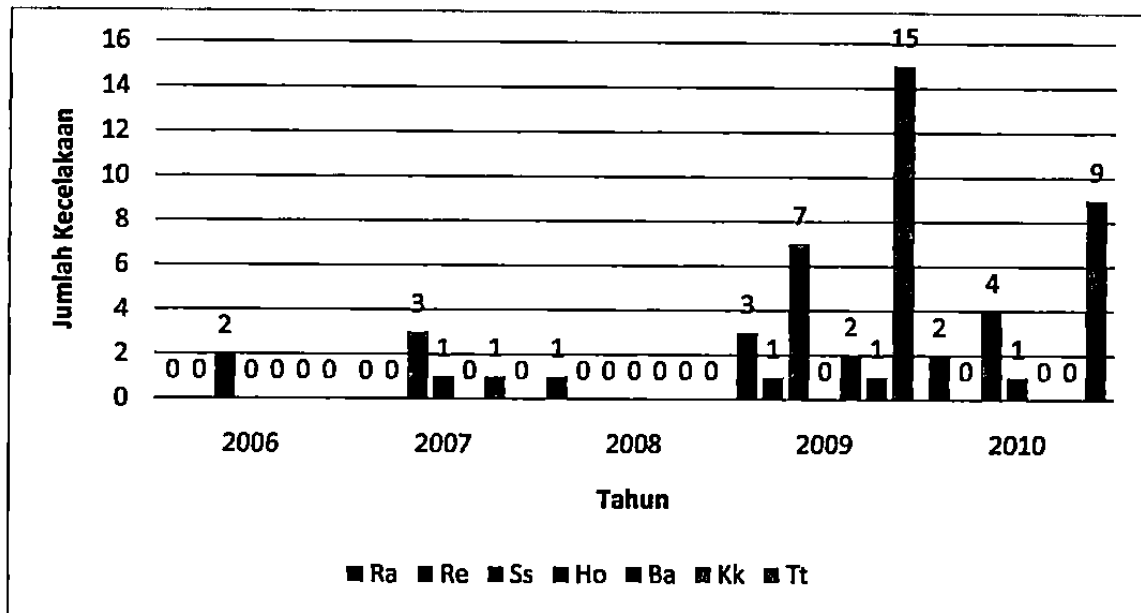


Gambar 5.6 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Proses Kejadian

Tabel 5.6. Jumlah Kejadian jenis tabrakan

No	Tahun	Jenis Tabrakan						
		Ra	Re	Ss	Ho	Ba	Kk	Tt
1	2006	0	0	2	0	0	0	0
2	2007	0	0	3	1	0	1	0
3	2008	1	0	0	0	0	0	0
4	2009	3	1	7	0	2	1	15
5	2010	2	0	4	1	0	0	9
Jumlah		6	1	16	2	2	2	24

Sumber : Satlantas Kabupaten Bantul, 2010



Gambar 5.7 Jumlah kecelakaan Berdasarkan Jenis Tabrakan

Dengan :

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

KL DK : Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Lebih Dari Dua Kendaraan

Ho	: <i>Head On</i>
Ba	: <i>Backing</i>
Kk	: Kehilangan kontrol
Tt	: Tidak teridentifikasi

Dari Tabel 5.5 dan Gambar 5.6 dapat disimpulkan bahwa berdasarkan proses kejadian, Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan (KDK) adalah kejadian yang paling sering terjadi, yaitu sebanyak 13 kejadian, sedangkan berdasarkan jenis tabrakan yang terbanyak adalah *Sideswipe* sebanyak 16 kejadian. Ada beberapa kecelakaan dimasa kurun waktu 2006-2010 yang tidak teridentifikasi kejadiannya, sehingga tidak tercatat secara lengkap dicatatan kepolisian Satlantas Bantul. Data tersebut dapat dilihat di Tabel 5.5 dan Gambar 5.6.

Kecelakaan yang tidak teridentifikasi kejadiannya banyak di tahun 2009 yang mencapai 15 kejadian. Tidak teridentifikasi ini bisa terjadi karena pihak kepolisian yang tidak mencatat kronologi kejadian kecelakaan, sehingga penulis terkendala dalam menentukan jenis dan tipe kecelakaannya.

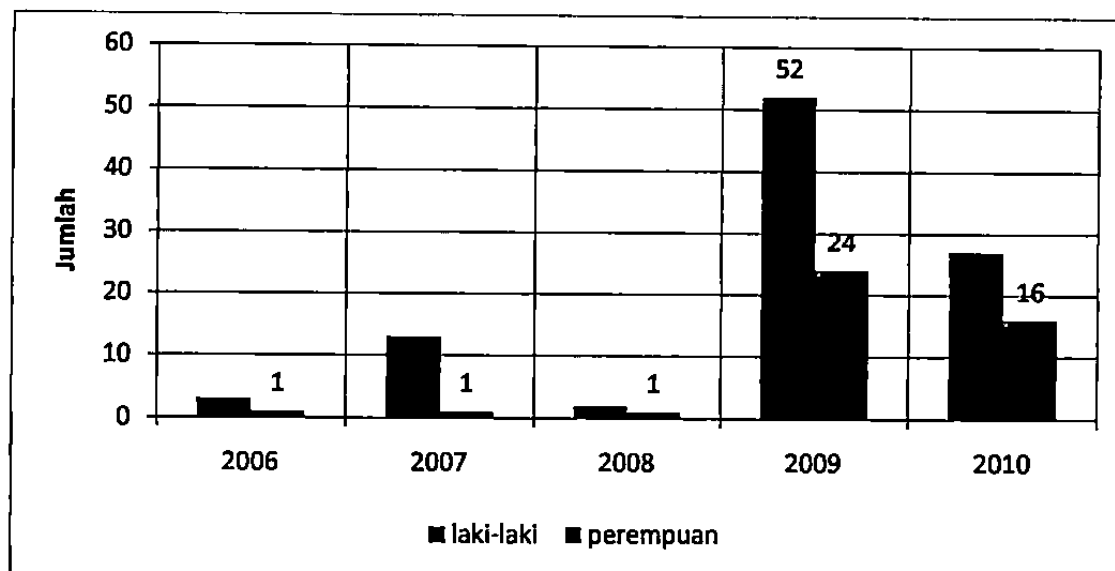
6. Korban Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kelamin

Banyaknya jenis kendaraan yang terlibat dapat diketahui pula jumlah jenis kelamin yang terlibat didalamnya seperti yang dapat dilihat pada Tabel 5.7

Tabel 5. 7 Jumlah Korban Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kelamin

No	jenis kelamin	2006	2007	2008	2009	2010	Total
1	laki-laki	3	13	2	52	27	97
2	perempuan	1	1	1	24	16	43
total		4	14	3	76	43	140

Sumber : *Satlantas Kabupaten Bantul, 2010*



Gambar 5.8 Jumlah Korban Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kelamin

Gambar 5.8 dapat dilihat bahwa laki-laki lebih sering terlibat dalam korban kecelakaan yaitu sebanyak 52 orang (antara tahun 2006 hingga tahun 2010), hal ini dikarenakan laki-laki di dalam berkendara kurang berhati-hati dan masih rendahnya kesadaran tertib berlalu lintas. Penelitian-penelitian sebelumnya juga membuktikan bahwa korban laki-laki lebih banyak dibandingkan korban perempuan, seperti di jalan Magelang-Yogyakarta Km 3-5 yang jumlah korban laki-laki mencapai 32 orang dan perempuan 10 orang (Syariat, 2010), di jalan Magelang-Yogyakarta Km 17-19 yang jumlah korban laki-laki mencapai 24 orang dan perempuan 18 orang (Thutit 2010).

7. Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan

Dari banyaknya jumlah kendaraan yang ada di ruas di daerah studi, terdapat berbagai jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan seperti yang dapat dilihat dari Tabel 5.8 dan Gambar 5.9 berikut.

Tabel 5.8 Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan

no	tahun	jenis kendaraan			
		HV	LV	MC	UM
1	2006	1	1	1	1
2	2007	1	4	4	0
3	2008	0	0	3	0
4	2009	8	11	36	7
5	2010	1	3	28	3
jumlah		11	19	72	11

Sumber : Satlantas Kabupaten Bantul, 2010

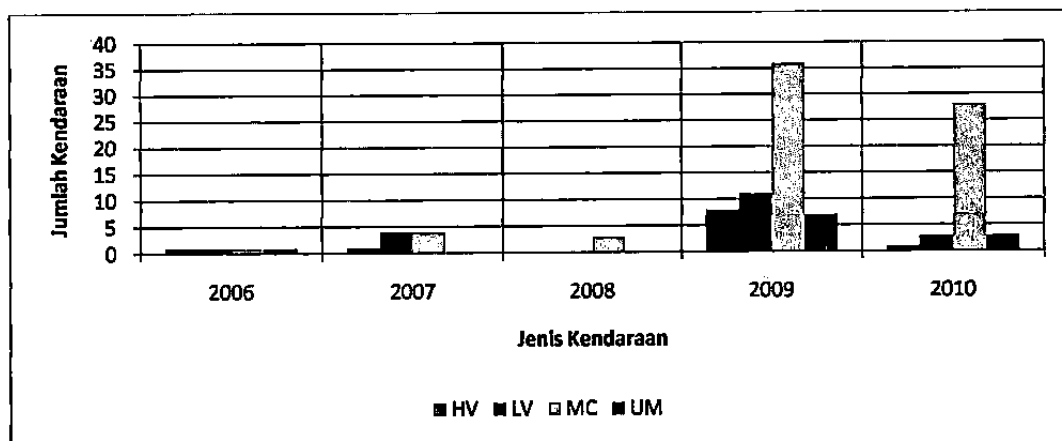
dengan :

Heavy Vehicle (HV) : Kendaraan berat (truk berat, truk ringan, bus besar, bus sedang)

Light vehilce (LV) : Kendaraan ringan (sedan, jeep, pick up)

Motor Cycle (MC) : Sepeda motor

Unmotorize : Kendaraan Tak Bermotor (becak, sepeda, gerobak dll)



Gambar 5.9 Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan

Dari Gambar 5.9 diatas, dapat diketahui bahwa jenis kendaraan yang paling sering terlibat kecelakaan di ruas jalan studi adalah sepeda motor (*Motor Cycle*) yaitu sebanyak 72 kendaraan dan yang paling banyak terjadi di tahun 2009 yaitu 36 kendaraan.

B. Analisis Geometrik Jalan

1. Data geometrik jalan *Ringroad* barat di depan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

a. Fungsi, Kelas dan Tipe Jalan

- 1) Jalan Nasional berfungsi sebagai jalan arteri
- 2) Kelas jalan adalah kelas I dengan kecepatan rencana 80 km/jam sesuai dengan data jalan rencana Bina Marga Provinsi Yogyakarta
- 3) Tipe jalan adalah 4/2 D, lebar jalan 7 meter untuk ruas jalan jalur cepat yang khusus diperuntukkan kendaraan roda empat dan ruas jalan jalur lambat memiliki lebar 4 meter, dengan median tengah selebar 1,4 meter, pembatas samping selebar 0,4 meter dan tanpa trotoar. Di lokasi tersebut terdapat juga dilengkapi oleh fasilitas *u- turn*.

b. Bahu Jalan dan Tata Guna Lahan

- 1) Lebar bahu jalan di sebelah kiri dan kanan jalan sebesar 2-3 meter.
- 2) Tata guna lahan di wilayah studi memiliki bermacam tata guna lahan, seperti pertokoan/komersial, pemukiman dan pendidikan.

2. Jarak Pandang Henti

a. Jarak Pandang Henti berdasarkan kecepatan rencana

Perhitungan berdasarkan kecepatan rencana sebesar 80 km/jam waktu

sadar (t) untuk perencanaan sebesar 2,5 detik dan koefisien gesek (f) dari Tabel 3.3 adalah 0,3.

$$\begin{aligned}d_{1 \text{ rencana}} &= 0,278 \cdot v \cdot t \\ &= 0,278 \cdot 80 \cdot 2,5 \\ &= 55,60 \text{ m}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}d_{2 \text{ rencana}} &= \frac{v^2}{254 \cdot f} \\ &= \frac{80^2}{254 \cdot 0,3} \\ &= 83,99 \text{ m}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}d_{\text{rencana}} &= 55,60 + 83,99 \\ &= 139,59 \text{ m}\end{aligned}$$

b. Jarak Pandang Henti berdasarkan *spot speed*

Hasil perhitungan jarak pandang henti berdasarkan *spot speed* dapat dilihat pada Tabel 5.9. Contoh perhitungan jarak pandang henti arah Utara – Selatan : Hasil analisis rata - rata *spot speed* sebesar 96,53 km/jam, dengan waktu sadar (t) untuk perencanaan sebesar 2,5 detik dan koefisien gesek (f) dari Tabel 3.4 adalah 0,30.

$$\begin{aligned}d_{1 \text{ jalan}} &= 0,278 \cdot v \cdot t \\ &= 0,278 \cdot 96,53 \cdot 2,5 \\ &= 67,09 \text{ m}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}d_{2 \text{ jalan}} &= \frac{v^2}{254 \cdot f} \\ &= \frac{96,53^2}{254 \cdot 0,3} \\ &= 122,28 \text{ m}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}d_{\text{jalan}} &= 67,09 + 122,28 \\ &= 189,37 \text{ m}\end{aligned}$$

Tabel 5.9 Perhitungan Jarak Pandang Henti Berdasarkan *Spot Speed*

No	Keterangan	Spot Speed (km/jam)	Jarak (m)		Jarak pandang henti (m)
			d ₁	d ₂	
1	Utara - Selatan	96,53	67,09	122,28	189,37
2	Selatan - Utara	129,36	89,68	218,51	308,19

