

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

5.1. Gambaran Umum

Kabupaten Bantul yang memiliki pertumbuhan penduduk 0,97 % per tahun dan memiliki obyek wisata pantai Parangtritis yang merupakan obyek wisata nomer 2 setelah Bali, menyebabkan jalan Parangtritis semakin meningkat kepadatan arus lalu lintasnya tiap tahun.

Meningkatnya laju lalu lintas merupakan suatu indikasi dari berkembangnya perekonomian regional maupun nasional yang berdampak terhadap peningkatan aktivitas manusia, sehingga jalan raya sebagai tempat Bergeraknya dituntut pula untuk mengikuti perkembangan lalu lintas yang ada.

Jalan Parangtritis sebagai jalan propinsi, yang merupakan jalan untuk menuju obyek wisata Parangtritis dituntut pula untuk mengikuti perkembangan lalu lintas yang dari tahun ke tahun semakin meningkat. Lebar perkerasan jalan Parangtritis pada tahun 1997 dan sebelumnya adalah 6 m dan pada tahun 1998 diperlebar sisi kanan dan kiri masing-masing 1m, sehingga lebar perkerasan keseluruhan menjadi 8 m dengan arah arus 2 arah yang tidak dipisahkan oleh median antar jalurnya. Data mengenai geometri jalan pada Parangtritis dapat dilihat dalam lampiran 2 . Pelebaran perkerasan tersebut ternyata tidak menurunkan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas, tetapi justru meningkat. Penurunan kasus kecelakaan nampak turun pada saat pelaksanaan pelebaran

dimulai hingga selesai pelaksanaan. Jumlah kasus kecelakaan tentunya juga dipengaruhi oleh tingkat pertumbuhan penduduk dan jumlah kepemilikan kendaraan baik roda dua maupun roda empat serta lalulintas harian rata-rata (LHR). Data mengenai lalulintas harian rata-rata dapat dilihat pada tabel 5.1 berikut :

Tabel 5.1 Data kondisi jalan dan lalu lintas harian rata-rata

Tahun	Panjang Jalan (m)	Lebar jalan (m)	Kondisi Jalan	LIIR (smp)
1996	25,463	6	tidak mantap	2.354
1997	25,463	6	tidak mantap	13.367
1998	25,463	8	mantap	13.565
1999	25,463	8	mantap	7.989
2000	25,463	8	mantap	13.367
2001	25,463	8	mantap	4.815
2002	25,463	8	mantap	9.867

Sumber : Dinas Perhubungan dan Bina Marga Propinsi DIY

Sekarang ini kepadatan lalu lintas di Kabupaten Bantul khususnya pada jalan Parangtritis semakin ramai, sehingga menunjukkan persoalan berlalu lintas yang cukup serius. Hal ini dapat terlihat dari beberapa titik atau lokasi terlihat sering terjadi kecelakaan. Jalan Parangtritis di kabupaten Bantul dimulai dari km 4,5 (Perempatan Druwo) dan berakhir pada km 23,5 (Pertigaan Kretek) terdiri atas empat ruas jalan yaitu : ruas jalan Druwo – Gatak sepanjang 4,5 km, ruas jalan

Gatak – Ngupit sepanjang 5 km, ruas jalan Ngupit – Klegen sepanjang 5 km dan ruas jalan Klegen – Kretek sepanjang 4,5 km.

5.1.1. Jumlah Kecelakaan Total

Untuk kecelakaan dari tingkat keparahan bias diambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk perbaikan. Dalam tabel 5.2. dapat dilihat jumlah kecelakaan ditinjau dari tingkat keparahan di ruas jalan Parangtritis dari tahun 1996 sampai dengan tahun 2002.

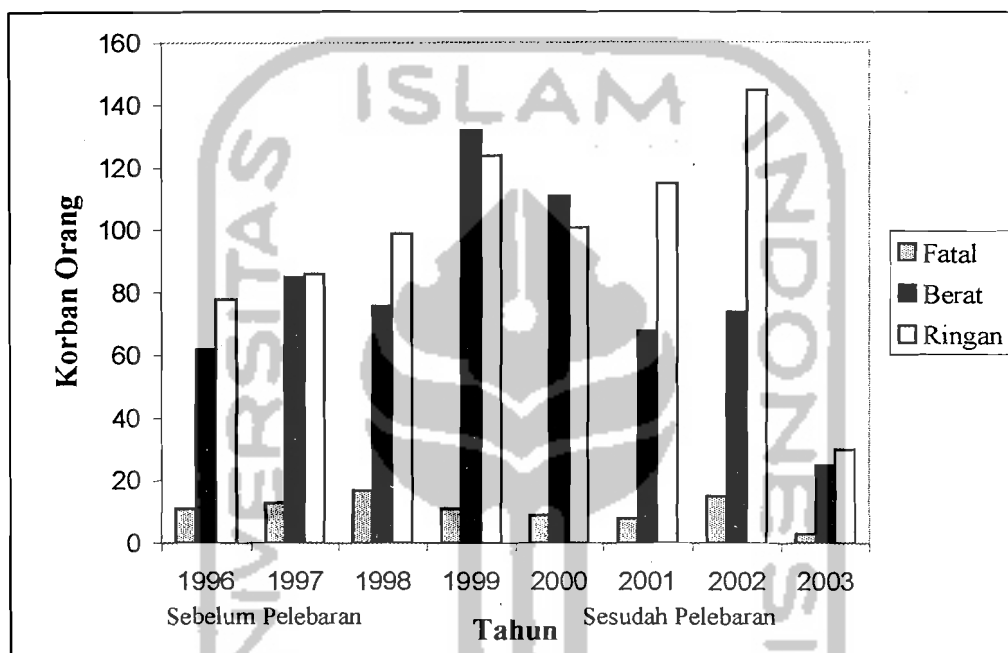
Tabel 5.2. Jumlah Kecelakaan Total di Jalan Parangtritis Sebelum dan Sesudah Pelebaran Jalan pada Tahun 1996 –2003

No	Tahun	Total Bulan	Jumlah Kasus	Korban Orang			Jumlah
				Fatal	Berat	Ringan	
Sebelum Pelebaran Jalan							
1	1996	12	122	11	62	78	151
2	1997	12	171	13	83	84	180
3	1998	12	133	16	75	99	190
Kecelakaan selama 3 tahun			426	40	220	261	521
%				8%	42%	50%	100%
Sesudah Pelebaran Jalan							
4	1999	12	136	11	130	122	263
5	2000	12	154	9	110	102	221
6	2001	12	180	8	62	106	176
7	2002	12	190	15	73	144	232
Kecelakaan selama 4 tahun			660	43	375	474	892
%				5%	42%	53%	100%

Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito

Berdasarkan dari tabel 5.2. dapat dijelaskan bahwa sebelum pelebaran jalan korban meninggal dunia (fatal) mengalami penurunan sebesar 3% dan

mengalami peningkatan sebesar 3% untuk korban luka ringan. Hal ini dipacu karena adanya kehati-hatian pemakai jalan dan kurangnya sarana penunjang menjadi masalah kecelakaan. Pada gambar 5.1. dapat dijelaskan hubungan antara jumlah korban kecelakaan menurut tingkat keparahan korban diruas jalan Parangtritis pada tahun 1996 – 2003.



Gambar 5.1. Angka Korban Kecelakaan Lalu Lintas Pada Jalan Parangtritis

Berdasarkan dari tabel 5.2 dan gambar 5.1. dengan melihat prosentase korban kecelakaan pada jalan Parangtritis sebelum dan sesudah pelebaran tahun 1996 – 2002 adalah untuk kasus sebelum pelebaran jalan, luka ringan sebanyak 261 orang (50%), luka berat sebanyak 220 orang (42%) dan fatal (meninggal dunia) sebesar 40 orang (8%). Sedangkan sesudah pelebaran jalan, luka ringan sebanyak 474 orang (53%), luka berat sebanyak 375 orang (42%), dan fatal (meninggal dunia) sebesar 43 orang (5%).

5.1.2. Jumlah Penduduk dan Kendaraan Bermotor

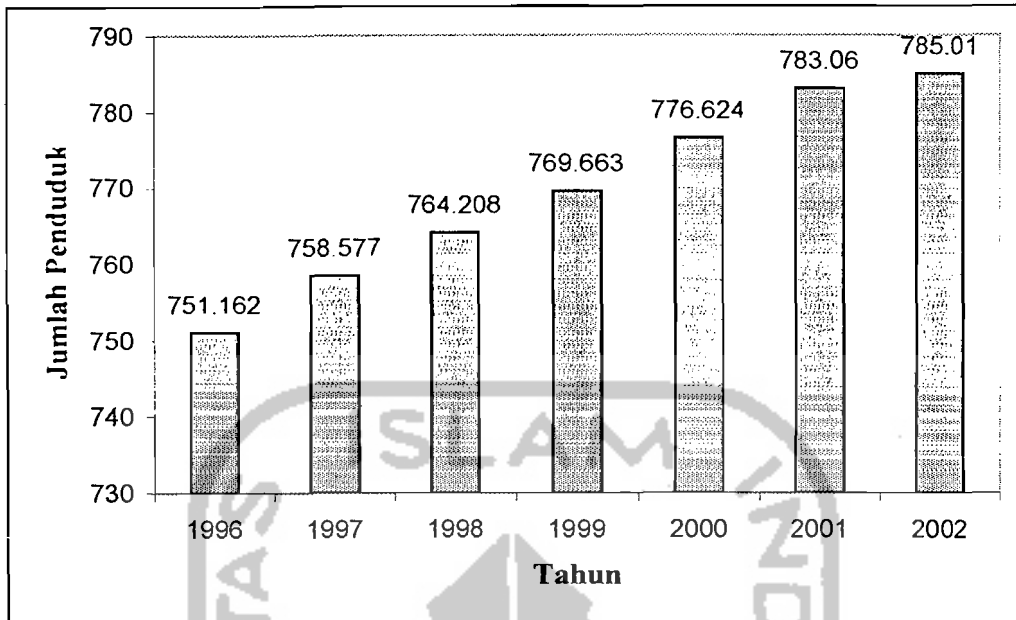
Peningkatan jumlah penduduk akan mempengaruhi jumlah kendaraan, hal ini juga dapat mempengaruhi jumlah kecelakaan lalu lintas. Peningkatan jumlah penduduk dan jumlah kendaraan dapat dilihat pada tabel 5.3. dan untuk jelasnya mengenai hubungan peningkatan jumlah penduduk dan jumlah kendaraan dapat dilihat pada gambar 5.2. dan 5.3., secara rinci terdapat pada lampiran 2.

Tabel 5.3. Jumlah Penduduk dan Kendaraan Bermotor Kabupaten Bantul

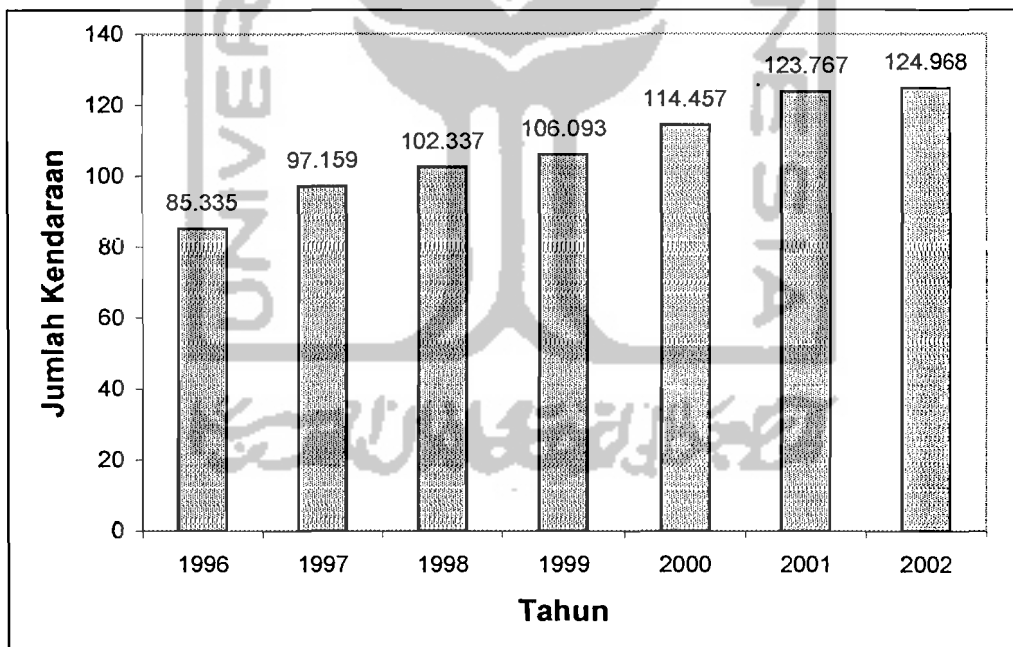
Tahun	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Penduduk (Org)	751.162	758.577	764.208	769.663	776.624	783.060	785.010
Kend. Bermotor (bh)	85.335	97.159	102.337	106.093	114.457	123.767	124.968

Sumber : Polres Bantul, Kantor Biro Statistik Kab. Bantul 1996 - 2002

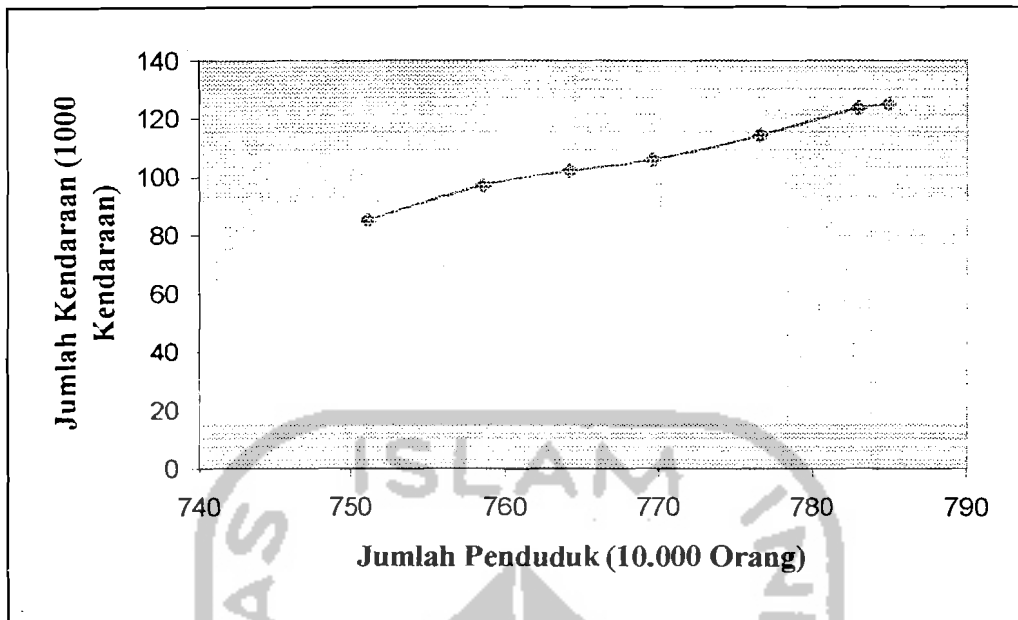
Berdasarkan tabel 5.3. dapat dijelaskan bahwa dari tahun ke tahun jumlah penduduk di kabupaten Bantul bertambah. Bertambahnya jumlah penduduk ini diiringi dengan bertambahnya jumlah kepemilikan kendaraan. Dari tabel 5.3. dapat dilihat bahwa pada tahun 2002 penduduk berjumlah 785.010 jiwa dengan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor sebesar 124.968 kendaraan baik sepeda motor maupun mobil. Untuk mengetahui lebih jelas tingkat pertambahan penduduk dan pertambahan kepemilikan kendaraan bermotor tahun 1996 - 2002 dapat dilihat pada gambar 5.2. dan 5.3.



Gambar 5.2. Jumlah Penduduk di Kabupaten Bantul tahun 1996 - 2001



Gambar 5.3. Jumlah Kendaraan di Kabupaten Bantul tahun 1996 - 2002



Grafik 5.1. Hubungan jumlah pertambahan penduduk dengan pertambahan kendaraan di Kabupaten Bantul tahun 1996 – 2001

Dari hasil analisis dapat dibuktikan hubungan pertambahan penduduk dengan pertambahan kendaraan di Kabupaten Bantul pada tahun 1996 – 2002. Hal ini dibuktikan dengan bertambahnya populasi penduduk maka dapat bertambah pula jumlah kendaraan pada tiap tahunnya.

5.2. Kecelakaan Pada Ruas Jalan

Kejadian kecelakaan kebanyakan terjadi pada ruas jalan. Kebanyakan pengemudi dalam mengendarai kendaraan dalam kecepatan tinggi. Setelah ada kendaraan berlawanan arah kurang bisa mengendalikan diri sehingga terjadi kecelakaan yang tidak diinginkan, biasanya tingkat keparahannya tinggi, dan ini akan banyak menimbulkan kematian dan kerugian harta benda. Selain itu pengemudi memaksa untuk menyusul kendaraan yang ada di depannya akan tetapi

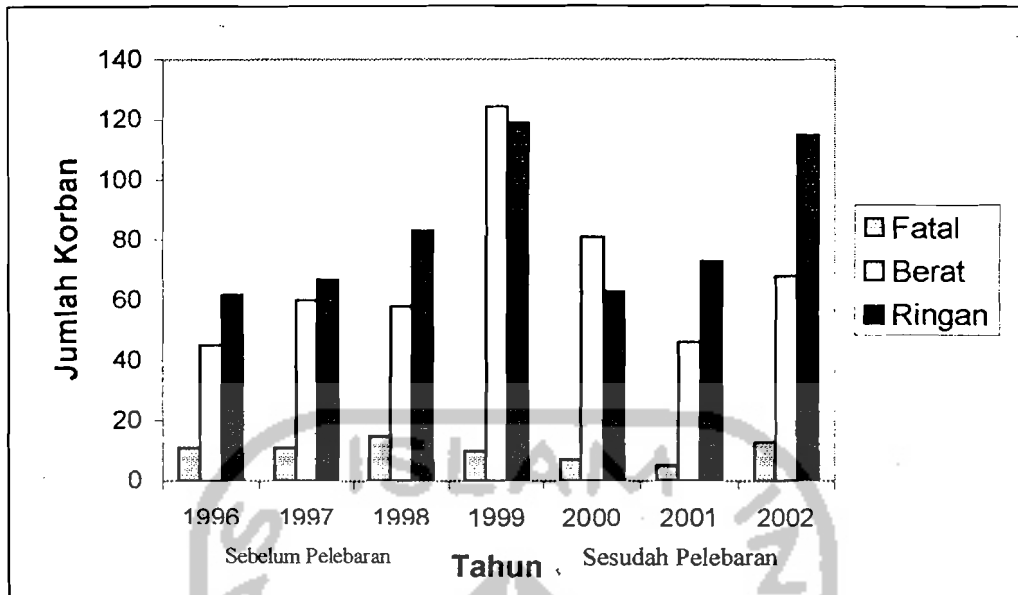
kondisi kendaraan yang akan menyusul tidak memungkinkan untuk disalip, sehingga dari arah berlawanan kendaraan akan menabraknya. Ditinjau dari tingkat keparahan jumlah korban kecelakaan pada ruas dapat dilihat pada tabel 5.4. dan gambar 5.4. dan gambar 5.5.

Tabel 5.4. Jumlah Korban Kecelakaan Ditinjau Dari Tingkat Keparahannya pada Ruas Jalan Parangtritis Pada Tahun 1996 – 2002

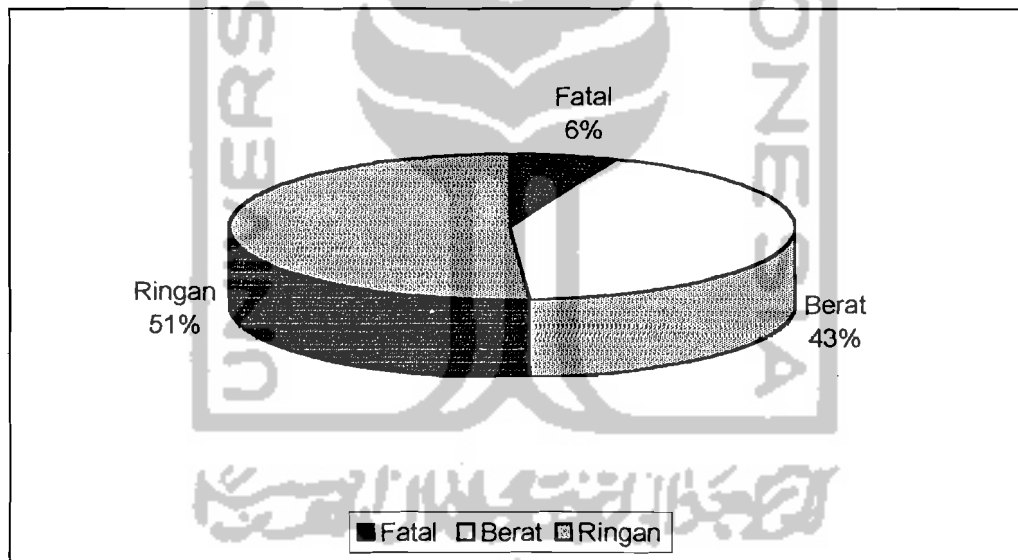
Tahun	Korban			Jumlah
	Fatal (F)	Berat (B)	Ringan (R)	
Sebelum Pelebaran Jalan				
1996	11	45	62	118
1997	11	60	67	138
1998	15	58	83	156
%	9 %	40 %	51 %	100 %
Tahun	Korban			Jumlah
	Fatal (F)	Berat (B)	Ringan (R)	
Sesudah Pelebaran Jalan				
1999	10	124	119	253
2000	7	81	63	151
2001	5	46	73	124
2002	13	68	115	196
%	5 %	44 %	51 %	100 %

Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito, 1996 - 2002

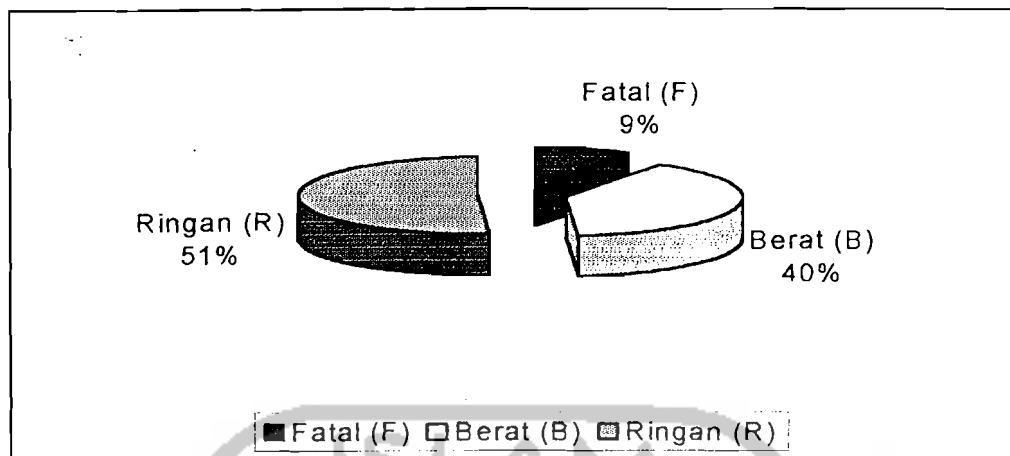
Dari tabel 5.4. dan gambar 5.4. dapat dijelaskan bahwa jumlah korban kecelakaan pada tahun 1996 – 1999 mengalami peningkatan, sedangkan pada tahun 2000 mengalami penurunan dan pada tahun 2001 mengalami peningkatan kembali. Dilihat dari prosentase korban, korban fatal (meninggal dunia) sebesar 6 %, korban luka berat 43 % dan korban luka ringan sebesar 51 %.



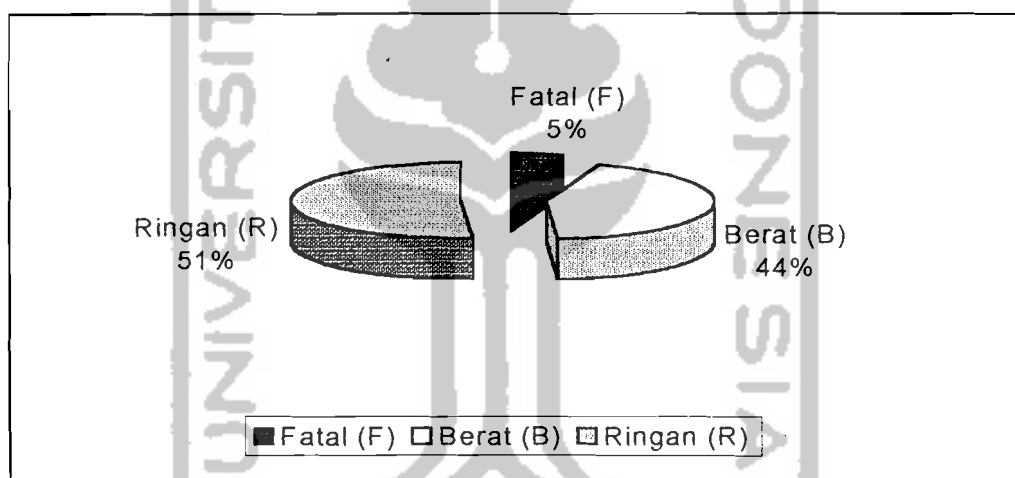
Gambar 5.4. Jumlah Kecelakaan ditinjau dari Tingkat Keparahan Korban



Gambar 5.5. Prosentase Kecelakaan ditinjau dari Tingkat Keparahan Korban pada ruas Jalan Parangtritis Sebelum dan Sesudah Pelebaran Jalan



Gambar 5.6. Prosentase Kecelakaan di ruas Jalan Parangtritis Sebelum Pelebaran Jalan pada tahun 1996 - 1998



Gambar 5.7. Prosentase Kecelakaan di ruas Jalan Parangtritis Sesudah Pelebaran Jalan pada tahun 1999 - 2002

Berdasarkan prosentase korban kecelakaan, sebelum pelebaran korban fatal (meninggal dunia) mengalami penurunan sebesar 4% dan mengalami peningkatan korban luka berat sebesar 4%.

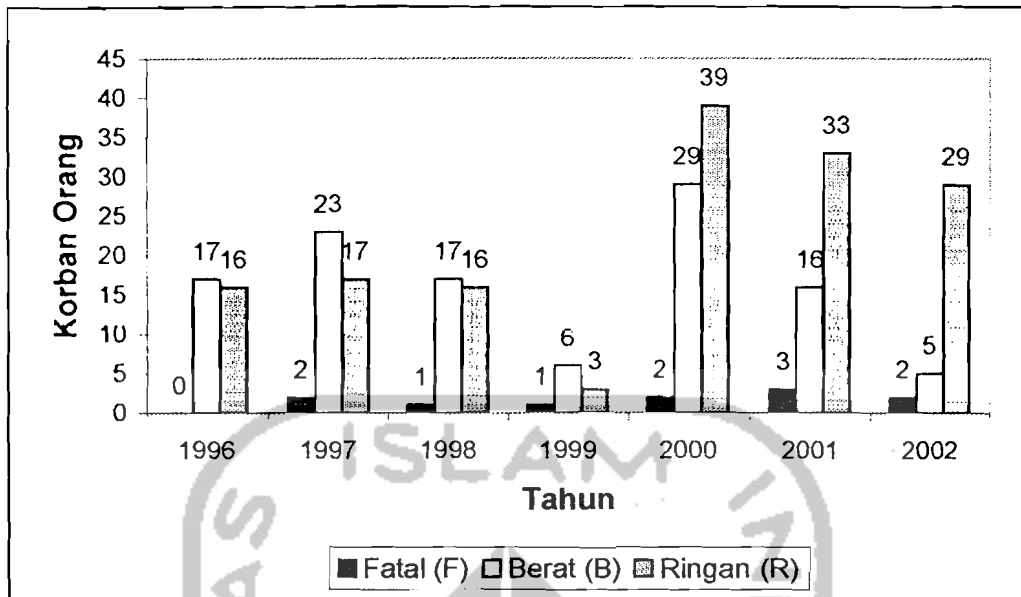
5.3. Kecelakaan Pada Persimpangan

Persimpangan jalan adalah sesuatu tempat yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan, apabila pada pertemuan jalan tersebut kurang memenuhi syarat serta tidak adanya rambu-rambu lalu lintas sehingga pengemudi terhalang pandangannya dan dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan. Selain itu banyak pengendara atau pengemudi dalam mengendarai kendaraannya kurang berhati-hati dan juga sering memacu kendaraannya pada pertemuan jalan tanpa melihat situasi dan kondisi jalan tersebut. Ditinjau dari tingkat keparahan jumlah korban kecelakaan pada ruas dapat dilihat pada tabel 5.5. dan gambar 5.8. dan gambar 5.9.

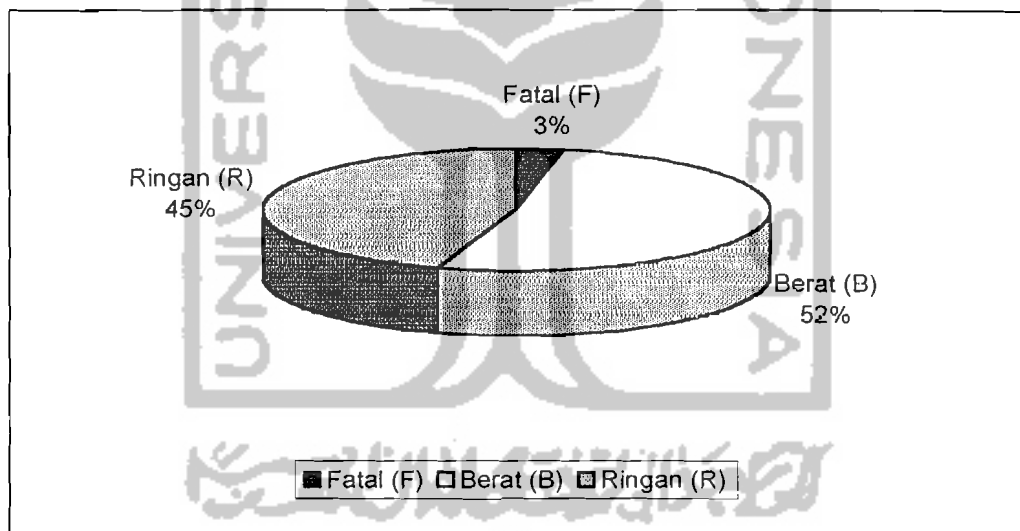
Tabel 5.5. Jumlah Korban Kecelakaan Ditinjau dari Tingkat Keparahannya di Persimpangan Pada Ruas Jalan Parangtritis Tahun 1996 – 2002

Tahun	Korban			Jumlah
	Fatal (F)	Berat (B)	Ringan (R)	
Sebelum Pelebaran Jalan				
1996	0	17	16	33
1997	2	23	17	42
1998	1	17	16	34
%	3 %	52 %	45 %	100%
Sesudah Pelebaran Jalan				
1999	1	6	3	10
2000	2	29	39	70
2001	3	16	33	52
2002	2	5	29	36
%	5 %	33 %	62 %	100 %

Sumber ; Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito, 1996 – 2002



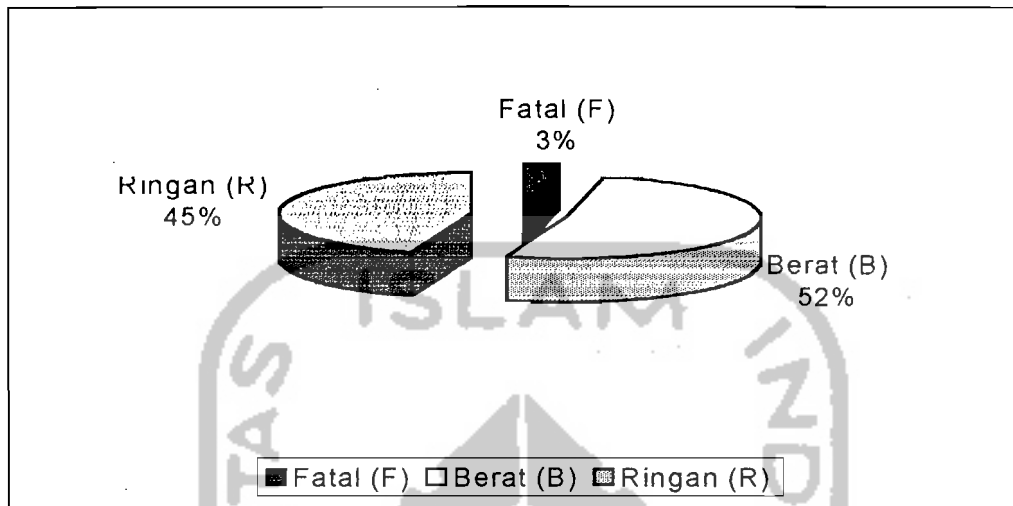
Gambar 5.8. Hubungan jumlah korban kecelakaan berdasarkan tingkat keparahan di persimpangan pada jalan Parangtritis tahun 1996 – 2002



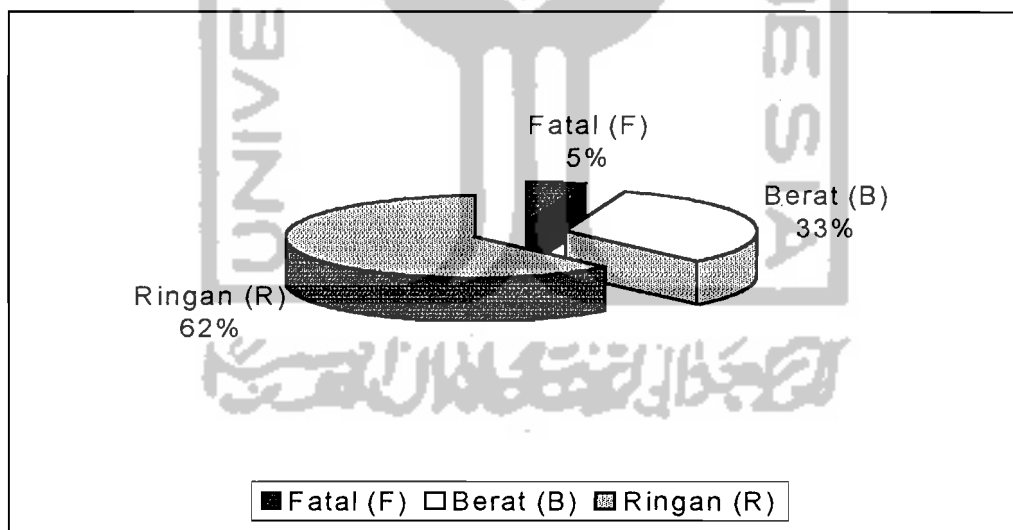
Gambar 5.9. Prosentase Kecelakaan ditinjau dari Tingkat Keparahannya Korban pada Persimpangan Jalan Parangtritis tahun 1996 - 2002

Dari gambar 5.4. dan gambar 5.8. dapat mengevaluasi jumlah kecelakaan diruas jalan dan di persimpangan dengan tingkat keparahan tinggi, tingkat

keparahan lebih banyak terjadi di ruas jalan daripada di persimpangan jalan dapat dilihat pada gambar 5.12.