Sumber : Hasil analisis data penelitian, 2010

3. Jarak Pandang Menyiap

a. Jarak Pandang Menyiap berdasarkan Kecepatan rencana

Diketahui kecepatan rencana jalan *ringroad* barat sebesar 80 km/jam dan perbedaan kecepatan yang menyiap dan disiap (m) ditetapkan sebesar 15 km/jam. Jarak pandang menyiap berdasarkan kecepatan rencana untuk jalan *ringroad* barat, dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} t_1 &= 2,12 + 0,026 \cdot v \\ &= 2,12 + (0,026 \cdot 80) \\ &= 4,20 \text{ m} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} a &= 2,052 + 0,0036 \cdot v \\ &= 2,052 + (0,0036 \cdot 80) \\ &= 2,34 \text{ m/dtk}^2 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} t_2 &= 6,56 + (0,048 \cdot 80) \\ &= 10,40 \text{ dtk} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} d_1 &= 0,278 \cdot t_1 \cdot \left(v - m + \frac{a \cdot t_1}{2} \right) \\ &= 0,278 \cdot 4,20 \left(80 - 15 + \frac{2,34 \cdot 4,20}{2} \right) \\ &= 81,63 \text{ m} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} d_2 &= 0,278 \cdot V \cdot t_2 \\ &= 0,278 \cdot 80 \cdot 10,40 \\ &= 231,30 \text{ m} \end{aligned}$$

$$d_3 = 30 - 100 \text{ m (dipakai 30 m)}$$

$$\begin{aligned} d_4 &= \frac{2}{3} \cdot d_2 \\ &= \frac{2}{3} \cdot 231,30 = 154,20 \text{ m} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} d_{\text{rencana}} &= 81,63 + 231,30 + 30 + 154,20 \\ &= 497,13 \text{ m} \end{aligned}$$

b. Jarak Pandang Menyiap berdasarkan *Spot Speed*

Hasil perhitungan jarak pandang menyiap berdasarkan *Spot Speed* dapat dilihat pada Tabel. Contoh perhitungan Jalan *ringroad* selatan, dari arah Utara - selatan : *spot speed* sebesar 96,53 km/jam, waktu sadar (t) untuk perencanaan sebesar 2,5 detik dan koefisien gesek (f) dari Tabel 2.3

$$d_2 = 0,278 \cdot V \cdot t_2$$

$$= 0,278 \cdot 96,53 \cdot 11,19$$

$$= 300,38 \text{ m}$$

$$d_3 = 30 - 100 \text{ m (dipakai 30 m)}$$

$$d_4 = \frac{2}{3} \cdot d_2$$

$$d_4 = \frac{2}{3} \cdot 300,38 = 200,25 \text{ m}$$

$$d_{\text{jalan}} = 97,79 + 300,38 + 30 + 200,25$$

$$= 530,63 \text{ m}$$

Tabel 5.10 Perhitungan Jarak Pandang Menyiap Berdasarkan *Spot Speed*

No	Keterangan	Spot Speed (km/jam)	Jarak (m)				Jarak pandang menyiap
			d ₁	d ₂	d ₃	d ₄	(m)
1	Utara – selatan	96,53	97,79	300,38	30	200,25	628,42
2	Selatan - utara	129,03	163,08	475,50	30	305,00	955,58

Sumber : Hasil analisis data penelitian, 2010

Berdasarkan hasil perhitungan dapat diketahui bahwa jarak pandang menyiap di jalan lebih besar dari rencana, hal ini disebabkan oleh kondisi geometrik jalan di Ringroad Barat memiliki median jalan, sehingga pengguna jalan bebas memilih kecepatan untuk menyiap.

C. Audit Keselamatan Jalan

1. Kondisi Umum Jalan

Tabel 5.11. Daftar Periksa Kondisi Umum

Daftar Periksa 1	Kondisi Umum		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/ Tidak (T)	Keterangan
1.1 Kelas / Fungsi Jalan	Apakah kelas dan fungsi sudah memenuhi standar?	Y	Kelas jalan arteri, Vr 80km/jam
	Lebar jalur jalan eksisting	Y	Ya
	Lebar lajur jalan eksisting	Y	
	Kemiringan melintang jalan eksisting	Y	
1.2 Median / Separator	Apakah ruas jalan eksisting memiliki median?	Y	ada median
	Apakah median jalan sesuai desain standar?	Y	ada median
	Apakah median jalan eksisting ditinggikan?	T	
	Apakah median jalan dilengkapi dengan barrier?	T	Tidak dilengkapi barrier
	Jika menggunakan barrier berupa guardrail, apakah tinggi dan kekuatannya sesuai standar?	T	Tidak dilengkapi barrier
	Lebar median eksisting	Y	
	Apakah desain separator sesuai standar?	Y	
Lebar separator eksisting	Y		
1.3 Bahu Jalan	Lebar bahu jalan eksisting sesuai standar?	Y	
	Apakah posisi bahu jalan sama rata dengan permukaan jalan?	Y	
	Apakah posisi bahu jalan lebih rendah dari permukaan jalan?	T	
	Lebar bahu jalan eksisting	T	
1.4 Tinggi Kerb	Median	Y	ada median
	Separator	Y	

Tabel 5.11. Lanjutan

	Trotoar	T	Tidak ada trotoar
1.5 Drainase	Apakah dimensi dan desain drainase sesuai standar?	T	Di beberapa titik tidak terlihat saluran drainase sehingga mengakibatkan genangan jika terjadi hujan
	Lebar drainase	T	
1.6 Kecepatan	Apakah desain kecepatan sesuai dengan desain kelas dan fungsi jalan?	Y	
	Kecepatan rencana		80 km/jam
	Kecepatan operasional (U-S)		96,53 km/jam
	Kecepatan operasional (S-U)		129, km/jam
1.7 Lansekap	Apakah terdapat tanaman/pohon dipinggir jalan?	Y	
	Apakah mengganggu jarak pandang?	T	
1.8 Parkir	Apakah tersedia fasilitas parkir di trotoar/bahu jalan/badan jalan (sebutkan dikolom keterangan)?	T	Digunakan sebagai parkir kendaraan.
1.9 Tempat Pemberhentian	Apakah terdapat lokasi pemberhentian kendaraan/bus/pangkalan kendaraan?	Y	Banyak bahu jalan yang menjadi tempat pemberhentian kendaraan
	Apakah mengganggu jarak pandang?	Y	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

Dari Hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 5.11. maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

Berkaitannya antara indikasi jawaban Ya dan Tidak dapat dilihat pada

Tabel 5.12. Perbandingan antara indikasi kata Ya dan Tidak

Daftar Periksa	Perbandingan Ya/Tidak				Keterangan
	Ya		Tidak		
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	
Kondisi Umum	17	62,96 %	10	27,04 %	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

2. Alinyemen Jalan

Tabel 5.13. Daftar Periksa Alinyemen Jalan

Daftar Periksa 2	Alinyemen Jalan		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/ Tidak (T)	Keterangan
2.1 Jarak Pandang	Apakah jarak pandang memadai untuk kecepatan lalu lintas yang digunakan pada rute tersebut?	Y	Lokasi tidak tersedia tetapi banyak yang berhenti dibahu jalan
	Apakah jarak pandang yang diberikan pada rute memutar arah, penyeberangan, pejalan kaki, sepeda, dsb cukup memadai?	Y	
2.2 Kecepatan Rencana	Jika Tidak: a) Apakah ada rambu peringatan? b) Apakah ada rambu batas kecepatan? c) Apakah ada rambu kecepatan untuk kurva khusus?	T	Tidak ada rambu pembatas kecepatan, sehingga pengguna/pengemudi bebas memilih kecepatan.
2.3 Pengharapan Pengemudi	Apakah ada ruas-ruas jalan yang tidak membingungkan? Contoh: a) Apakah jalan jelas terdefinisi? b) Apakah perkerasan yang rusak telah diganti atau diperbaiki? c) Apakah marka dari perkerasan yang lama telah diganti sebagaimana mestinya? d) Apakah lampu jalan dan garis pohon sesuai dengan alinyemen jalan?	Y	

Tabel 5.13. Lanjutan

2.4 Lajur Mendahului	Apakah tersedia lokasi overtaking yang memadai?	Y	Di lokasi dilengkapi dengan median sehingga pengemudi dalam menyiap tidak terganggu jarak pandang
	Apakah lebar jalur untuk mendahului memadai?	Y	
	Apakah tersedia marka dan rambu yang memadai untuk mendahului pada lokasi tersebut?	Y	tersedia
2.5 Lajur Pendakian	Bila lokasi pada ruas jalan yang mendaki, apakah ada lajur khusus untuk kendaraan berat dan bus?	-	Tidak ada lajur pendakian
	Apakah panjang dan lebar lajur memadai?		Tidak ada lajur pendakian
	Apakah panjang dan kemiringan lajur memadai?	-	Tidak ada lajur pendakian
	Apakah tersedia marka dan rambu yang memadai untuk mendahului pada lokasi tersebut?	-	Tidak ada lajur pendakian
2.6 Lebar Jalan	Apakah semua lebar lajur, lebar perkerasan, lebar jembatan konsisten dan tidak ada penyempitan?	Y	Lebar lajur dan lebar perkerasan tidak mengalami penyempitan. Di lokasi tidak terdapat jembatan.
2.7 Bahu Jalan	Apakah lebar bahu jalan telah memadai (dapat dilalui untuk kendaraan yang mengalami kerusakan atau dalam kondisi darurat)?	T	
	Apakah bahu jalan dapat dilalui oleh kendaraan dan pemakai jalan?	T	Di lokasi tidak di semua ruas memiliki bahu jalan
	Apakah persilangan bahu jalan mencukupi untuk drainase yang tepat tersedia?	Y	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

Dari hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 5.13. maka dapat dianalisis

yang tidak memenuhi standar.

Perbandingan antara indikasi jawaban Ya dan Tidak dapat dilihat pada Tabel 5.14.

Tabel 5.14. Perbandingan antara Indikasi Kata Ya dan Tidak

Daftar Periksa	Perbandingan Ya/Tidak				Keterangan
	Ya		Tidak		
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	
Alinyemen Jalan	8	72,72 %	3	27,28 %	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

3. Lajur Tambahan atau Lajur untuk Putar Arah

Tabel 5.15. Daftar Periksa Lajur Tambahan atau Lajur untuk Putar Arah

Daftar Periksa	Lajur Tambahan/Lajur Untuk Putar Arah		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/ Tidak (T)	Keterangan
3			
3.1 Lebar Lajur	Apakah lebar lajur tambahan mencukupi untuk pergerakan belok atau putar arah?	T	Ruang manuver kendaraan yang memutar tidak mencukupi
3.2 Marka dan persimpangan	Apakah marka jalan dan tanda peringatan mencukupi?	Y	
3.3 Rambu	Apakah tersedia rambu-rambu dan marka jalan?	Y	
	Apakah penempatannya sesuai dengan desain standar?	Y	
	Apakah tersedia rambu peringatan sebelumnya mendekati persimpangan dan daerah rawan kecelakaan? (misalnya 500 m, 100m, sebelumnya)?	Y	Untuk tanda rawan kecelakaan ada dan tidak ada persimpangan

Tabel 5.15. Lanjutan

3.4 Jarak Pandang	Apakah pergerakan belok kanan dengan panjang auxiliary lane telah sesuai?	Y	
	Apakah jarak pandang henti telah dipenuhi oleh bagian belakang kendaraan yang akan berbelok?	Y	
	Apakah jarak pandang henti telah dipenuhi untuk keluar masuk kendaraan?	Y	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

Dari hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 5.15 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

Perbandingan antara indikasi jawaban Ya dan Tidak dapat dilihat pada Tabel 5.16.

Tabel 5.16. Perbandingan antara Indikasi Kata Ya dan Tidak

Daftar Periksa	Perbandingan Ya/Tidak				Keterangan
	Ya		Tidak		
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	
Lajur Tambahan/Lajur Putar Arah	7	90 %	1	10 %	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

4. Lalu Lintas Tak Bermotor

Tabel 5.17. Daftar Periksa Lalu Lintas Tak Bermotor

Daftar Periksa 4	Lalu Lintas Tak Bermotor		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/ Tidak (T)	Keterangan
4.1 Lintasan Penyeberangan	Apakah tersedia jalur/lajur lintasan yang cukup memadai serta penyeberangan untuk pejalan kaki?	T	Tidak tersedia trotoar

Tabel 5.17. Lanjutan

	Apakah jalur menerus/ tidak ada penghalang?	Y	
4.2 Pagar Pengaman	Apakah tersedia pagar pengaman yang ditempatkan untuk menuntun pejalan kaki dan sepeda untuk melintasi/ melalui ke jalan tertentu?	T	Tidak tersedia trotoar
	Apakah pagar pengaman tersebut berupa solid horizontal atau rails?	T	Tidak tersedia
4.2 Lanjutan	Apakah terdapat pagar penghalang tabrakan (crash barner) untuk memisah arus kendaraan, pejalan kaki dan sepeda?	Y	tersedia
4.3 Lokasi Pemberhentian Bus	Apakah tersedia pemberhentian bus/kendaraan yang terintegrasi dengan lajur pejalan kaki?	T	Tidak tersedia
	Apakah pemberhentian bus ditempatkan secara tepat dengan cukup jelas dari jalur lalu lintas untuk keselamatan dan jarak pandang?	T	Tidak tersedia
4.4 Fasilitas untuk Manula/Penyandang Cacat	Apakah terdapat perlengkapan yang memadai untuk manula/pedestrian panyandang cacat?	T	Tidak tersedia
	Jika Ya, apakah pegangan pagar tersedia?	T	Tidak tersedia
	Apakah pegangan pagar tersebut masih memadai?	T	Tidak tersedia
4.5 Lajur Sepeda	Apakah terdapat lajur sepeda pada ruas tersebut?	T	Tidak tersedia
	Apakah lajur tersebut terpisah dengan lajur lalu lintas?	T	Tidak tersedia
	Apakah lebar lajur sepeda mencukupi untuk sejumlah sepeda yang menggunakan rute tersebut?	T	Tidak tersedia
	Apakah rute sepeda menerus?	T	Tidak tersedia
	Apakah tersedia penyeberangan sepeda yang aman?	T	Tidak tersedia

Tabel 5.17. Lanjutan

4.6 Rambu dan Marka	Apakah tersedia perambuan yang cukup pada lokasi penyeberangan pejalan kaki?	T	
	Apakah tersedia rambu yang cukup pada lokasi penyeberangan sepeda?	T	Tidak ada lajur sepeda
	Apakah marka garis berhenti untuk kendaraan lain terdapat pada lokasi penyeberangan pejalan kaki dan sepeda?	T	Tidak ada lajur sepeda
	Apakah tersedia marka garis pemisah lajur sepeda dengan lalu lintas?	T	Tidak ada lajur sepeda

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

Dari hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 5.16 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

Perbandingan antara indikasi jawaban Ya dan Tidak dapat dilihat pada

Tabel 5.18.