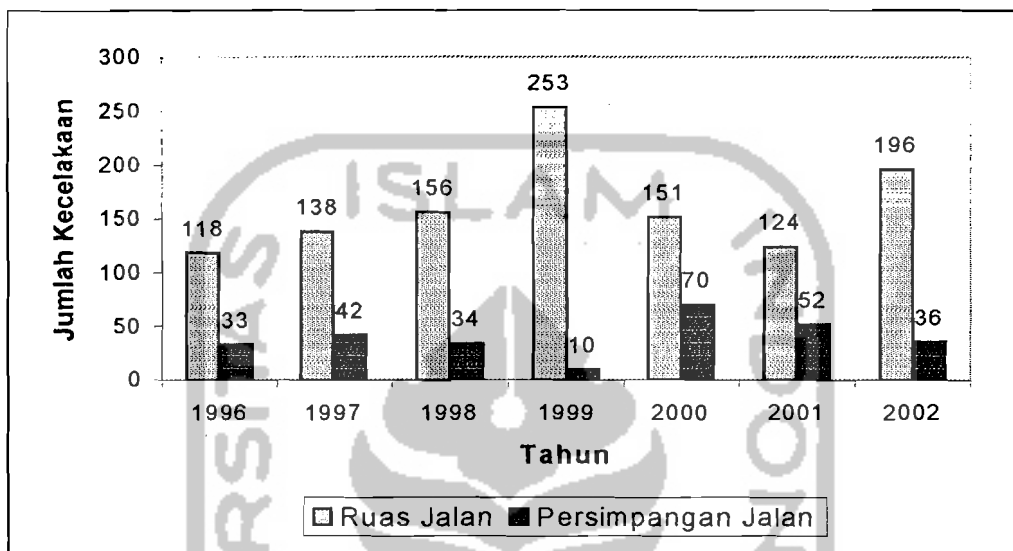


Gambar 5.10. Prosentase Kecelakaan di ruas Jalan Parangtritis Sebelum Pelebaran Jalan tahun 1996 - 1998



Gambar 5.11. Prosentase Kecelakaan di ruas Jalan Parangtritis Sesudah Pelebaran Jalan tahun 1999 - 2002

Berdasarkan prosentase korban kecelakaan dipersimpangan jalan, korban luka ringan dan fatal mengalami peningkatan dan luka berat mengalami penurunan. Untuk luka ringan meningkat 7% dan fatal meningkat sebesar 2% sedangkan luka berat menurun sebesar 19%.



Gambar 5.12. Hubungan jumlah korban kecelakaan di ruas jalan dan di persimpangan, jalan Parangtritis pada tahun 1996 – 2002

Dari gambar 5.12. menunjukkan bahwa kecelakaan yang terjadi di ruas jalan lebih besar dari kecelakaan yang terjadi di persimpangan jalan. Permasalahan yang mengakibatkan tabrakan di ruas jalan biasanya diakibatkan kecepatan tinggi tanpa memperhatikan situasi disekitarnya, selain itu penyebrang jalan yang tidak memperhatikan situasi lalu lintas dapat juga menjadi korban. Sedangkan tabrakan yang terjadi pada persimpangan jalan selain diakibatkan oleh kurang hati-hatinya pengemudi juga pada persimpangan tersebut kurang memenuhi syarat atau tidak adanya rambu lalu lintas.

5.4. Kendaraan Yang Terlibat

Kecelakaan yang terjadi baik di ruas jalan maupun di persimpangan mempunyai jenis kendaraan yang sama atau berbeda-beda baik itu roda dua maupu roda empat.

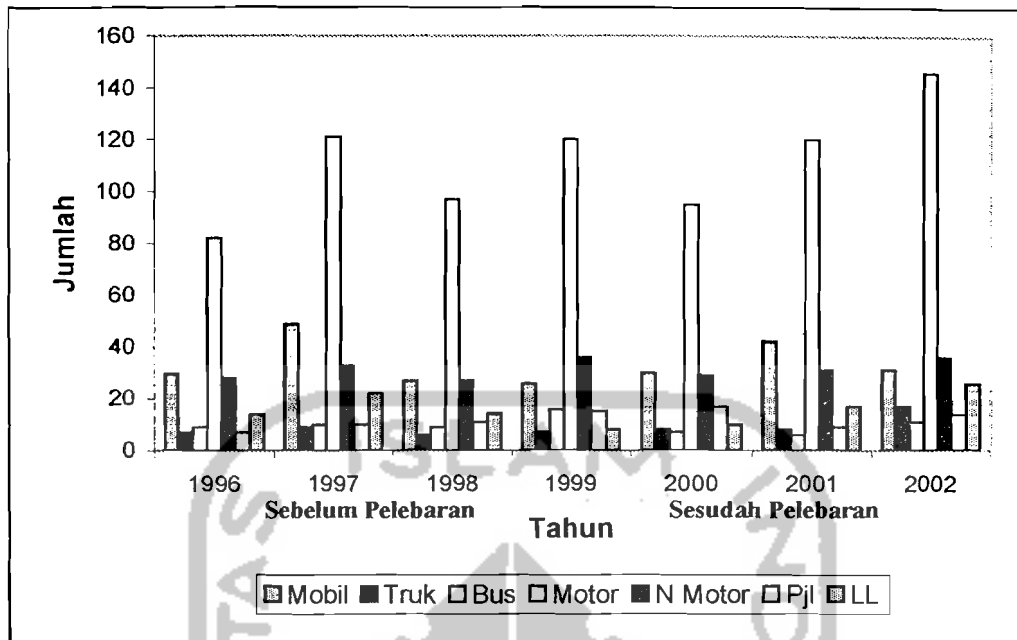
5.5.1. Pada Ruas Jalan

Untuk mengetahui jenis kendaraan, jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan di ruas jalan Parangtritis lebih jelasnya dapat dilihat Tabel 5.6. dan tabel 5.7. dibawah ini :

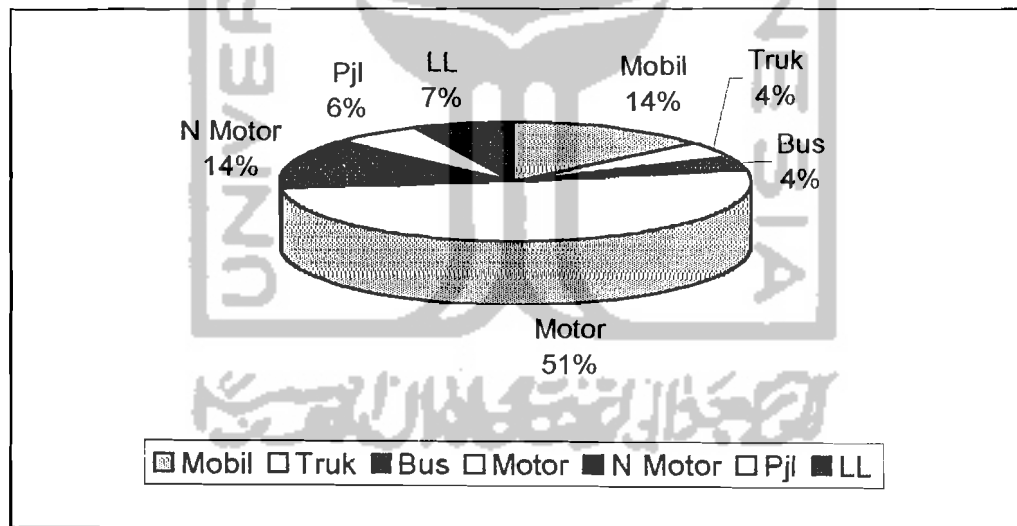
Tabel 5.6 Jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan di ruas jalan pada Parangtritis tahun 1996 – 2002

Tahun								Jumlah
	Mobil	Truk	Bus	Motor	N Motor	Pjl	LL	Total
Sebelum Pelebaran Jalan								
1996	30	7	9	82	28	7	14	177
1997	49	9	10	121	33	10	22	254
1998	27	6	9	97	27	11	14	191
Jumlah	106	22	28	300	88	28	50	612
%	17%	4%	4.5%	48%	14%	4.5%	8%	100%
Sesudah Pelebaran Jalan								
1999	26	7	16	120	36	15	8	228
2000	30	8	7	95	29	17	10	196
2001	42	8	6	120	31	9	17	233
2002	31	17	11	146	36	14	26	281
Jumlah	129	40	40	481	132	55	61	938
%	14%	4%	4%	51%	14%	6%	7%	100%
Jumlah Total	235	62	68	781	220	83	111	1560

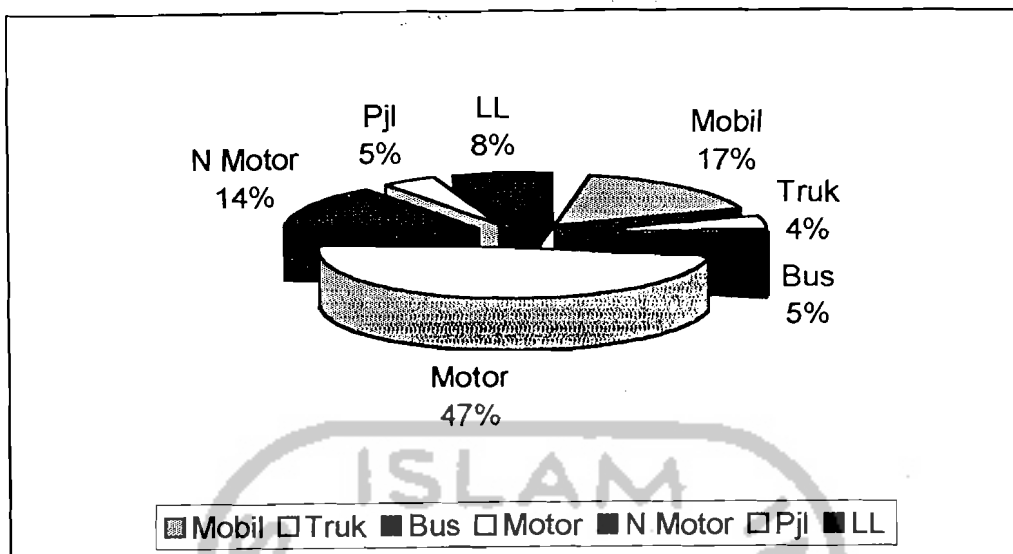
Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito, 1996 – 2002



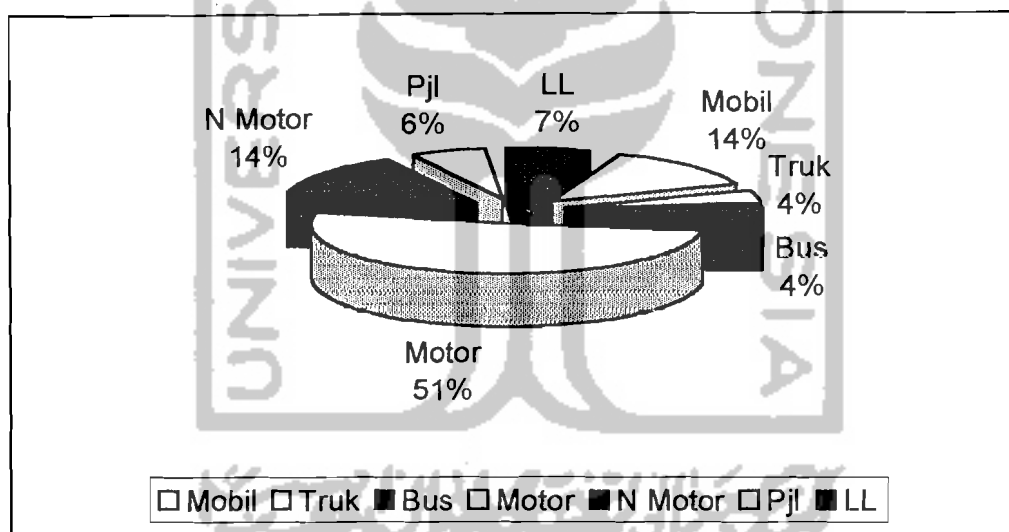
Gambar 5.13. Hubungan jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan di ruas jalan Parangtritis pada tahun 1996 - 2002



Gambar 5.14. Prosentase jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan di ruas jalan Parangtritis pada tahun 1996 - 2002



Gambar 5.15. Prosentase jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan di ruas jalan Parangtritis sebelum pelebaran jalan



Gambar 5.16. Prosentase jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan di ruas jalan Parangtritis sesudah pelebaran jalan

Dengan melihat hasil dari tabel 5.6 dan gambar 5.13 menunjukkan bahwa kendaraan sepeda motor merupakan kendaraan yang paling tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan prosentase dapat dilihat bahwa kecelakaan



yang terjadi akibat sepeda motor meningkat sebesar 4%. Tingginya keterlibatan sepeda motor dalam kecelakaan antara lain masih rendahnya tingkat kewaspadaan para pengemudi dan juga akibat pengemudi kendaraan bermotor sering memacu kendaraannya melebihi kecepatan rencana jalan tersebut.

Secara spesifik jumlah dan jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan pada ruas jalan Parangtritis tahun 1996 – 2002 dapat dilihat pada tabel 5.7.

Tabel 5.7. Jenis Kendaraan yang terlibat kecelakaan di ruas jalan Parangtritis pada tahun 1996 – 2002.

Jenis Kendaraan	Tahun							Jumlah
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
Bus Vs Bus	0	0	0	1	1	1	0	3
Bus Vs Truk	0	0	1	0	0	0	1	2
Bus Vs Mobil	1	2	0	3	2	1	1	10
Bus Vs Motor	8	6	5	7	3	3	4	36
Bus Vs Sepeda / Becak	0	2	2	3	1	0	4	12
Bus Vs Pejalan kaki	0	0	1	1	0	0	1	3
Bus Vs Lain-lain	0	0	0	1	0	1	0	2
Truk Vs Truk	0	0	1	0	0	0	1	2
Truk Vs Mobil	2	5	0	2	0	2	1	12
Truk Vs Motor	4	2	4	4	6	3	8	31
Truk Vs Sepeda / Becak	1	1	0	1	2	0	2	7
Truk Vs Pejalan kaki	0	1	0	0	0	1	1	3
Truk Vs Lain-lain	0	0	0	0	0	2	3	5
Mobil Vs Mobil	3	4	2	0	8	4	3	24
Mobil Vs Motor	11	26	17	17	10	25	17	123
Mobil Vs Sepeda/ Becak	4	3	2	3	7	3	4	26
Mobil Vs Pejalan kaki	0	1	2	0	2	1	0	6
Mobil Vs Gerobak lain	0	1	0	0	0	0	0	1
Mobil Vs Lain-lain	9	7	4	1	1	6	5	33

Tabel 5.7. Lanjutan

Jenis Kendaraan	Tahun							Jumlah
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
Motor Vs Motor	24	36	30	43	33	46	61	273
Motor Vs Sepeda/ Becak	21	27	23	29	19	28	26	173
Motor Vs Pejalan kaki	7	8	8	14	15	7	12	71
Motor Vs Gerobak	2	1	0	0	0	0	0	3
Motor Vs Lain-lain	5	15	10	6	9	8	18	71
Jumlah	102	148	112	136	119	142	173	932

Sumber : Polrees Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito, 1996 – 2002

Keterangan : Lain-lain adalah tabrak lari, tak teridentifikasi dan tabrak tunggal.

Dari tabel 5.7. dapat dijelaskan jenis kendaraan yang sering terlibat kecelakaan yaitu sepeda motor vs sepeda motor 273 kejadian, motor vs sepeda/becak dengan 173 kejadian, mobil vs sepeda motor 123 kejadian, sepeda motor vs pejalan kaki sebesar 71 kejadian, dan sepeda motor vs lain-lain sebesar 71 kejadian.

5.5.2. Persimpangan Jalan

Untuk mengetahui jenis kendaraan, jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan di Persimpangan jalan parangtritis lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.8. dan tabel 5.9. dan gambar 5.17. dan 5.18.

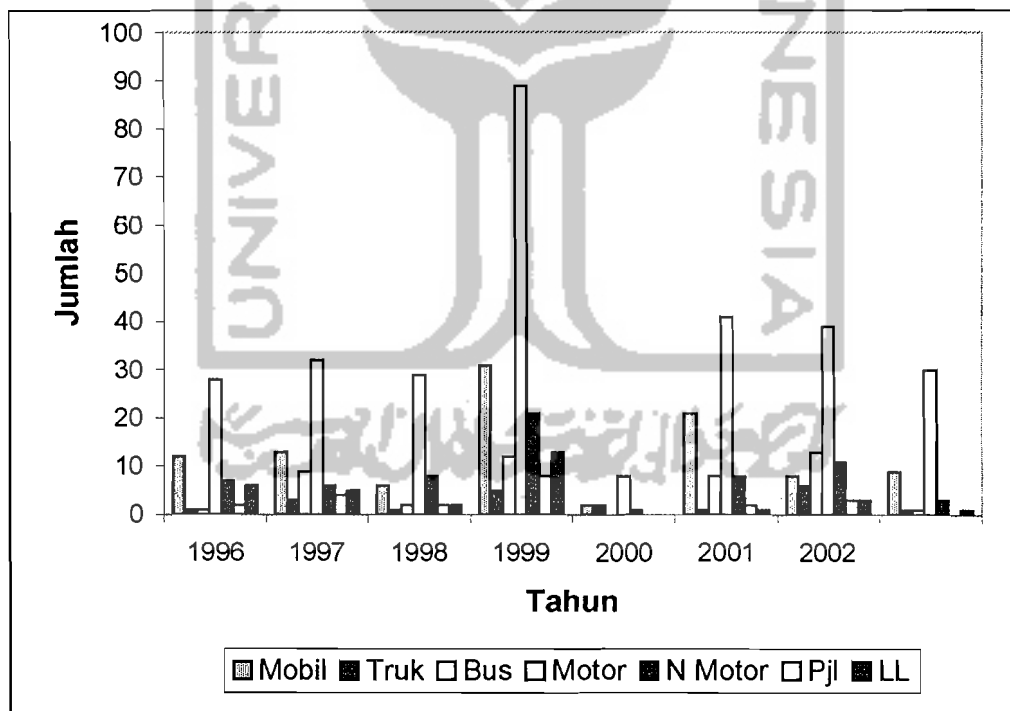
Tabel 5.8. Jumlah kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan di persimpangan pada ruas Jalan Parangtritis tahun 1996 – 2002

Tahun	Jenis Kendaraan							Jumlah
	Mobil	Truk	Bus	Motor	N Motor	Pjl	LL	Total
Sebelum Pelebaran Jalan								
1996	12	1	1	28	7	2	6	57
1997	13	3	9	32	6	4	5	72

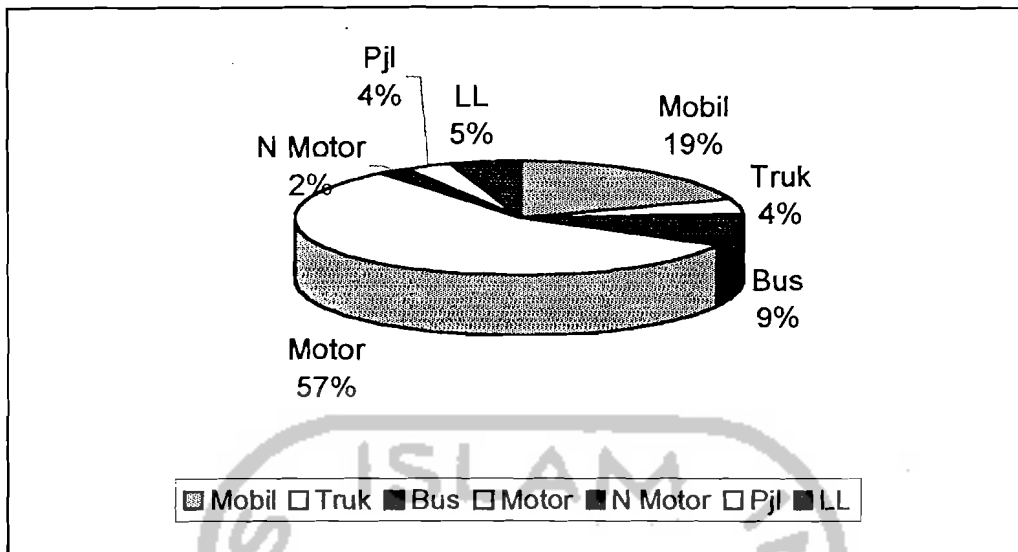
Tabel 5.8. Lanjutan

Tahun	Jenis Kendaraan							Jumlah
	Mobil	Truk	Bus	Motor	N Motor	Pjl	LL	Total
1998	6	1	2	29	8	2	2	50
Jumlah	31	5	12	89	21	8	13	179
Sesudah Pelebaran Jalan								
1999	2	2	0	8	1	0	0	13
2000	21	1	8	41	8	2	1	82
2001	8	6	13	39	11	3	3	83
2002	9	1	1	30	3	0	1	45
Jumlah	40	10	22	118	23	5	5	223

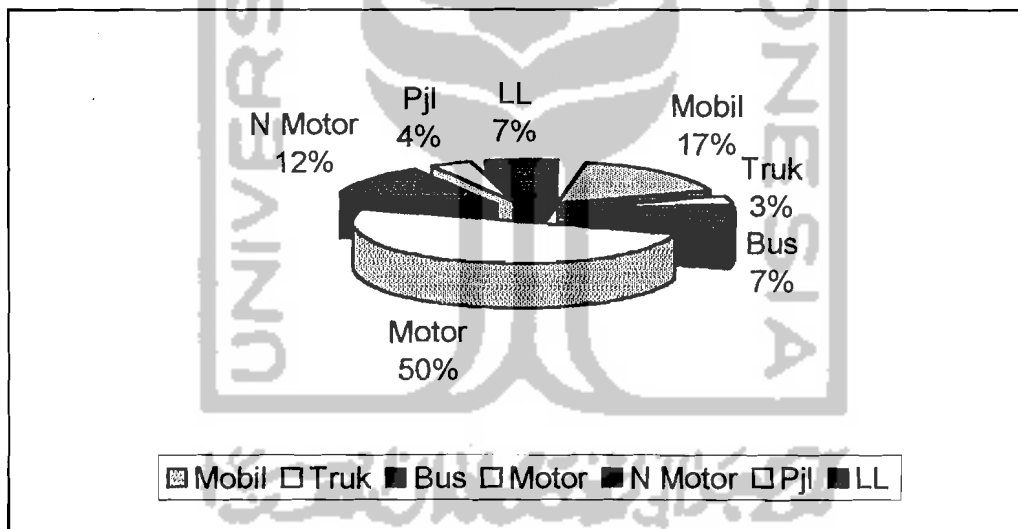
Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito, 1996 – 2002



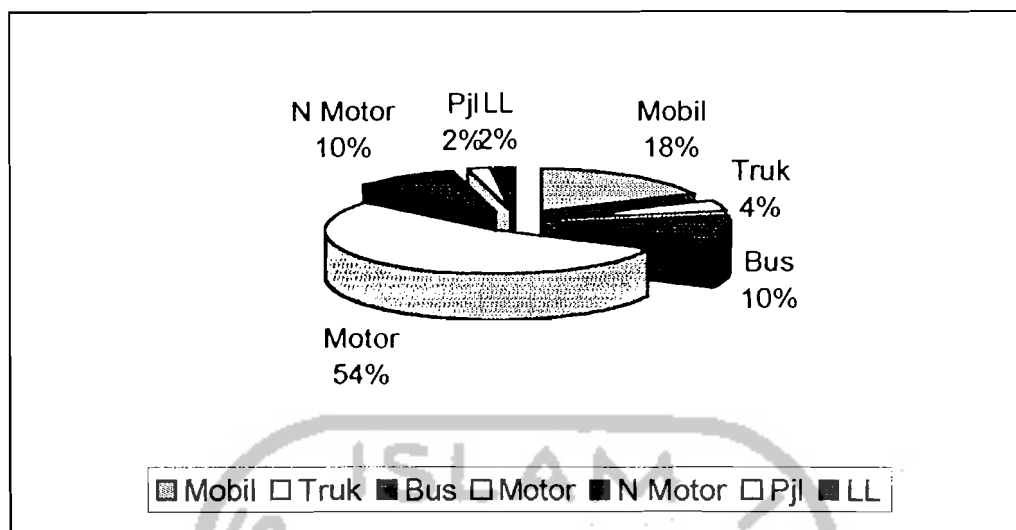
Gambar 5.17. Kendaraan yang terlibat kecelakaan di persimpangan pada ruas jalan Parangtritis pada tahun 1996 – 2002



Gambar 5.18. Prosentase jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan pada Persimpangan di ruas jalan Parangtritis pada tahun 1996 – 2002



Gambar 5.19. Prosentase jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan pada Persimpangan sebelum pelebaran jalan tahun 1996 – 1998



Gambar 5.20. Prosentase jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan pada Persimpangan sesudah pelebaran jalan tahun 1996 – 1998

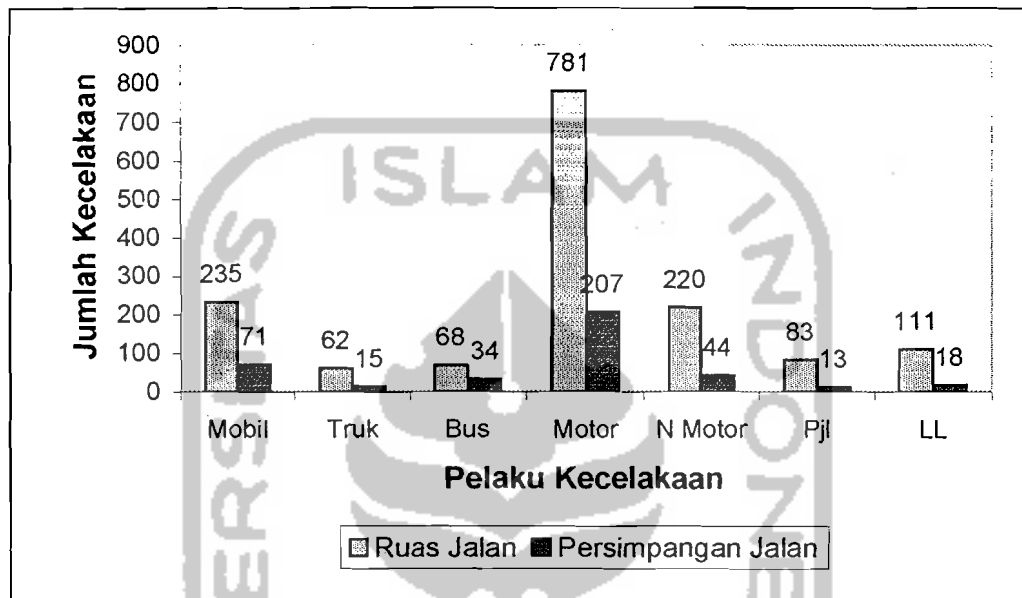
Dengan melihat hasil dari tabel 5.8, gambar 5.17. dan gambar 5.18. menunjukkan bahwa kendaraan sepeda motor merupakan kendaraan yang paling tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan prosentase jenis kendaraan yang terlibat, kecelakaan yang terjadi akibat sepeda motor mengalami peningkatan sebesar 4%. Pada tahun sebelum pelebaran jumlah kendaraan sepeda motor yang terlibat kecelakaan sebanyak 89 kasus atau 50% dan pada tahun sesudah pelebaran jalan, jumlah kendaraan sepeda motor yang terlibat kecelakaan sebanyak 118 kasus atau 54%. Tingginya keterlibatan sepeda motor dalam kecelakaan anatara lain masih rendahnya tingkat kewasdaan para pengemudi dan juga akibat pengemudi kendaraan bermotor sering memacu kendaraannya melebihi kecepatan rencana jalan tersebut. Secara spesifik jumlah dan jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan pada ruas jalan Parangtritis tahun 1996 – 2002 dapat dilihat pada tabel 5.9.

Tabel 5.9. Jenis Kendaraan yang terlibat kecelakaan di Persimpangan jalan
Parangtritis
pada tahun 1996 – 2002

Jenis Kendaraan	Tahun							Jumlah
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
Bus Vs Bus	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus Vs Truk	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus Vs Mobil	0	2	0	0	2	1	0	5
Bus Vs Motor	1	6	1	0	4	8	1	21
Bus Vs Sepeda / Becak	0	0	1	0	1	1	0	3
Bus Vs Pejalan kaki	0	1	0	0	0	1	0	2
Bus Vs Lain-lain	0	0	0	0	1	1	0	2
Truk Vs Truk	0	0	0	0	0	0	0	0
Truk Vs Mobil	0	2	0	0	1	0	0	3
Truk Vs Motor	1	1	1	2	0	5	1	11
Truk Vs Sepeda / Becak	0	0	0	0	0	0	0	0
Truk Vs Pejalan kaki	0	0	0	0	0	0	0	0
Truk Vs Lain-lain	0	0	0	0	0	1	0	1
Mobil Vs Mobil	0	0	0	0	3	0	1	4
Mobil Vs Motor	9	4	5	2	14	6	7	47
Mobil Vs Sepeda/ Becak	0	3	1	0	1	0	1	6
Mobil Vs Pejalan kaki	0	0	0	0	0	1	0	1
Mobil Vs Gerobaklain	0	0	0	0	0	0	0	0
Mobil Vs Lain-lain	3	2	0	0	0	0	0	5
Motor Vs Motor	5	12	12	3	15	8	18	73
Motor Vs Sepeda/ Becak	7	3	6	1	6	10	2	35
Motor Vs Pejalan kaki	2	3	2	0	2	1	0	10
Motor Vs Gerobak	0	0	0	0	0	0	0	0
Motor Vs Lain-lain	3	3	2	0	0	1	1	10
Jumlah	31	42	31	8	50	45	32	239

Sumber : Polrees Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito, 1996 – 2002

Dari tabel 5.9. dapat dilihat jenis kendaraan yang sering terlibat kecelakaan yaitu adalah sepeda motor vs sepeda motor dengan 73 kejadian, mobil vs sepeda motor 47 kejadian, dan sepeda motor vs sepeda/becak dengan 35 kejadian.



Gambar 5.21. Perbandingan kendaraan yang terlibat kecelakaan kurun waktu tahun 1996 - 2002

Dari gambar 5.21. dapat dijelaskan bahwa kecelakaan yang paling besar terjadi di ruas jalan dari pada di persimpangan. Sepeda motor dengan 781 kasus kecelakaan merupakan pelaku yang sering terlibat kecelakaan di ruas jalan dan 207 kasus kecelakaan di persimpangan.

Permasalahan yang mengakibatkan tabrakan di ruas jalan biasanya diakibatkan kecepatan tinggi tanpa memperhatikan situasi disekitarnya, selain itu penyebrang jalan tidak memperhatikan situasi lalu lintas dapat juga menjadi korban. Sedangkan tabrakan yang terjadi pada persimpangan jalan selain

diakibatkan oleh kurang hati-hatinya pengemudi juga pada persimpangan tersebut kurang memenuhi syarat atau tidak adanya rambu lalu lintas.

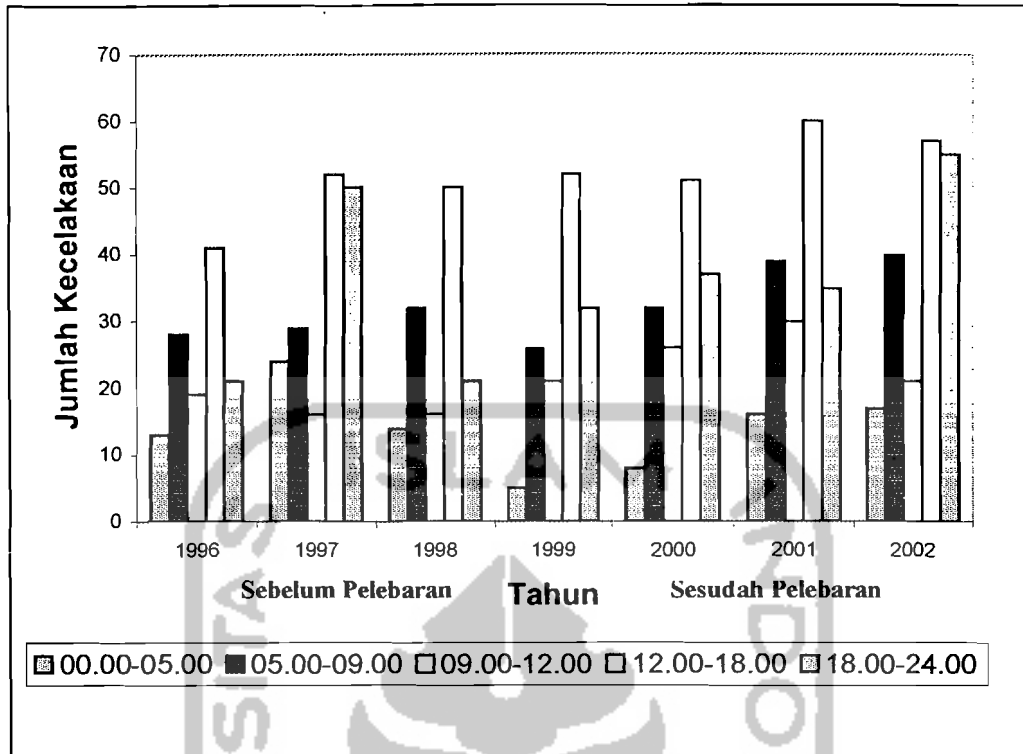
5.5. Waktu Kecelakaan

Kecelakaan lalu lintas terjadi baik itu dalam waktu yang sama ataupun berbeda. Untuk mengetahui waktu-waktu terjadinya lalu lintas yang melihat waktu kejadian dan kondisi cuaca di ruas jalan Parangtritis dapat dilihat pada tabel 5.10.