Tabel 5.18. Perbandingan antara Indikasi Kata Ya dan Tidak

Daftar Periksa	Perbandingan Ya/Tidak				Keterangan
	Ya		Tidak		
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	
Lalu Lintas Tak Bermotor	2	10,52 %	17	89,48 %	Kolom pada pagar pengaman, pemberhentian bus, fasilitas untuk pengaman tidak tersedia karena tidak ada pada lokasi

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

5. Pemberhentian Bus atau Kendaraan

Tabel 5.19. Daftar Periksa Pemberhentian Bus atau Kendaraan

Daftar Periksa 5	Pemberhentian Bus/Kendaraan		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/ Tidak (T)	Keterangan
5.1 Tempat Pemberhentian Bus	Apakah tersedia pemberhentian bus/kendaraan berupa teluk bus?	T	
	Apakah posisinya tidak mengganggu lalu lintas atau dekat ke persimpangan?	-	Tidak ada pemberhentian bus
5.2 Tempat Parkir Kendaraan	Apakah tersedia tempat parkir pada ruas jalan tersebut?	T	
	Apakah tempat parkir pada badan jalan?	-	Tidak ada lajur sepeda
	Apakah posisi tempat parkir tidak mengganggu lalu lintas?	-	Tidak ada lajur sepeda

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

Dari hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 5.19 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

Perbandingan antara indikasi jawaban Ya dan Tidak dapat dilihat pada Tabel 5.20.

Tabel 5.20. Perbandingan antara Indikasi Kata Ya dan Tidak

Daftar Periksa	Perbandingan Ya/Tidak				Keterangan
	Ya		Tidak		
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	
Pemberhentian Bus/Kendaraan	-	0 %	2	100 %	

6. Kondisi Penerangan

Tabel 5.21. Daftar Periksa Kondisi Penerangan

Daftar Periksa 6	Kondisi Penerangan		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/ Tidak (T)	Keterangan
6.1 Lampu Penerang Jalan	Apakah tersedia lampu penerangan jalan dan apakah semua penerangan beroperasi secara baik?	Y	Tidak semua beroperasi dengan baik
	Apakah lampu penerangan jalan yang ditempatkan mencukupi pada bundaran, serta pada penyeberangan pejalan kaki dan sepeda?	T	Lampu di lokasi studi dalam kondisi mati justru pada titik tikungan
	Apakah tipe tiang lampu yang digunakan sesuai untuk semua lokasi dan ditempatkan secara tepat?	Y	
	Apakah semua lokasi bebas dari pencahayaan yang menyebabkan konflik cahaya dengan lampu lalu lintas atau perambuan?	Y	
	Apakah penerangan untuk rambu, khususnya rambu-rambu tambahan masih memadai?	Y	
6.1 Lanjutan	Untuk ruas jalan dua arah, apakah terdapat gangguan cahaya yang menyilaukan dari lampu lalu lintas pada malam hari?	T	
	Apakah terdapat masalah cahaya yang membuat silau akibat sinar matahari pada pagi atau sore hari?	T	
	Apakah tersedia alat penghalang cahaya menyilaukan pada lokasi tersebut?	T	

Sumber: Hasil Temuan di Ruang Jalan Diponegoro dengan Lampu TLMV 2010

Dari hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 5.21. maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

Perbandingan antara indikasi jawaban Ya dan Tidak dapat dilihat pada Tabel 5.22.

Tabel 5.22. Perbandingan antara Indikasi Kata Ya dan Tidak

Daftar Periksa	Perbandingan Ya/Tidak				Keterangan
	Ya		Tidak		
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	
Kondisi Penerangan	4	50 %	4	50 %	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

7. Rambu dan Marka Jalan

Tabel 5.23. Daftar Periksa Rambu dan Marka Jalan

Daftar Periksa 7	Rambu dan Marka Jalan		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/ Tidak (T)	Keterangan
7.1 Lampu Pengatur Lalu Lintas	Apakah terdapat lampu pengatur lalu lintas dan apakah penempatannya cukup aman?	T	
	Apakah lampu lalu lintas masih beroperasi dengan baik?	-	Tidak terdapat lampu lalu lintas, seperti trafig laight

Tabel 5.23. Lanjutan

	Apakah posisi lampu terlihat dengan jelas/tidak terhalang?	-	
7.2 Rambu Lalu Lintas	Apakah semua memenuhi secara regular, rambu peringatan dan rambu petunjuk yang ditempatkan, apakah tidak membingungkan?	T	Masih kurang dalam penempatan rambu-rambu lalu lintas
	Apakah terdapat rambu-rambu yang berlebihan?	T	Masih kurang dalam penempatan rambu-rambu lalu lintas
	Apakah rambu-rambu lalu lintas pada tempat yang tepat dan apakah posisinya sesuai dengan ruang bebas samping dan ketinggiannya?	Y	
	Apakah rambu-rambu yang ditempatkan tidak menutup/membatasi jarak pandang, khususnya untuk kendaraan yang berbelok?	Y	
	Apakah semua rambu efektif, untuk semua kondisi (siang, malam, hujan, cahaya lampu yang kurang, serta pantulan cahaya)?	T	
	Apakah rambu lalu lintas ini sesuai dengan bentuk yang ada pada manual/standar?	Y	
7.2 Lanjutan	Seandainya terdapat perlengkapan lain/rambu lain apakah perlengkapan/rambu tersebut menghalangi pandangan pejalan kaki?	T	
	Apakah terdapat rambu lainnya untuk manula atau pejalan kaki yang cacat?	T	
7.3 Marka dan Delineasi	Apakah marka reflektif pernah (telah) dipasang, warna marka yang bagaimana yang digunakan dan apakah telah dipasang secara tepat?	Y	

Tabel 5.23. Lanjutan

Apakah semua perkerasan jalan memiliki marka?	Y	
Apakah marka jalan (garis tengah, tepi) tampak jelas dan efektif di semua kondisi (siang, malam, dsb)?	T	Sebagian kondisi marka jalan sudah mulai pudar
Apakah peninggian profil marka tepi dibuat secara memadai?	Y	
Apakah delineasi telah memenuhi standar?	T	
Apakah delineasi efektif untuk semua kondisi (siang, malam, hujan, cahaya lampu arah depan, dsb)?	T	
Apakah marka chevron juga telah dipasang dan apakah cara pemasangan serta tipenya telah sesuai?	-	Tidak ada marka chevron
Apakah lintasan kendaraan langsung ke persimpangan memerlukan delineasi?	T	
Pada jalur truk, apakah alat reflektif ini telah sesuai dengan tinggi mata pengemudi?	-	Tidak ada lajur truk

Sumber : Hasil Temuan di Ruas Jalan Ring Road barat depan kampus UMY

terpadu, 2010.