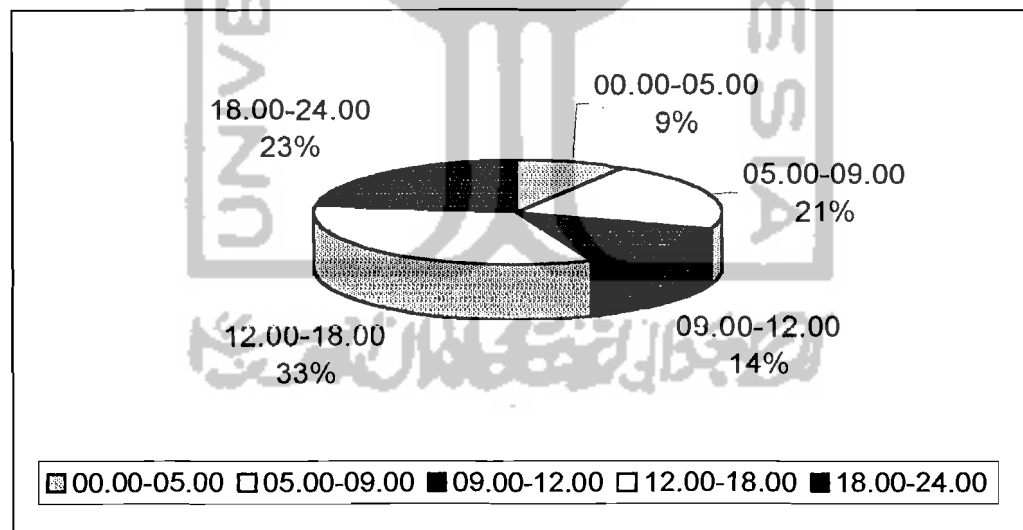
Tabel 5.10. Waktu Kejadian Kecelakaan Lalu lintas

Waktu Kejadian	Tahun									Jumlah Laka
	Sebelum Pelebaran				Sesudah Pelebaran					
	1996	1997	1998	Jml	1999	2000	2001	2002	Jml	
00.00 – 05.00	13	24	14	51	5	8	16	17	46	97
05.00 – 09.00	28	29	32	89	26	32	39	40	137	226
09.00 – 12.00	19	16	16	51	21	26	30	21	98	149
12.00 – 18.00	41	52	50	143	52	51	60	57	220	363
18.00 – 24.00	21	50	21	92	32	37	35	55	159	251
Jumlah	122	171	133	426	136	154	180	190	660	1086

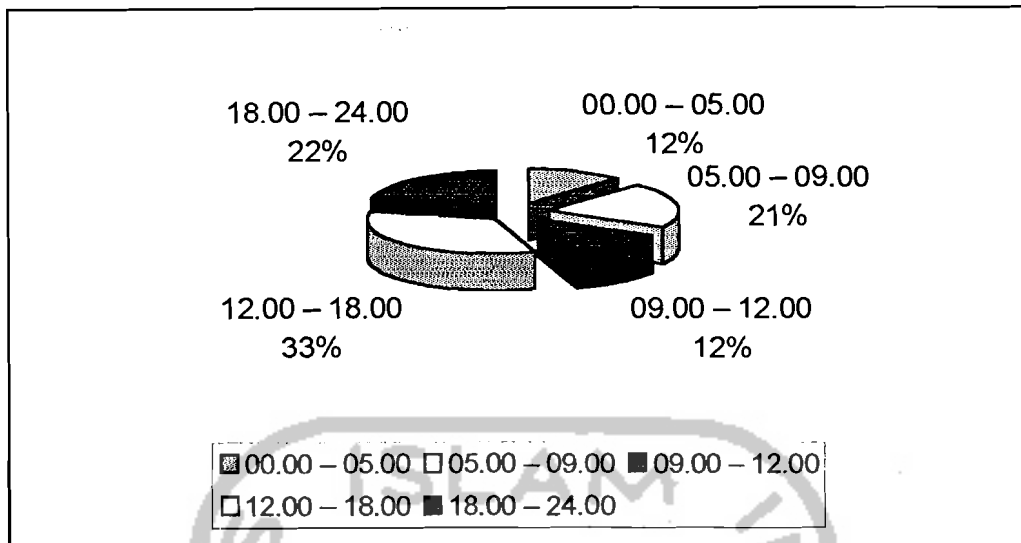
Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito, 1996 – 2002



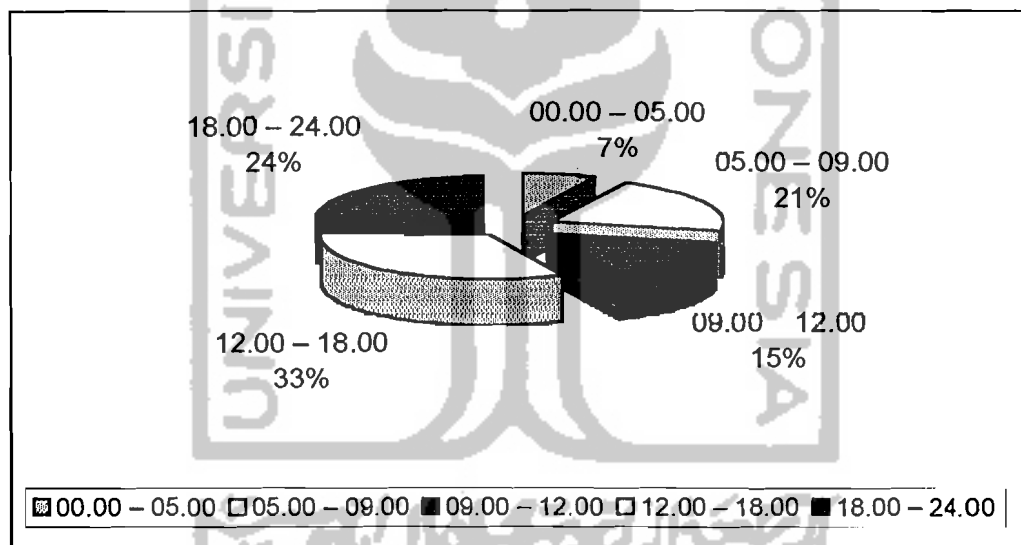
Gambar 5.22. Waktu kejadian lakalantas kurun waktu tahun 1996 – 2002



Gambar 5.23. Prosentase Waktu kejadian lakalantas kurun waktu 1996 -2002



Gambar 5.24. Prosentase Waktu kejadian lakalantas sebelum pelebaran pada jalan Parangtritis tahun 1996 – 1998



Gambar 5.25. Prosentase Waktu kejadian lakalantas sesudah pelebaran pada jalan Parangtritis tahun 1998 – 2002

Terlihat waktu kejadian lalu lintas terbesar pada ruas jalan Parangtritis tahun 1996 – 2002 adalah antara jam 12.00 – 18.00 WIB. Jumlah kecelakaan untuk sebelum pelebaran jalan adalah sebanyak 143 kasus dan sesudah pelebaran

jalan sebesar 220 kasus. Jumlah kecelakaan terbesar total adalah sebanyak 363 kasus dari total kecelakaan seluruh tahun sebesar 1086 kasus.

5.6. Status Pelaku, Umur Pelaku, dan Jenis Kelamin Pelaku Kecelakaan

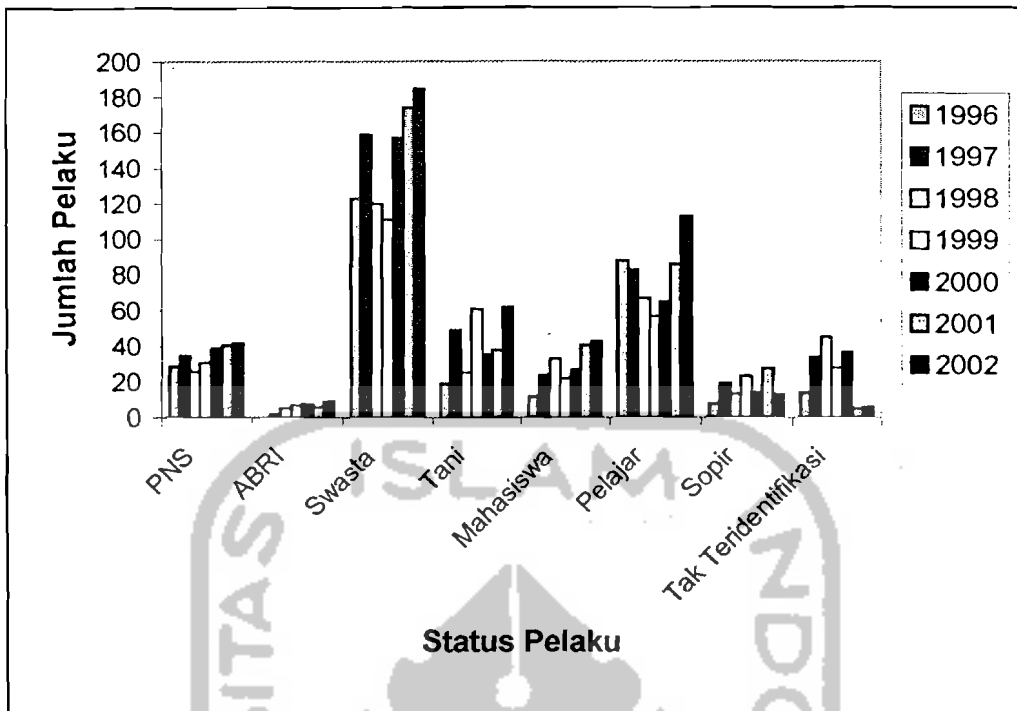
5.6.1. Status Pelaku Kecelakaan

Pengertian status korban kecelakaan adalah pekerjaan dari orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas. Kejadian kecelakaan pada ruas jalan di persimpangan jalan pelaku kecelakaan mempunyai berbagai status dan dalam kejadian tersebut tidak membedakan status ekonomi yang terlibat kecelakaan baik itu kecelakaan ringan maupun kecelakaan berat yang dapat mengakibatkan kematian.

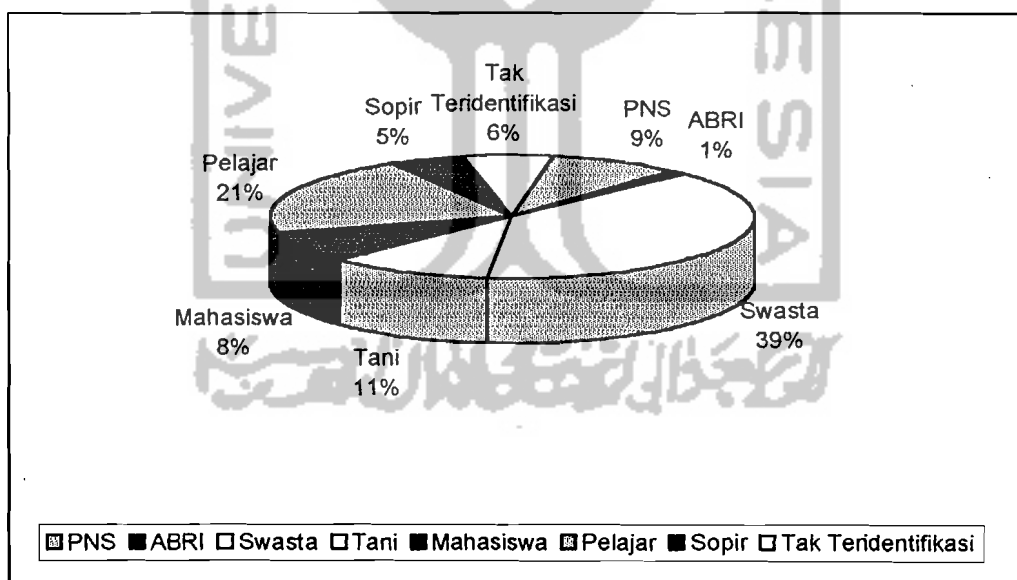
Tabel 5.11. Status Pelaku Kecelakaan Pada Ruas Jalan Parangtritis pada tahun 1996 – 2002

Status Pelaku	Tahun									Jumlah Total
	Sebelum Pelebaran				Sesudah Pelebaran					
	1996	1997	1998	Jml	1999	2000	2001	2002	Jml	
PNS	29	35	26	90	31	39	41	42	153	243
ABRI	0	2	5	7	7	8	6	9	30	37
Swasta	123	159	120	402	111	157	174	185	627	1029
Tani	19	49	25	93	61	35	38	62	196	289
Mahasiswa	12	24	33	69	22	27	41	43	133	202
Pelajar	88	83	67	238	57	65	86	113	321	559
Sopir	8	19	13	40	23	14	28	13	78	118
Tak Teridentifikasi	14	34	45	93	28	37	5	6	76	169

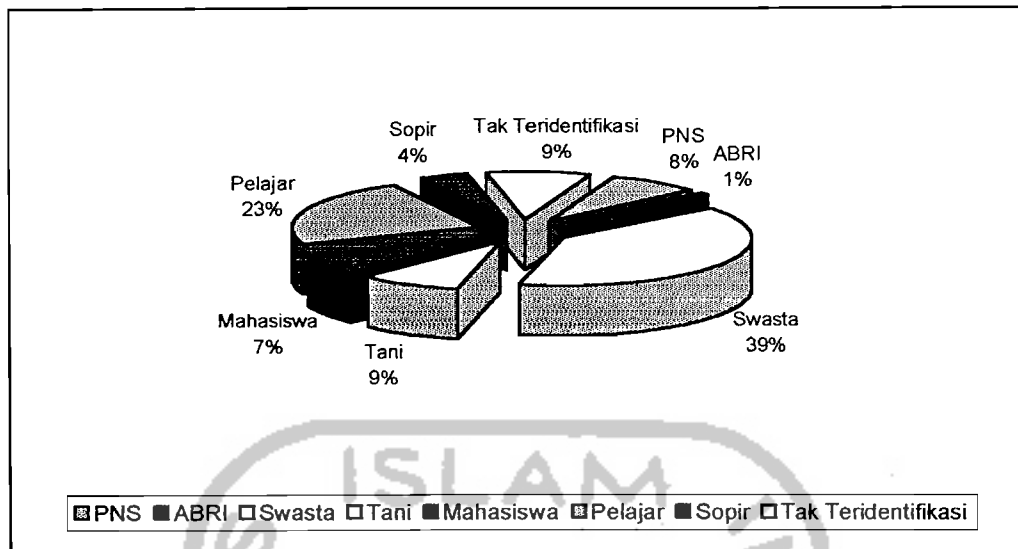
Sumber : Polres Bantul, 1996 – 2002



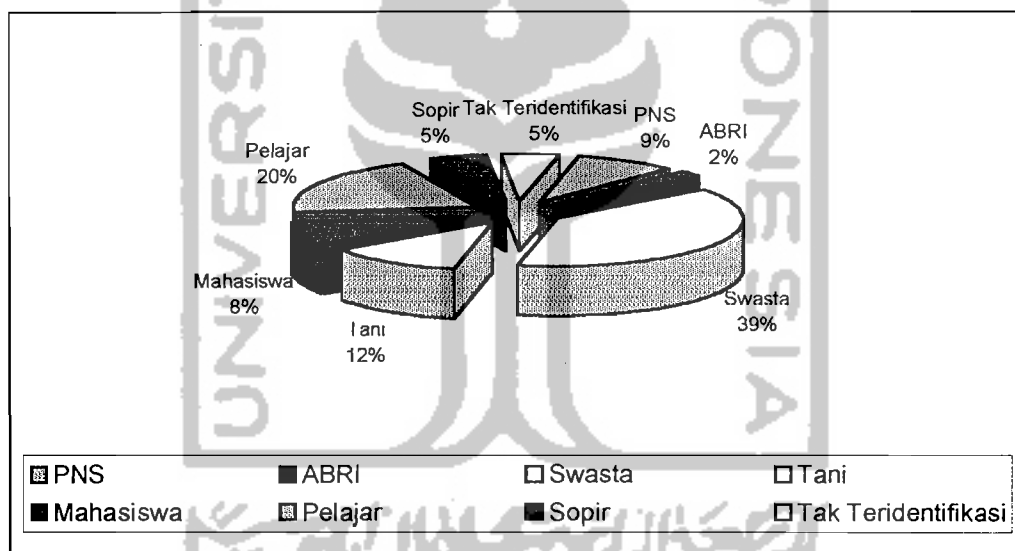
Gambar 5.26. Status Pelaku lakalantas 1996 – 2002



Gambar 5.27. Prosentase Status Pelaku Lakalantas Sebelum dan Sesudah Pelebaran Jalan pada Jalan Parangtritis tahun 1996 - 2002



Gambar 5.28. Prosentase Status Pelaku Lakalantas Sebelum Pelebaran Jalan pada Jalan Parangtritis tahun 1996 - 1998



Gambar 5.29. Prosentase Status Pelaku Lakalantas Sesudah Pelebaran Jalan pada Jalan Parangtritis tahun 1998 - 2002

Dari tabel 5.11, gambar 5.26, dan gambar 5.27. dapat dijelaskan dari status pelaku kecelakaan sebelum dan sesudah pelebaran jalan pada jalan Parangtritis tahun 1996 – 2003 yang sering terlibat kecelakaan adalah status swasta. Untuk

sebelum pelebaran jalan sebesar 402 orang dan sesudah pelebaran jalan sebesar 627 orang. Jumlah total status swasta yang terlibat kecelakaan adalah sebesar 1029 orang, hal ini dikarenakan pelaku swasta lebih mendominasi banyaknya kendaraan yang berlalulalang. Adanya pihak ABRI yang mengalami kecelakaan dikarenakan ketidakdisiplinnya dalam mengendarai atau merupakan korban dari pihak lain.

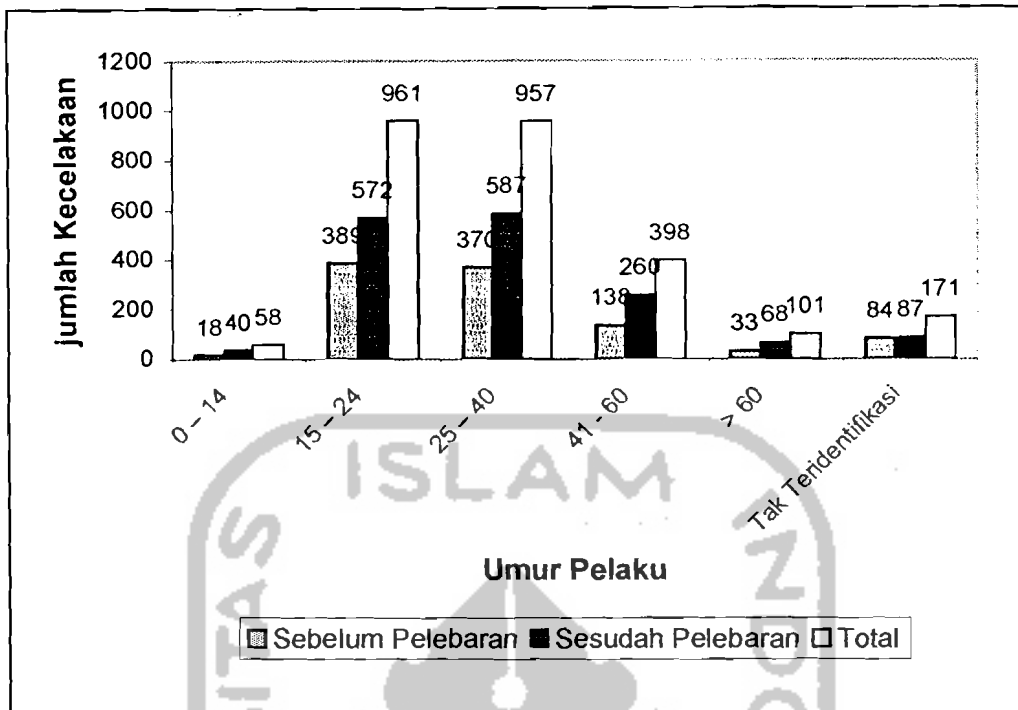
5.6.2. Umur Pelaku Kecelakaan

Umur korban yang terlibat kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu 1996 – 2003 pada ruas jalan Parangtritis dapat dikelompokkan dalam beberapa bagian umur. Tabel jumlah korban kecelakaan berkenaan dengan umur pelaku kecelakaan dapat dilihat pada tabel 5.12.