Dari hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 5.23. maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

Perbandingan antara indikasi jawaban Ya dan Tidak dapat dilihat pada

Tabel 5.24. Perbandingan antara Indikasi Kata Ya dan Tidak

Daftar Periksa	Perbandingan Ya/Tidak				Keterangan
	Ya		Tidak		
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	
Rambu dan Marka Jalan	40	37,50	60	62,50	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

8. Bangunan Pelengkap Jalan

Tabel 5.25. Daftar Periksa Bangunan Pelengkap Jalan

Daftar Periksa 8	Bangunan Pelengkap Jalan		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/ Tidak (T)	Keterangan
8.1 Tiang Listrik dan Tiang Telepon	Apakah penempatan tiang listrik atau tiang telepon cukup aman dari lalu lintas?	Y	
8.2 Penghalang Tabrakan	Apakah pagar (penghalang) keselamatan dibuat pada lokasi-lokasi penting misalnya pada jembatan telah sesuai dengan standar?	Y	
	Apakah sistem penghalang tabrakan telah sesuai dengan tujuan pemanfaatannya?	-	ada penghalang tabrakan
	Apakah panjang penghalang tabrakan pada tiap lokasi yang terpasang telah memenuhi?	Y	Tidak ada penghalang tabrakan
	Apakah penempatan penghalang tabrakan tersebut telah sesuai?	Y	ada penghalang tabrakan
	Apakah terdapat penyempitan jalan pada lokasi tersebut?	T	Tidak ada
T 8.3 Jembatan	Bila penyempitan jalan pada jembatan, apakah jarak pandang memenuhi?	T	Tidak ada jembatan
	Apakah terdapat rambu serta fasilitas untuk pengendali kecepatan menuju lokasi tersebut?	T	Tidak ada Rambu

Tabel 5.25. Lanjutan

8.4 Box Control, Box Culvert, Papan Petunjuk dan Papan Iklan	Apakah terdapat box control disekitar lokasi?		
	Apakah posisi box control, box culvert, papan petunjuk arah atau papan iklan cukup aman dari jalur lalu lintas?		
	Apakah posisi benda-benda ini tidak menghalangi pandangan pengemudi?		

Sumber : Hasil Temuan di Ruas Jalan Ring Road barat depan kampus UMY terpadu, 2010.

Dari hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 5.25. maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

Perbandingan antara indikasi jawaban Ya dan Tidak dapat dilihat pada Tabel 5.26.

Tabel 5.26. Perbandingan antara Indikasi Kata Ya dan Tidak

Daftar Periksa	Perbandingan Ya/Tidak				Keterangan
	Ya		Tidak		
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	
Bangunan Pelengkap Jalan	4	57,14	3	42,86	

9. Kondisi Permukaan jalan

Tabel 5.27. Daftar Periksa Kondisi Permukaan Jalan

Daftar Periksa 9	Kondisi Permukaan Jalan		
	Fokus Pemeriksaan	Ya (Y)/ Tidak (T)	Keterangan
9.1 Kerusakan pada Perkerasan	Apakah perkerasan jalan bebas dari kerusakan (permukaan bergelombang dsb) yang dapat menyebabkan persoalan keselamatan (seperti lepas kendali)?	Y	Kondisi jalan masih sangat baik
9.2 <i>Skid Resistance</i>	Apakah permukaan perkerasan memiliki kekesatan yang memadai, khususnya pada belokan, turunan, dan yang mendekati persimpangan?	Y	
	Apakah skid resistance pernah diuji/dicoba?	T	
9.3 Genangan	Apakah perkerasan jalan terbebas dari genangan dan pengaliran air yang menyebabkan terjadinya masalah keselamatan?	Y	Terjadi genangan air hujan di jalur lambat
9.4 Longsor	Apakah perkerasan jalan terbebas dari longsoran pasir atau kerikil?	Y	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

Dari hasil pemeriksaan berdasarkan Tabel 5.27 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada jawaban T dan identifikasi pada bagian desain jalan yang tidak memenuhi standar.

Perbandingan antara indikasi jawaban Ya dan Tidak dapat dilihat pada

Tabel 5.28. Perbandingan antara Indikasi Kata Ya dan Tidak

Daftar Periksa	Perbandingan Ya/Tidak				Keterangan
	Ya		Tidak		
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	
Kondisi Permukaan Jalan	4	80	1	20	

Sumber : Hasil Analisis, 2010.

Indikator-indikator penyebab terjadinya kecelakaan berdasarkan analisis pada jawaban T, dapat dilihat pada Tabel 5.29.

Tabel 5.29. Indikator-indikator penyebab kecelakaan

	Daftar Periksa	Keterangan
Kondisi Umum	Median/Separator Jalan	Terdapat median tipe jalan 4/2 D
Persimpangan	Ruang Bebas Samping	Sudut-sudut persimpangan tidak terbebas dari bangunan.
Lajur Tambahan atau Lajur untuk Putar Arah	Rambu	Tidak adanya rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan
	Lajur Tambahan	Tidak tersedia lajur tambahan dan lajur untuk putar arah.
Lalu Lintas Tak Bermotor	Pagar Pengaman	Tidak adanya pagar pengaman
	Fasilitas untuk Manula atau Penyandang Cacat	Tidak adanya fasilitas untuk manula dan penyandang cacat.
	Lajur Sepeda	Tidak adanya lajur sepeda
Pemberhentian Bus atau Kendaraan	Pemberhentian Bus	Tidak terdapat fasilitas pemberhentian bus sehingga perkerasan jalan dijadikan tempat pemberhentian bus.
	Tempat Parkir Kendaraan	Tidak terdapat fasilitas parkir sehingga bahu jalan yang dijadikan tempat parkir.
Rambu dan Marka Jalan	Lampu Penerangan	Hanya sebagian yang terdapat lampu penerangan jalan
	Marka dan Delineasi	Delineasi hanya ada pada jembatan
Bangunan Pelengkap Jalan	Penghalang Tabrakan	Tidak adanya penghalang tabrakan

Tabel 5.30 Indikator kecelakaan berdasarkan lokasi per-STA

	Daftar Periksa	STA 18+200	STA 18+000	STA 17+000	STA 16+000	STA 15+400
Kondisi Umum	Median/Separator Jalan	Terdapat median tipe jalan 4/2 D dan masih sesuai rencana	Terdapat median tipe jalan 4/2 D dan masih sesuai rencana	Terdapat median tipe jalan 4/2 D dan masih sesuai rencana	Terdapat median tipe jalan 4/2 D dan masih sesuai rencana	Terdapat median tipe jalan 4/2 D dan masih sesuai rencana
Persimpangan	Ruang Bebas Samping	Sudut-sudut persimpangan tidak terbebas dari bangunan.	Sudut-sudut persimpangan tidak terbebas dari bangunan.	Sudut-sudut persimpangan tidak terbebas dari bangunan.	Sudut-sudut persimpangan tidak terbebas dari bangunan.	Sudut-sudut persimpangan tidak terbebas dari bangunan.
Lajur Tambahan atau Lajur untuk Putar Arah	Rambu	Tidak adanya rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan	terdapat rambu peringatan rawan kecelakaan.	Tidak adanya rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan	Terdapat rambu berupa lampu peringatan yang hanya berfungsi pada siang hari.	Tidak adanya rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan
	Lajur Tambahan	Tidak tersedia lajur tambahan dan lajur untuk putar arah.	Tidak tersedia lajur tambahan dan lajur untuk putar arah.	Tidak tersedia lajur tambahan dan lajur untuk putar arah.	Tidak tersedia lajur tambahan dan lajur untuk putar arah.	Tidak tersedia lajur tambahan dan lajur untuk putar arah.
Lalu Lintas Tak Bermotor	Pagar Pengaman	Tidak adanya pagar pengaman	Tidak adanya pagar pengaman	Tidak adanya pagar pengaman	Tidak adanya pagar pengaman	Tidak adanya pagar pengaman
	Fasilitas untuk Manula atau Penyandang Cacat	Tidak adanya fasilitas untuk manula dan penyandang cacat.	Tidak adanya fasilitas untuk manula dan penyandang cacat.	Tidak adanya fasilitas untuk manula dan penyandang cacat.	Tidak adanya fasilitas untuk manula dan penyandang cacat.	Tidak adanya fasilitas untuk manula dan penyandang cacat.
	Lajur Sepeda	Tidak adanya lajur sepeda	Tidak adanya lajur sepeda	Tidak adanya lajur sepeda	Tidak adanya lajur sepeda	Tidak adanya lajur sepeda
Pemberhentian Bus atau Kendaraan	Pemberhentian Bus	pemberhentian bus pada perkerasan jalan jalur lambat didepan kantor Travel Agent sangat mengganggu jarak pandang	Tidak terdapat fasilitas pemberhentian bus sehingga perkerasan jalan dijadikan tempat pemberhentian bus.	Tidak terdapat fasilitas pemberhentian bus sehingga perkerasan jalan dijadikan tempat pemberhentian bus.	Tidak terdapat fasilitas pemberhentian bus sehingga perkerasan jalan dijadikan tempat pemberhentian bus.	Tidak terdapat fasilitas pemberhentian bus sehingga perkerasan jalan dijadikan tempat pemberhentian bus.
	Tempat Parkir Kendaraan	Tidak terdapat fasilitas parkir sehingga bahu jalan yang dijadikan tempat parkir.	Tidak terdapat fasilitas parkir sehingga bahu jalan yang dijadikan tempat parkir.	Tidak terdapat fasilitas parkir sehingga bahu jalan yang dijadikan tempat parkir.	Tidak terdapat fasilitas parkir sehingga bahu jalan yang dijadikan tempat parkir.	Tidak terdapat fasilitas parkir sehingga bahu jalan yang dijadikan tempat parkir.
Rambu dan Marka Jalan	Lampu Penerangan	Lampu pada STA ini masih dalam kondisi baik, hanya saja lampu ke-2 sebelah kanan mati, namun tidak berpengaruh dalam penerangan jalan	Pada tikungan didepan kampus A yani (lampu 9 dan 10) kondisinya mati, sehingga dapat membahayakan pengendara	Lampu 15 dan 16 sebelah kanan mati, namun tidak mengurangi pencahayaan pada jalan.	Lampu 20 kiri dan 21 kanan dan kiri mati total, sehingga di ruas jalan ini gelap dan membahayakan pengendara	Lampu pada tikungan mati total, hanya terdapat lampu tambahan yang juga kurang terang. Sehingga kondisi pada tikungan ini juga berbahaya bagi pengendara pada malam hari
	Marka dan Deliniasi	Marka dan deliniasi masih dalam kondisi yang bagus	Marka dan deliniasi masih dalam kondisi yang bagus	Marka dan deliniasi masih dalam kondisi yang bagus	Marka dan deliniasi masih dalam kondisi yang bagus	Marka dan deliniasi masih dalam kondisi yang bagus
Bangunan Pelengkap Jalan	Penghalang Tabrakan	Tidak adanya penghalang tabrakan	Tidak adanya penghalang tabrakan	Tidak adanya penghalang tabrakan	Tidak adanya penghalang tabrakan	Tidak adanya penghalang tabrakan

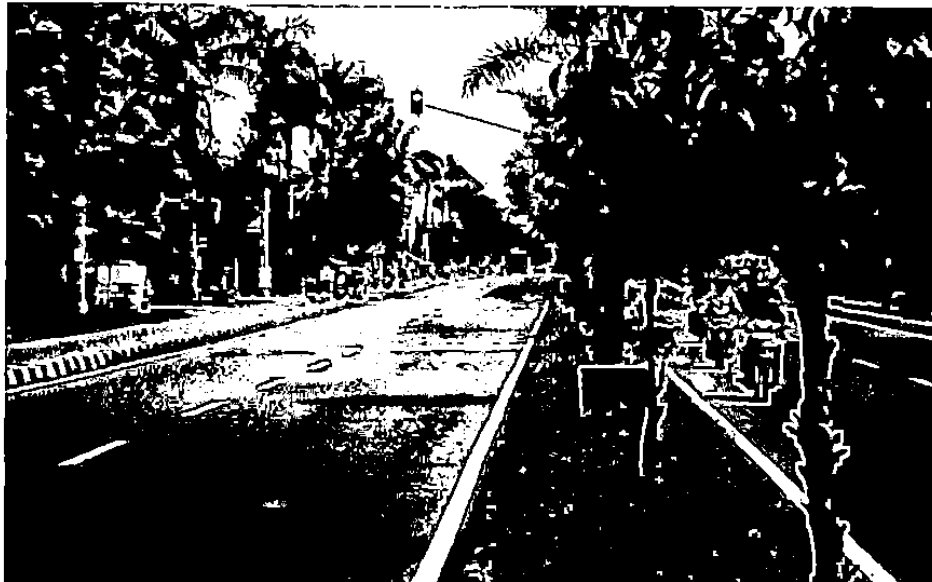
Sumber : Hasil Pengamatan 2010

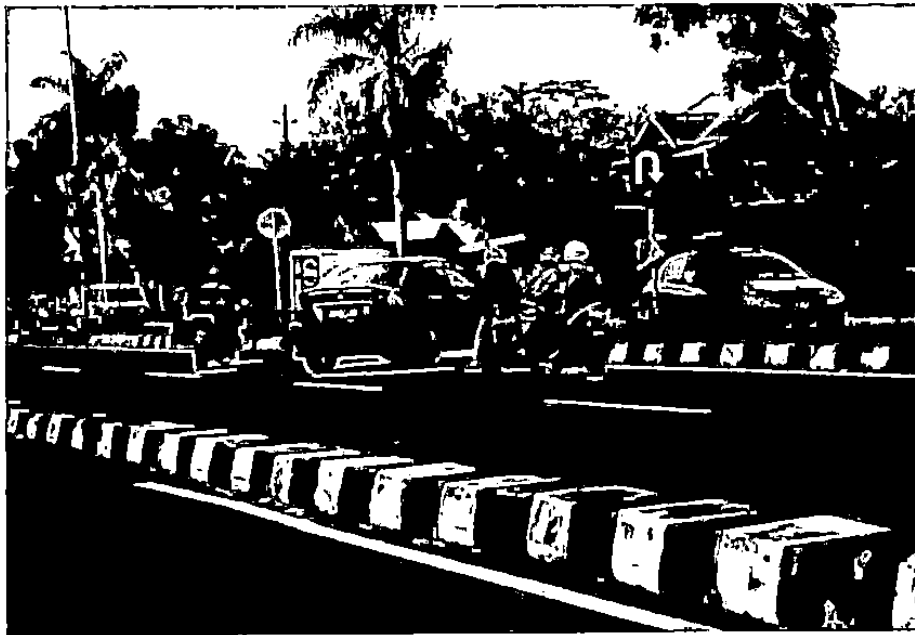
D. Check list

1. Kondisi Umum Jalan

a. Median/separator

Median jalan memiliki ukuran telah memenuhi standar, hanya saja taman median yang terlalu tinggi sangat mengganggu kebebasan samping kendaraan yang hendak memutar di *U-Turn*. Kendaraan yang hendak berputar di *U-Turn* terpaksa harus mengeluarkan badan kendaraannya agar bisa melihat kendaraan yang lewat dari arah yang berlawanan.