Tabel 5.12. Umur Pelaku Kecelakaan Pada Ruas Jalan Parangtritis
Tahun 1996 – 2003

Umur	Jumlah Umur Pelaku Kecelakaan									Jmlah Total
	Sebelum Pelebaran				Sesudah Pelebaran					
	1996	1997	1998	Jml	1999	2000	2001	2002	Jml	
< 15	6	6	6	18	11	9	8	12	40	58
15 - 24	127	133	129	389	111	128	156	177	572	961
25 - 40	95	159	116	370	137	137	157	156	587	957
41 - 60	44	62	32	138	50	65	72	73	260	398
≥ 60	4	17	12	33	17	17	18	16	68	101
Tak Teridentifikasi	17	28	39	84	14	26	8	39	87	171
Jumlah	293	405	334	1032	340	382	419	473	1614	2646

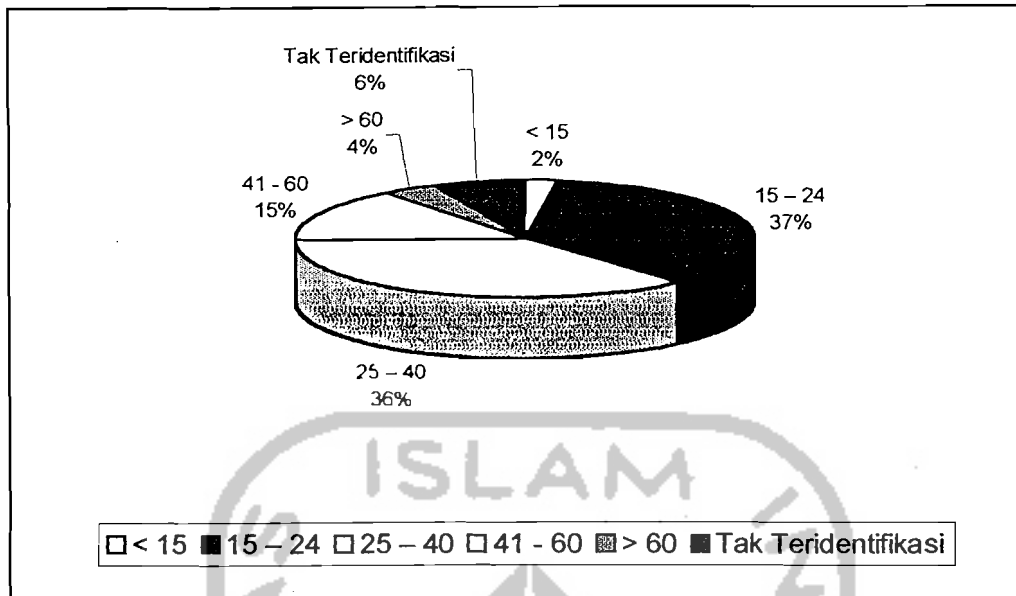
Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito, 1996 – 2002



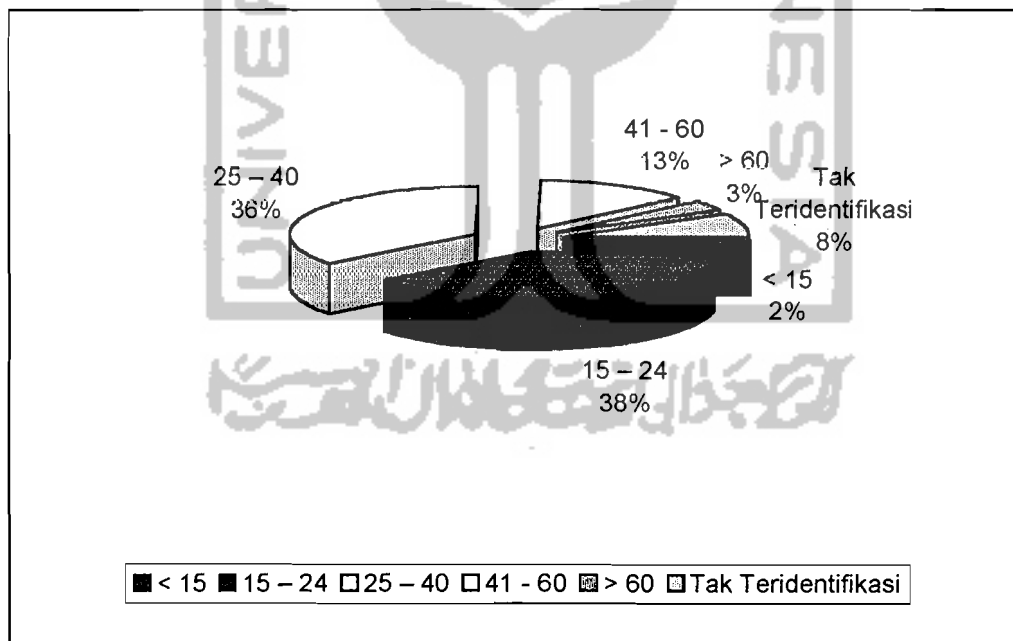
Gambar 5.30. Umur Pelaku lalu lintas tahun 1996 – 2002

Dari tabel 5.12. dan gambar 5.30. dapat dijelaskan bahwa umur pelaku yang sering terlibat kecelakaan antara umur 15 – 24 tahun dengan 961 kejadian. Hal ini dikarenakan pada usia 15 – 24 adalah merupakan usia produktif untuk aktif melaksanakan kegiatan disegala bidang baik itu bidang pendidikan, perkantoran, perdagangan dan merupakan pengguna kendaraan yang berlalulalang setiap hari.

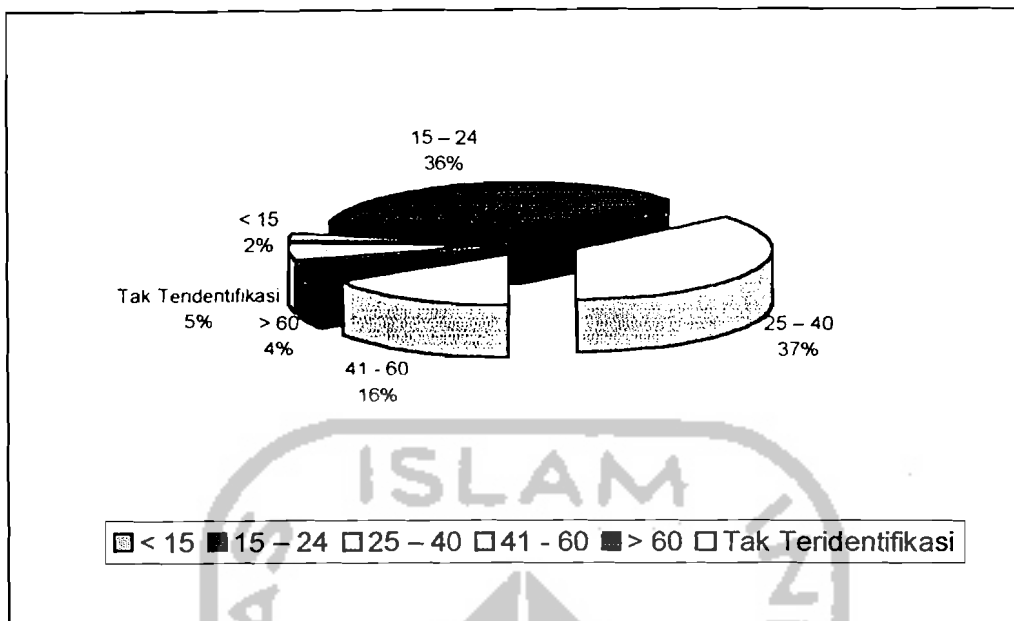
Dari gambar 5.30. juga dapat dilihat sebanyak 58 kejadian melibatkan korban pada < 15 baik itu sebagai korban atau pelaku kecelakaan, dengan melihat kejadian tersebut maka ada indikasi terjadinya pelanggaran SIM pada usia < 17 tahun yang seharusnya belum diperbolehkan menggunakan kendaraan bermotor.



Gambar 5.31. Prosentase Umur Pelaku lalantas Sebelum dan Sesudah Pelebaran Jalan pada jalan Parangtritis tahun 1996 – 2002



Gambar 5.32. Prosentase Umur Pelaku lalantas Sebelum Pelebaran Jalan pada jalan Parangtritis tahun 1996 – 1998



Gambar 5.33. Prosentase Umur Pelaku lakalantas Sesudah Pelebaran Jalan pada jalan Parangtritis tahun 1998 – 2002

Berdasarkan prosentase umur pelaku kecelakaan setelah pelebaran jalan pada umur antara 15 – 24 mengalami penurunan sebesar 3% dari 38% menjadi 35%.

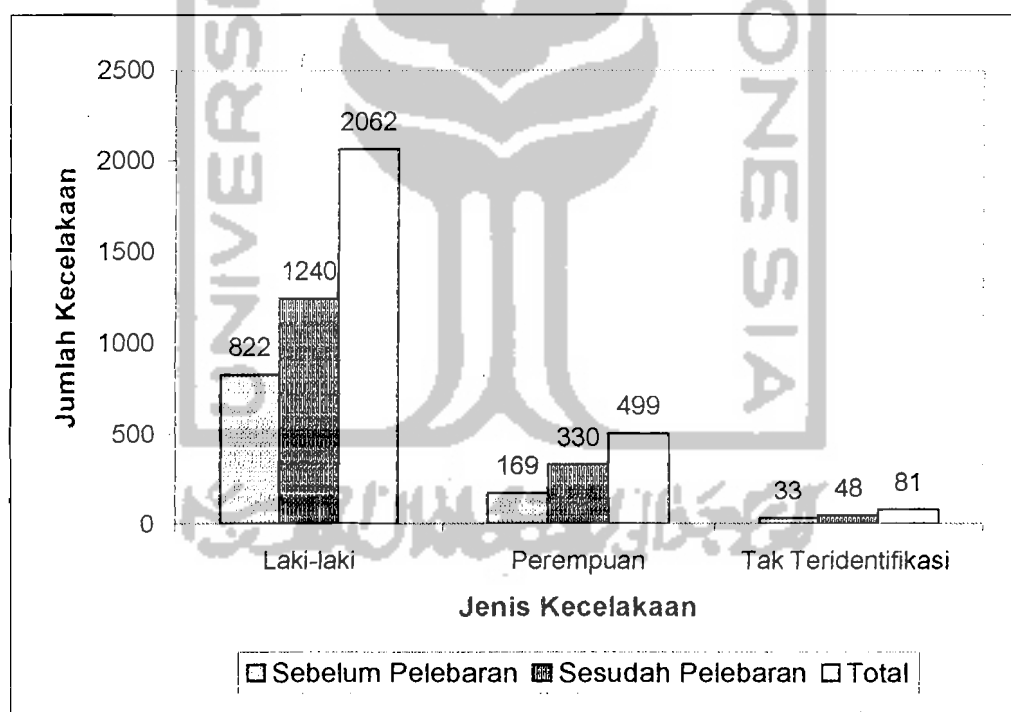
5.6.3. Jenis Kelamin Pelaku Kecelakaan

Jenis kelamin korban yang terlibat kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu 1996 – 2002 pada ruas jalan Parangtritis dapat dikelompokan dalam beberapa bagian. Tabel jumlah korban kecelakaan berkenaan dengan jenis kelamin kecelakaan dapat dilihat pada tabel 5.16.

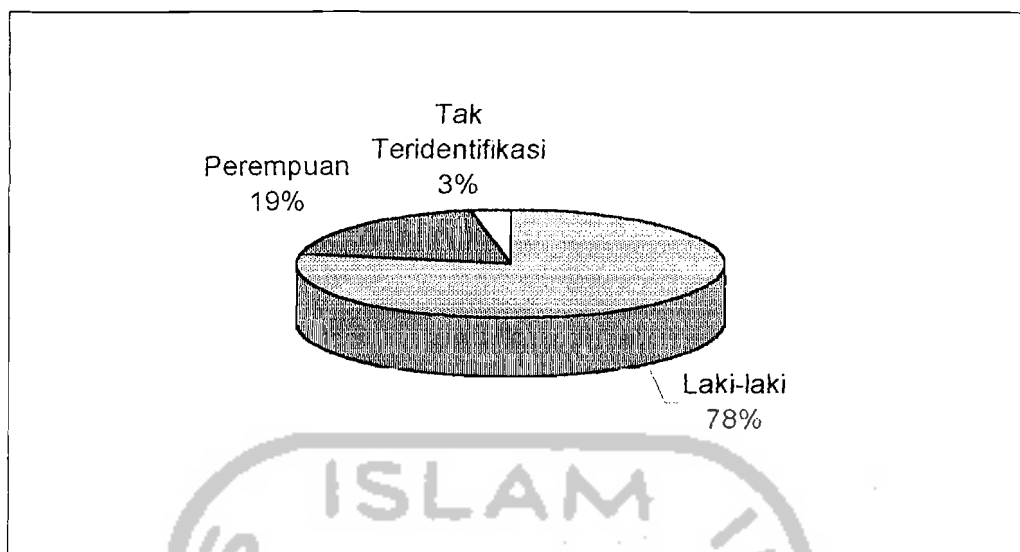
Tabel 5.13. Jenis Kelamin Pelaku Kecelakaan Pada Jalan Parangtritis
Pada tahun 1996 – 2002

Jenis	Tahun									Jumlah Total
	Sebelum Pelebaran				Sesudah Pelebaran					
	1996	1997	1998	Jml	1999	2000	2001	2002	Jml	
Laki-laki	232	334	256	822	263	295	331	351	1240	2062
Perempuan	54	56	59	169	69	80	73	108	330	499
Tak Teridentifikasi	7	15	11	33	11	7	15	15	48	81
Jumlah	293	405	327	1032	343	382	419	474	1618	2642

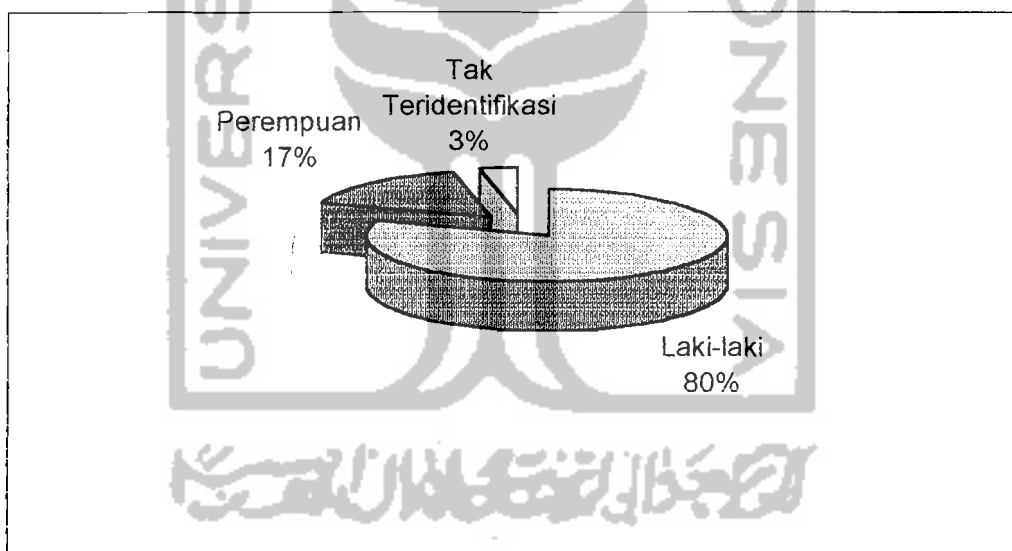
Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito



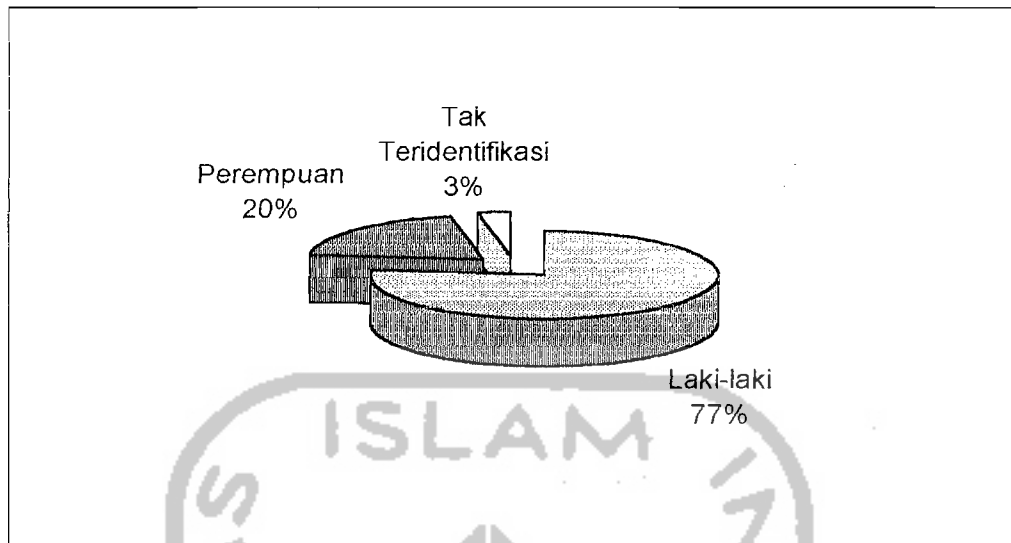
Gambar 5.34. Jenis Kelamin Pelaku Lakalantas tahun 1996 – 2002



Gambar 5.35. Prosentase Jenis Kelamin Pelaku Lakalantas Sebelum dan Sesudah Pelebaran Jalan pada jalan Parangtritis tahun 1996 – 2002.