Gambar 5.13 Kendaraan yang hendak memutar di *u-turn*

b. Bahu jalan

Di ruas jalan yang di studi tidak terdapat bahu jalan yang sesuai fungsinya yaitu untuk tempat berhenti kendaraan. Hanya terdapat di beberapa titik yang bahu jalannya jelas terlihat, selebihnya bersatu dengan rumah penduduk dan digunakan untuk keperluan berdagang.



c. Drainasi

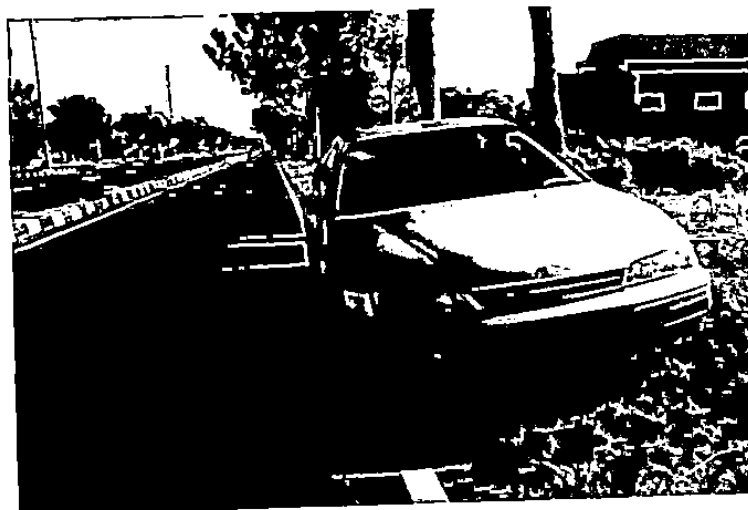
Sepanjang daerah studi terdapat saluran drainasi yang masih cukup menampung air sehingga tidak terjadi luapan di sekitar saluran drainasi. Akan tetapi di beberapa titik tidak terlihat saluran drainasi dan kemudian mengakibatkan genangan apabila terjadi hujan.



Gambar 5.15 Kondisi genangan air disaat hujan

d. Parkir

Tidak terdapat ruang parkir di sepanjang jalan studi, sehingga kendaraan biasa memarkirkan kendaraan di tepi jalan (bahu) yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas



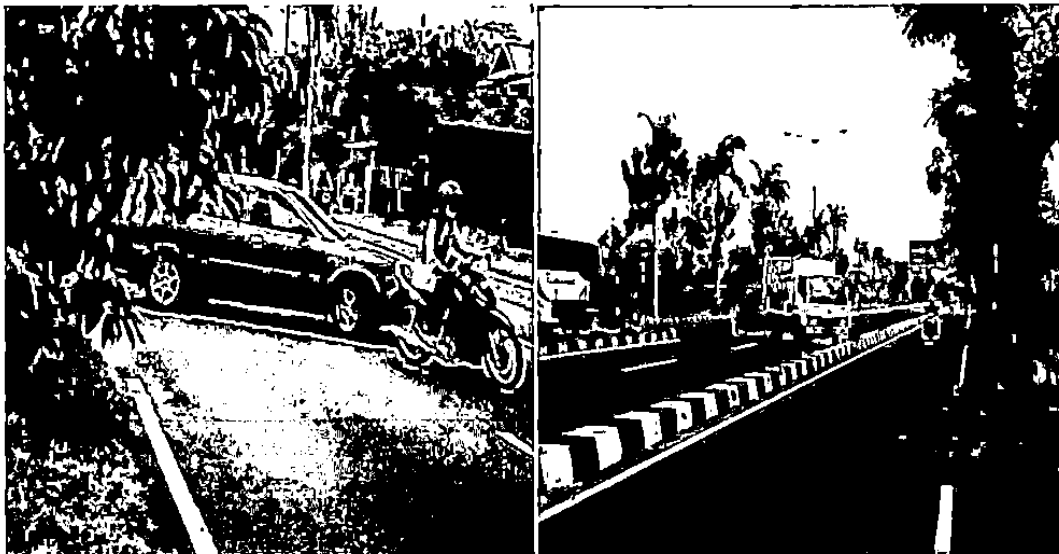
e. Tempat pemberhentian

Tempat pemberhentian tidak terdapat di sepanjang ruas jalan studi, sehingga bus yang hendak menaikkan atau menurunkan penumpangnya terpaksa memberhentikan busnya di badan jalan.



Gambar 5.17 Bus yang menaikkan penumpangnya di badan jalan

2. Lajur tambahan atau putaran arah





Gambar 5.19 Konflik pengguna jalan di putaran arah (*U-turn*)

a. Rambu

Rambu lalu lintas di daerah jalan studi banyak yang mengalami kerusakan yang kemudian membingungkan pengendara yang menggunakan jalan.



Gambar 5.20 Rambu hembu jalan yang dicoret-coret



Gambar 5.21 Rambu yang sudah rusak dan tak terbaca

3. Permukaan Jalan

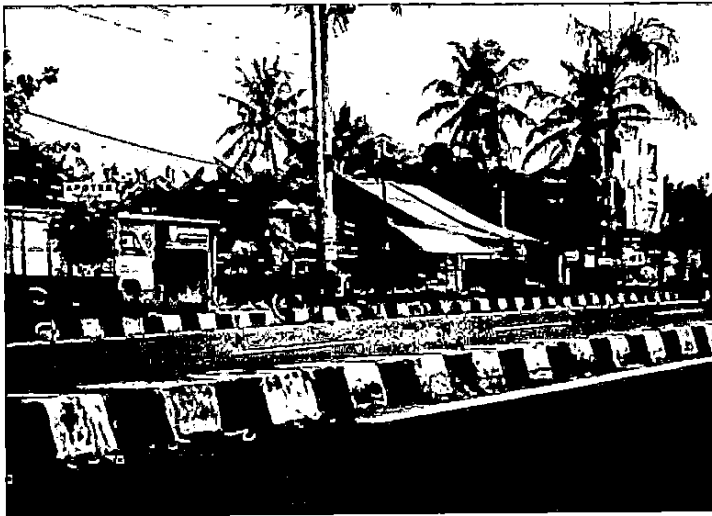
Dari hasil temuan yang didapat, diketahui terdapat permukaan kondisi jalan yang berlubang. Kondisi ini sangat mempengaruhi faktor terjadinya kecelakaan.



Gambar 5.22 Kondisi jalan yang berlubang

4. Lalulintas tak bermotor

Kendaraan yang tidak bermotor seperti sepeda dan pejalan kaki menggunakan jalan jalur lambat. Untuk pejalan kaki terpaksa bergabung dengan pengendara di dalam badan jalan, karena tidak terdapat fasilitas pejalan kaki di sepanjang daerah studi.



Gambar 5. 23 Penyeberang jalan



Gambar 5. 24 Pejalan kaki

5. Kondisi penerangan

Kondisi penerangan disepanjang jalan studi sangat kurang, hal ini bukan tidak tersedianya fasilitas penerangan, namun kerusakan yang belum sempat diperbaiki oleh pemerintah. Akibatnya banyak terdapat lampu yang tidak menyala atau redup, sehingga pada malam hari kondisi ini mengurangi jarak pandang pengendara kendaraan.



Gambar 5.1

Gambar 5.2 Kondisi penerangan