Gambar 5.36. Prosentase Jenis Kelamin Pelaku Lakalantas Sebelum Pelebaran Jalan pada jalan Parangtritis tahun 1996 – 1998



Gambar 5.37. Prosentase Jenis Kelamin Pelaku Lakalantas Sesudah Pelebaran Jalan pada jalan Parangtritis tahun 1998 – 2002

Dari tabel 5.13, gambar 5.34, dan gambar 5.35. dapat dijelaskan bahwa jenis kelamin pelaku yang sering terlibat kecelakaan adalah laki-laki. Jumlah pelaku sebelum pelebaran jalan pada tahun 1996 – 2002 sebesar 762 laki-laki, 234 perempuan, dan 36 tak teridentifikasi. Sedangkan jumlah pelaku setelah pelebaran jalan pada tahun 1998 – 2002 sebesar 1077 laki-laki, 417 perempuan, dan 120 tak teridentifikasi. Total jumlah jenis kelamin pelaku sebelum dan sesudah pelebaran jalan adalah 1839 laki-laki, 651 perempuan, dan 156 tak dikenal.

5.7. Angka Kecelakaan

Berdasarkan dari data angka kecelakaan tahun 1996 – 2002 yang diperoleh dari POLRES Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito, Kantor Biro Pusat Statistik, DPU Bina Marga, dan DLLAJR didapat hasil yang diperoleh. Hal ini dapat dilihat pada tabel 5.14. sebagai berikut :

Tabel 5.14. Angka Kecelakaan Sebelum dan Sesudah Pelebaran Jalan pada jalan Parangtritis tahun 1996 – 2002

Angka Kec.	Tahun								
	Sebelum Pelebaran				Sesudah Pelebaran				
	1996	1997	1998	Jml	1999	2000	2001	2002	Jml
R_{Kkm}	6,421	9,000	7,000	22,421	7,158	8,105	9,474	10,000	34,737
R_{Kk}	22,94	31,96	23,63	78,53	23,63	27,25	30,98	31,96	113,82
R_{Kp}	15,71	18,19	20,41	54,31	32,87	19,44	15,84	24,97	93,12
R_{Kkp}	11,57	13,53	15,29	40,39	24,80	14,80	12,16	19,22	70,98
R_{sp}	141,99	36,28	26,86	205,13	46,64	31,56	102,42	52,76	233,30
R_{sc}	7,47	1,84	1,41	10,72	2,45	1,66	5,89	2,76	12,76

5.7.1. Angka kecelakaan per km (*Accident rate per kilometer*)

Perhitungan angka kecelakaan pada tahun 1996 :

$$\begin{aligned}
 R_{Kkm} &= \frac{A}{L} \\
 &= \frac{122}{19} \\
 &= 6,421 \text{ kasus.}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan dari tabel 5.14. menunjukkan angka kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2002 sebesar 10,000 artinya dalam satu tahun terjadi 10 kasus kecelakaan setiap kilometernya dan angka terendah pada tahun 1996 sebesar 6,421 kasus.

5.7.2. Angka keterlibatan kecelakaan (*Accident involvement rates*)

Perhitungan angka kecelakaan pada tahun 1996 :

$$R_{Kk} = \frac{N \times 100.000.000}{V/k}$$

$$= \frac{234 \times 100.000.000}{1,02 \cdot 10^{11}}$$

$$= 22,94 \text{ perjalanan/km}$$

Berdasarkan tabel 5.14. angka keterlibatan tertinggi pada kurun waktu 1996 – 2002 sepanjang ruas jalan Parangtritis adalah pada tahun 1997 dan tahun 2002 sebesar 31,96 perjalanan/km.

5.7.3. Angka Kematian Berdasarkan Populasi (*Death Rate Based on Population*)

Perhitungan angka Kematian Berdasarkan Populasi pada tahun 1996 :

$$R_{kp} = \frac{B \times 100.000}{P}$$

$$= \frac{118 \times 100.000}{751.162}$$

$$= 15,71 \text{ per } 100.000 \text{ populasi}$$

Berdasarkan tabel 5.14. angka kematian berdasarkan populasi tertinggi pada kurun waktu 1996 – 2002 sepanjang ruas jalan Parangtritis adalah pada tahun 1999 sebesar 32,87 per 100.000 populasi

5.7.4. Angka Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan-km Perjalanan (*Accident Base Rate on Vehicle-km of Travel*)

Perhitungan angka kecelakaan Berdasarkan kendaraan-km perjalanan pada tahun 1996 :

$$R_{kkp} = \frac{C \times 100.000.000}{Vk}$$

$$= \frac{118 \times 100.000.000}{1,02 \cdot 10^9}$$

$$= 11,57 \text{ kendaraan/km}$$

Berdasarkan tabel 5.14. angka kecelakaan berdasarkan kendaraan-km perjalanan tertinggi pada kurun waktu 1996 – 2002 sepanjang ruas jalan Parangtritis adalah pada tahun 1999 sebesar 24,80 kendaraan/km.

5.7.5. Angka Kecelakaan untuk *spot* di jalan raya.

Perhitungan angka kecelakaan untuk spot di jalan raya tahun 1996 sebagai berikut :

$$\begin{aligned} R_{sp} &= \frac{A \times 1.000.000}{365 \times T \times V} \\ &= \frac{122 \times 1.000.000}{365 \times 1 \times 2.354} \\ &= 141,99 \text{ kendaraan} \end{aligned}$$

Berdasarkan tabel 5.14. angka kecelakaan untuk spot di jalan raya tertinggi pada kurun waktu 1996 – 2002 sepanjang ruas jalan Parangtritis adalah pada tahun 1998 sebesar 141,99 kendaraan.

5.7.6. Angka kecelakaan pada bagian jalan raya menggunakan persamaan :

$$\begin{aligned} R_{sc} &= \frac{A \times 1.000.000}{365 \times T \times V \times l} \\ &= \frac{122 \times 1.000.000}{365 \times 1 \times 2.354 \times 19} \\ &= 7,47 \text{ kecelakaan/perjalanan-km} \end{aligned}$$

Berdasarkan tabel 5.14. angka kecelakaan pada bagian jalan raya tertinggi pada kurun waktu 1996 – 2002 sepanjang ruas jalan Parangtritis adalah pada tahun 1998 sebesar 7,47 kecelakaan per 1.000.000 perjalanan-km.

5.8. Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK)

5.8.1. Lokasi Black Spot

Secara teori *black spot* untuk jalur luar kota yaitu sepanjang 500 m. dengan menggunakan rumus 3.7. didapat hasil *black spot* untuk setiap titik dapat dilihat pada tabel 5.15 sampai dengan tabel 5.21. secara rinci terdapat pada lampiran 3.

Tabel 5.15. *Black Spot* untuk semua titik tahun 1996

No	Lokasi Km	Ruas/Titik Lokasi	Jumlah Kec	Panjang Jalan (km)	Tingkat Kec	B Spot \geq Tk Rata-rata
I	4,5 s/d 9	S4 Druwo s/d Batak				
1	4,5 - 5	S4 Druwo - SMUN Sewon	6	4,5	1,33	Black Spot
2	5,5 - 6	BPKP - SLTP2 Sewon	4	4,5	0,89	Black Spot
3	6 - 6,5	SLTP2 Sewon - ISI	5	4,5	1,11	Black Spot
4	7,5 - 8	Bangi - Dadapan	4	4,5	0,89	Black Spot
5	8,5 - 9	S3 Dadapan - Gatak	13	4,5	2,89	Black Spot
II	9 s/d 14	Gatak s/d Ngupit				
1	10,5 - 11	SMK Sabdodadi - Manding	11	5	2,20	Black Spot
2	11,5 - 12	Ngaglik - S4 Bakulan	7	5	1,40	Black Spot
III	14 s/d 19	Ngupit s/d Klegen				
1	14,5 - 15	SMP2 Jetis - B.D. Patalan	22	5	4,40	Black Spot
2	16 - 16,5	S3 Pundong - Butuh	4	5	0,80	Black Spot
3	17,5 - 18	Derso - Candi	6	5	1,20	Black Spot
4	18,5 - 19	Jamprit - Klegen	4	5	0,80	Black Spot
IV	19 s/d 23,5	Klegen s/d Kretek				

Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito

Dari tabel 5.17. terlihat bahwa *black spot* untuk titik pada tahun 1996 terdapat lokasi yang mempunyai tingkat kecelakaan paling rendah yaitu pada titik 3 (S3 Pundong-Butuh) dan titik 4 (Jamprit-Klegen) sebesar 0,80 dengan 4 kasus kecelakaan dalam satu tahunnya. Sedangkan tingkat kecelakaan paling tinggi pada

titik 1 (SMP2 Jetis-Balai Desa Patalan) sebesar 4,40 yaitu dengan 22 kasus kecelakaan, dari tingkat kecelakaan rata-rata 0,67.

Tabel 5.16. *Black Spot* untuk semua titik tahun 1997

No	Lokasi Km	Ruas/Titik Lokasi	Jumlah Kec	Panjang Jalan (km)	Tingkat Kec	B Spot \geq Tk Rata-rata
I	4,5 s/d 9	S4 Druwo s/d Batak				
1	4,5 - 5	S4 Druwo - SMUN Sewon	9	4,5	2,00	Black Spot
2	5,5 - 6	BPKP - SLTP2 Sewon	8	4,5	1,78	Black Spot
3	6 - 6,5	SLTP2 Sewon - ISI	8	4,5	1,78	Black Spot
4	8,5 - 9	S3 Dadapan - Gatak	12	4,5	2,67	Black Spot
II	9 s/d 14	Gatak s/d Ngupit				
1	9 - 9,5	Gatak - Gabusan	10	5	2,00	Black Spot
2	10,5 - 11	SMK Sabdodadi - Manding	7	5	1,40	Black Spot
4	11,5 - 12	Ngaglik - S4 Bakulan	13	5	2,60	Black Spot
5	12,5 - 13	S4 Bakulan - Samalo	11	5	2,20	Black Spot
III	14 s/d 19	Ngupit s/d Klegen				
1	14,5 - 15	SMP2 Jetis - B.D. Patalan	26	5	5,20	Black Spot
IV	19 s/d 23,5	Klegen s/d Kretek				
1	19 - 19,5	Klegen - S4 Paker	10	4,5	2,22	Black Spot
2	21 - 21,5	Kuwon - Sruwuh	7	4,5	1,56	Black Spot
3	21,5 - 22	Sruwuh - S3 Ngangkruk	5	4,5	1,11	Black Spot

Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito

Dari tabel 5.18. terlihat bahwa *black spot* untuk semua titik pada tahun 1997 terdapat lokasi yang mempunyai tingkat kecelakaan paling rendah adalah pada titik 3 (Sruwuh-S3 Ngangkruk) sebesar 1,11 dengan 5 kasus kecelakaan, sedangkan pada titik 4 (S3 Dadapan-Gatak) tercatat mempunyai jumlah kecelakaan yang paling tinggi sebesar 5,20 dengan 26 kasus kecelakaan dari tingkat kecelakaan rata-rata 0,970.

Tabel 5.17. *Black Spot* untuk semua titik tahun 1998

No	Lokasi Km	Ruas/Titik Lokasi	Jumlah Kec	Panjang Jalan (km)	Tingkat Kec	B Spot \geq Tk Rata-rata
I	4,5 s/d 9	S4 Druwo s/d Batak				
1	4,5 - 5	S4 Druwo - SMUN Sewon	9	4,5	2,00	Black Spot
2	7 - 7,5	Ngireng-ireng - Bangi	4	4,5	0,89	Black Spot
3	8,5 - 9	S3 Dadapan - Gatak	9	4,5	2,00	Black Spot
II	9 s/d 14	Gatak s/d Ngupit				
1	9 - 9,5	Gatak - Gabusan	7	5	1,40	Black Spot
2	9,5 - 10	Gabusan - Rendeng	6	5	1,20	Black Spot
3	10 - 10,5	Rendeng - SMK Sabdodadi	7	5	1,40	Black Spot
4	10,5 - 11	SMK Sabdodadi - Manding	12	5	2,40	Black Spot
5	11,5 - 12	Ngaglik - S4 Bakulan	14	5	2,80	Black Spot
6	12,5 - 13	S4 Bakulan - Samalo	7	5	1,40	Black Spot
III	14 s/d 19	Ngupit s/d Klegen				
1	14 - 14,5	Ngupit - SMP2 Jetis	4	5	0,80	Black Spot
2	14,5 - 15	SMP2 Jetis - B.D. Patalan	13	5	2,60	Black Spot
3	15 - 15,5	B.D. Patalan - Gerselo	4	5	0,80	Black Spot
4	21,5 - 22	Sruwuh - S3 Ngangkruk	5	4,5	1,11	Black Spot
IV	19 s/d 24	Klegen s/d Kretek				
1	21,5 - 22	Sruwuh - S3 Ngangkruk	5	4,5	1,11	Black Spot

Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito

Dari tabel 5.19. terlihat bahwa *black spot* untuk semua titik pada tahun 1998 terdapat lokasi yang mempunyai tingkat kecelakaan paling tinggi adalah pada titik 5 (Ngaglik-S4 Bakulan) sebesar 2,80 dengan 14 kasus kecelakaan, sedangkan pada titik 1 (Ngupit-SMP2 Jctis) dan titik 3 (Balai Desa Pantalan-Gerselo) tercatat mempunyai jumlah kecelakaan yang paling rendah sebesar 0,80 dengan 4 kasus kecelakaan dari tingkat kecelakaan rata-rata 0,750.

Tabel 5.18. *Black Spot* untuk semua titik tahun 1999

No	Lokasi Km	Ruas/Titik Lokasi	Jumlah Kec	Panjang Jalan (km)	Tingkat Kec	B Spot \geq Tk Rata-rata
I	4,5 s/d 9	S4 Druwo s/d Batak				
1	4,5 - 5	S4 Druwo - SMUN Sewon	4	4,5	0,89	Black Spot
2	6,5 - 7	ISI - Ngireng-ngireng	4	4,5	0,89	Black Spot
3	7 - 7,5	Ngireng-ireng - Bangi	6	4,5	1,33	Black Spot
4	8,5 - 9	S3 Dadapan - Gatak	16	4,5	3,56	Black Spot
II	9 s/d 14	Gatak s/d Ngupit				
1	9 - 9,5	Gatak - Gabusan	5	5	1,00	Black Spot
2	10,5 - 11	SMK Sabdodadi - Manding	15	5	3,00	Black Spot
3	11,5 - 12	Ngaglik - S4 Bakulan	5	5	1,00	Black Spot
4	12,5 - 13	S4 Bakulan - Samalo	6	5	1,20	Black Spot
5	13 - 13,5	Samalo - Gelangan	4	5	0,80	Black Spot
III	14 s/d 19	Ngupit s/d Klegen				
1	14,5 - 15	SMP2 Jetis - B.D. Patalan	15	5	3,00	Black Spot
2	15 - 15,5	B.D. Patalan - Gerselo	5	5	1,00	Black Spot
3	16 - 16,5	S3 Pundong - Butuh	4	5	0,80	Black Spot
IV	19 s/d 24	Klegen s/d Kretek				
1	19 - 19,5	Klegen - S4 Pakar	6	4,5	1,33	Black Spot
2	19,5 - 20	S4 Pakar - Gedangan	4	4,5	0,89	Black Spot
3	21,5 - 22	Sruwuh - S3 Ngangkruk	6	4,5	1,33	Black Spot

Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito

Dari tabel 5.20. terlihat bahwa *black spot* untuk semua titik pada tahun 1999 terdapat lokasi yang mempunyai tingkat kecelakaan paling tinggi adalah pada titik 4 (S3 Dadapan-Gatak) sebesar 3,56 dengan 16 kasus kecelakaan, sedangkan pada titik 5 (Samalo-Gelangan) dan titik 3 (S3 Pundong-Butuh) tercatat mempunyai jumlah kecelakaan yang paling rendah sebesar 0,80 dengan 4 kasus kecelakaan dari tingkat kecelakaan rata-rata 0,770.

Tabel 5.19. *Black Spot* untuk semua titik tahun 2000

No	Lokasi Km	Ruas/Titik Lokasi	Jumlah Kec	Panjang Jalan (km)	Tingkat Kec	B Spot \geq Tk Rata-rata
I	4,5 s/d 9	S4 Druwo s/d Batak				
1	4,5 - 5	S4 Druwo - SMUN Sewon	10	4,5	2,22	Black Spot
2	5,5 - 6	BPKP - SLTP2 Sewon	7	4,5	1,56	Black Spot
3	6,5 - 7	ISI - Ngireng-ngireng	4	4,5	0,89	Black Spot
4	7,5 - 8	Bangi - Dadapan	8	4,5	1,78	Black Spot
5	8,5 - 9	S3 Dadapan - Gatak	13	4,5	2,89	Black Spot
II	9 s/d 14	Gatak s/d Ngupit				
1	9,5 - 10	Gabusan - Rendeng	6	5	1,20	Black Spot
2	10,5 - 11	SMK Sabdodadi - Manding	15	5	3,00	Black Spot
3	11,5 - 12	Ngaglik - S4 Bakulan	13	5	2,60	Black Spot
4	12,5 - 13	S4 Bakulan - Samalo	6	5	1,20	Black Spot
III	14 s/d 19	Ngupit s/d Klegen				
1	14,5 - 15	SMP2 Jetis - B.D. Patalan	14	5	2,80	Black Spot
2	15 - 15,5	B.D. Patalan - Gerselo	6	5	1,20	Black Spot
3	15,5 - 16	Gerselo - S3 Pundong	8	5	1,60	Black Spot
IV	19 s/d 24	Klegen s/d Kretek				
1	20 - 20,5	Gedangan - S4 Belan	4	4,5	0,89	Black Spot

Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito

Dari tabel 5.21. terlihat bahwa *black spot* untuk semua titik pada tahun 2000 terdapat lokasi yang mempunyai tingkat kecelakaan paling tinggi adalah pada titik 2 (SMK Sabdodadi-Manding) sebesar 3,00 dengan 15 kasus kecelakaan, sedangkan pada titik 3 (ISI-Ngireng-ireng) dan titik 1 (Gedangan-S4 Belan) tercatat mempunyai jumlah kecelakaan yang paling rendah sebesar 0,89 dengan 4 kasus kecelakaan dari tingkat kecelakaan rata-rata 0,870.

Tabel 5.20. *Black Spot* untuk semua titik tahun 2001

No	Lokasi Km	Ruas/Titik Lokasi	Jumlah Kec	Panjang Jalan (km)	Tingkat Kec	B Spot \geq Tk Rata-rata
I	4,5 s/d 9	S4 Druwo s/d Batak				
1	5,5 - 6	BPKP - SI.TP2 Sewon	8	4,5	1,78	Black Spot
2	6 - 6,5	SLTP2 Sewon - ISI	13	4,5	2,89	Black Spot
3	7 - 7,5	Ngireng-ireng - Bangi	8	4,5	1,78	Black Spot
4	7,5 - 8	Bangi - Dadapan	5	4,5	1,11	Black Spot
5	8,5 - 9	S3 Dadapan - Gatak	19	4,5	4,22	Black Spot
II	9 s/d 14	Gatak s/d Ngupit				
1	9 - 9,5	Gatak - Gabusan	6	5	1,20	Black Spot
2	9,5 - 10	Gabusan - Rendeng	8	5	1,60	Black Spot
3	10,5 - 11	SMK Sabdodadi - Manding	17	5	3,40	Black Spot
4	11,5 - 12	Ngaglik - S4 Bakulan	13	5	2,60	Black Spot
III	14 s/d 19	Ngupit s/d Klegen				
1	14 - 14,5	Ngupit - SMP2 Jetis	7	5	1,40	Black Spot
2	14,5 - 15	SMP2 Jetis - B.D. Patalan	17	5	3,40	Black Spot
IV	19 s/d 24	Klegen s/d Kretek				
1	19 - 19,5	Klegen - S4 Paker	5	4,5	1,11	Black Spot
2	22,5 - 23	Mersan - Koramil Kretek	5	4,5	1,11	Black Spot

Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito

Dari tabel 5.22. terlihat bahwa *black spot* untuk semua titik pada tahun 2001 terdapat lokasi yang mempunyai tingkat kecelakaan paling tinggi adalah pada titik 5 (S3 Dadapan-Gatak) sebesar 4,22 dengan 19 kasus kecelakaan, sedangkan pada titik 4 (Bangi-S4 Bakulan), titik 1 (Klegen-S4 Paker) dan titik 2 (Mersan-Koramil Kretek) tercatat mempunyai jumlah kecelakaan yang paling rendah sebesar 1,11 dengan 5 kasus kecelakaan dari tingkat kecelakaan rata-rata 1,020.

Tabel 5.21. *Black Spot* untuk semua titik tahun 2002

No	Lokasi Km	Ruas/Titik Lokasi	Jumlah Kec	Panjang Jalan (km)	Tingkat Kec	B Spot \geq Tk Rata-rata
I	4,5 s/d 9	S4 Druwo s/d Batak				
1	4,5 - 5	S4 Druwo - SMUN Sewon	6	4,5	1,33	Black Spot
2	5 - 5,5	SMUN Sewon - BPKP	6	4,5	1,33	Black Spot
3	5,5 - 6	BPKP - SLTP2 Sewon	6	4,5	1,33	Black Spot
4	6 - 6,5	SLTP2 Sewon - ISI	11	4,5	2,44	Black Spot
5	6,5 - 7	ISI - Ngireng-ngireng	7	4,5	1,56	Black Spot
6	7 - 7,5	Ngireng-ireng - Bangi	7	4,5	1,56	Black Spot
7	7,5 - 8	Bangi - Dadapan	7	4,5	1,56	Black Spot
8	8,5 - 9	S3 Dadapan - Gatak	12	4,5	2,67	Black Spot
II	9 s/d 14	Gatak s/d Ngupit				
1	9,5 - 10	Gabusan - Rendeng	12	5	2,40	Black Spot
2	10,5 - 11	SMK Sabdodadi - Manding	16	5	3,20	Black Spot
3	11,5 - 12	Ngaglik - S4 Bakulan	14	5	2,80	Black Spot
4	12,5 - 13	S4 Bakulan - Samalo	7	5	1,40	Black Spot
III	14 s/d 19	Ngupit s/d Klegen				
1	14,5 - 15	SMP2 Jetis - B.D. Patalan	16	5	3,20	Black Spot
IV	19 s/d 24	Klegen s/d Kretek				
1	19 - 19,5	Klegen - S4 Paker	7	4,5	1,56	Black Spot
2	21 - 21,5	Kuwon - Sruwuh	6	4,5	1,33	Black Spot

Sumber : Polres Bantul, RSUD Bantul, RSUD Dr. Sardjito

Dari tabel 5.23. terlihat bahwa *black spot* untuk semua titik pada tahun 2002 terdapat lokasi yang mempunyai tingkat kecelakaan paling tinggi adalah pada titik 2 (SMK Sabdodadi-Manding) dan titik 1 (SMP2 Jetis-Balai Desa Patalan) sebesar 3,20 dengan 16 kasus kecelakaan, sedangkan pada titik 1 (S4 Druwo-SMUN Sewon), titik 2 (SMUN Sewon-BPKP), titik 3 (BPKP-SLTP2 Sewon) dan titik 2 (Kuwon-Sruwuh) tercatat mempunyai jumlah kecelakaan yang

paling rendah sebesar 1,33 dengan 6 kasus kecelakaan dari tingkat kecelakaan rata-rata 1,080.



Tabel 5.22. Rekapitulasi Lokasi Black Spot untuk semua titik tahun 1996-2002

Lokasi KM	Tingkat kecelakaan								
	Sebelum Pelebaran				Sesudah Pelebaran				
	1996	1997	1998	96-98	1999	2000	2001	2002	99-02
8,5 - 9	2,89	2,67	2,00	7,56	3,56	2,89	4,22	2,67	13,34
10,5 - 11	2,20	1,40	2,40	6,00	3,00	3,00	3,40	3,20	12,60
14,5 - 15	4,40	5,20	2,60	12,20	3,00	2,80	3,40	3,20	12,40
11,5 - 12	1,40	2,60	2,80	6,80	1,00	2,60	2,60	2,80	9,00
6 - 6,5	1,11	1,78	-	2,89	-	-	2,89	2,44	5,33
9,5 - 10	-	-	1,20	1,20	-	1,20	1,60	2,40	5,20
5,5 - 6	0,89	1,78	-	2,67	-	1,56	1,78	1,33	4,67
7 - 7,5	-	-	0,89	0,89	1,33	-	1,78	1,56	4,67
7,5 - 8	0,89	-	-	0,89	-	1,78	1,11	1,56	4,15
4,5 - 5	1,33	2,00	2,00	5,33	0,89	2,22	-	1,33	4,44
12,5 - 13	-	2,20	1,40	3,60	1,20	1,20	-	1,40	3,80
6,5 - 7	-	-	-	-	0,89	0,89	-	1,56	3,34
19 - 19,5	-	2,22	-	2,22	1,33	-	1,11	1,56	2,67
21,5 - 22	-	1,11	1,11	2,22	1,33	-	1,11	-	2,44
9 - 9,5	-	2,00	1,40	3,40	1,00	-	1,20	-	2,20
15 - 15,5	-	-	0,80	0,80	1,00	1,20	-	-	2,20
15,5 - 16	-	-	1,11	1,11	-	1,60	-	-	1,60
14 - 14,5	-	-	0,80	0,80	-	-	1,40	-	1,40
5 - 5,5	-	-	-	-	-	-	-	1,33	1,33
21 - 21,5	-	1,56	-	1,56	-	-	-	1,33	1,33
19,5 - 20	-	-	-	-	0,89	-	-	-	0,89
20 - 20,5	-	-	-	-	-	0,89	-	-	0,89
16 - 16,5	0,80	-	-	0,80	0,80	-	-	-	0,80
13 - 13,5	-	-	-	-	0,80	-	-	-	0,80
10 - 10,5	-	-	1,40	1,40	-	-	-	-	-
17,5 - 18	1,20	-	-	1,20	-	-	-	-	-
18,5 - 19	0,80	-	-	0,80	-	-	-	-	-

5.8.2. Detail Lokasi *Black Spot*

5.8.2.1. Detail Lokasi *Black Spot* Pada KM 14,5 – 15

Dari tabel 5.22. didapat jumlah kecelakaan terjadi semenjak tuju tahun terakhir, pada masa sebelum pelebaran terdapat terjadi pada tahun 1996 jumlah tingkat kecelakaan 4,40, pada tahun 1997 berjumlah 5,20, pada tahun 1998 berjumlah 2,60, setelah pelebaran terjadi pada tahun 1999 berjumlah 3,00, pada tahun 2000 berjumlah 2,80, pada tahun 2001 berjumlah 3,40, dan pada tahun 2002 berjumlah 3,20. Jika berdasarkan lokasi *black spot*, jumlah kasus kecelakaan pada tahun 1996 terdapat 22 kasus, pada tahun 1997 terdapat 26 kasus, pada tahun 1998 terdapat 13 kasus, pada tahun 1999 terdapat 15 kasus, pada tahun 2000 terdapat 14 kasus, pada tahun 2001 terdapat 17 kasus, dan pada tahun 2002 terdapat 16 kasus.

Daerah pada KM 14,5 – 15 merupakan daerah yang menduduki ranking ke tiga untuk daerah *black spot* di jalan Parangtritis. Pada Km 14,5 terdapat simpang tiga dengan jalan tanah, dan terdapat SLTPN Jetis, sehingga pada jam masuk dan pulang sekolah situasinya ramai penyeberang jalan, sehingga cukup rawan kecelakaan. Pada KM 15 merupakan daerah simpang empat dengan jalan tanah yang berada pada tikungan, serta terdapat bangunan gapura yang berada di sebelah barat jalan. Gapura ini sangat mengganggu pandangan pengemudi baik dari arah Jogja maupun dari arah Parangtritis, selain itu pada tikungan bagian dalam sering terdapat kerusakan jalan (lobang) sehingga sering menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Meskipun daerah ini

sudah dipasang lampu tanda untuk berhati-hati pada satu tahun terakhir, namun masih saja sering terjadi kecelakaan.

Upaya-upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada KM 14,5 - 15 adalah:

1. Menghilangkan bangunan gapura
2. Memasang ring pembatas jalan pada tikungan

5.8.2.2. Detail lokasi *Black Spot* Pada KM 8,5 – 9

Dari tabel 5.22. didapat jumlah kecelakaan terjadi semenjak tujuh tahun terakhir sebelum pelebaran terjadi pada tahun 1996 jumlah tingkat kecelakaan 2,89, tahun 1997 sebanyak 2,67, pada tahun 1998 sebanyak 2,00, setelah pelebaran terjadi pada tahun 1999 sebanyak 3,56, pada tahun 2000 sebanyak 2,89, pada tahun 2001 sebanyak 4,22, dan pada tahun 2002 sebanyak 2,67.

Daerah pada KM 8,5 – 9 merupakan daerah yang menduduki rangking ke satu untuk daerah *black spot* di jalan Parangtritis. Pada KM 8,5 merupakan daerah simpang tiga yang pada 1,5 tahun terakhir sudah dipasang lampu pengatur lalu lintas serta lampu penerangan jalan. Selain itu juga dilengkapi tanda penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Dari simpang tiga ini kearah selatan berjarak 100 meter, terdapat simpang tiga tanpa lampu pengatur lalu lintas. Berdasarkan pengamatan peneliti lalu lintas dari arah Jogja setelah ada tanda hijau langsung memacu kendaraannya, sedangkan dalam jarak 100 meter ada simpang tiga yang tidak begitu tampak jika dari arah Jogja, sehingga pada simpang tiga ini sering terjadi kecelakaan.

Upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada KM 8,5 – 9 adalah,

memasang lampu tanda berhati-hati.

5.8.2.3. Detail Lokasi *Black Spot* Pada KM 10,5 – 11

Berdasarkan tabel 5.22. didapat jumlah tingkat kecelakaan terjai semenjak tuju tahun terakhir. sebelum pelebaran terjadi pada tahun 1996 berjumlah 2,20, pada tahun 1997 berjumlah 1,40, pada tahun 1998 sebanyak 2,40, setelah pelebaran terjadi pada tahun 1999 berjumlah 3,00, pada tahun 2000 berjumlah 3,00, pada tahun 2001 berjumlah 3,40, dan pada tahun 2002 berjumlah 3,20.

Daerah pada KM 10,5 – 11 merupakan daerah yang menduduki ranking ke dua untuk daerah *black spot* di jalan Parangtritis. Pada KM 10,5 merupakan daerah pintu gerbang anak- anak sekolah dari tiga SLTA dan 1 SLTP, sehingga pada jam masuk dan pulang sekolah selalu penuh anak-anak sekolah, dan berakibat rawan kecelakaan. Pada KM 11 terdapat simpang empat yang dipasang lampu pengatur lalu lintas, serta lampu penerangan jalan, namun dalam jam sepi lalu lintas banyak terdapat pengemudi yang tidak mematuhi lampu pengatur lalu lintas sehingga sering menyebabkan kecelakaan.

Upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada KM 10,5 - 11 adalah :

1. Membuat tempat penyeberangan jalan bagi pejalan kaki baik *zebra croos* maupun jembatan penyeberangan pada KM 10,5.
2. Memasang rambu-rambu batas kecepatan, atau rambu-rambu untuk mengurangi kecepatan.

3. Penindakan tegas terhadap pelanggar lampu pengatur lalu lintas maupun batas kecepatan.

5.8.2.4. Detail Lokasi *Black Spot* Pada KM 11,5 – 12

Dari tabel 5.22 diperoleh jumlah tingkat kecelakaan selama tujuh tahun terakhir, sebelum pelebaran terjadi pada tahun 1996 berjumlah 1,40, pada tahun 1997 berjumlah 2,60, pada tahun 1998 berjumlah 2,80, setelah pelebaran terjadi pada tahun 1999 berjumlah 1,00, pada tahun 2000 berjumlah 2,60, pada tahun 2001 berjumlah 2,60, dan pada tahun 2002 berjumlah 2,80.

Daerah KM 11,5 – 12 merupakan daerah *black spot* pada ranking ke empat untuk jalan Parangtritis. Pada Km 11,5 merupakan daerah simpang tiga dengan jalan tanah yang tidak begitu tampak jika dilihat dari arah Parangtritis, karena terhalang oleh pepohonan dan bangunan pagar bumi. Pada KM 12 merupakan daerah simpang tiga dengan jalan tanah yang kecil dan posisinya agak menurun. Jalan tanah ini merupakan jalan keluar masuk kampung dan anak-anak sekolah SMK 1 Manding. Dalam posisi jalan yang demikian mengakibatkan lalu lintas yang akan memasuki jalan Parangtritis lewat jalur ini mengalami kesulitan, apalagi untuk menyeberang dalam keadaan padat lalu lintas, sehingga hal-hal seperti ini yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada KM 11,5 – 12 adalah:

1. Menimbun jalan tanah pada KM 12 agar sama tingginya dengan jalan Parangtritis.

2. Membuat tanda penyeberangan jalan bagi pejalan kaki pada KM 12

5.8.2.5. Detail Lokasi *Black Spot* Pada KM 6 – 6,5

Berdasarkan tabel 5.22. didapat jumlah kecelakaan sebelum pelebaran terjadi pada tahun 1996 sebanyak 1,11, pada tahun 1997 sebanyak 1,78, dan setelah pelebaran terjadi pada tahun 2001 terdapat 2,89, dan pada tahun 2002 terdapat 2,44. Daerah ini merupakan daerah *black spot* pada ranking kelima di jalan Parangtritis.

Pada KM 6,2 terdapat simpang tiga dengan jalan tanah arah timur, ini merupakan jalan kampung, dan pada KM 6,25 terdapat simpang tiga dengan jalan tanah arah barat, daerah ini merupakan daerah yang cukup ramai kendaraan keluar masuk persimpangan, selain itu tidak ada rambu-rambu tanda persimpangan maupun lampu sinyal. Pada KM 6,4 terdapat pintu gerbang ISI Yogyakarta, sehingga banyak kendaraan keluar masuk maupun penyeberang jalan yang melintasi daerah ini. Pada KM 6,5 terdapat simpang tiga dengan jalan tanah arah timur, lokasi KM 6 – 6,5 tidak ada rambu-rambu yang menunjukkan tanda untuk berhati-hati.

Usaha untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada KM 6 – 6,5 adalah:

1. Memasang rambu-rambu untuk berhati-hati
2. Memasang rambu-rambu persimpangan pada KM 6,25

5.8.2.6. Detail Daerah *Black Spot* Pada KM 5,5 – 6

Dari tabel 5.22. didapat jumlah kecelakaan sebelum pelebaran pada tahun 1996 sebesar 0,89, pada tahun 1997 sebesar 1,78, dan setelah pelebaran terjadi tahun 2000 sebesar 1,56, pada tahun 2001 sebesar 1,78, dan pada tahun 2002 sebesar 1,33.

Daerah ini merupakan daerah *black spot* pada ranking tuju setelah pelebaran di jalan Parangtritis.

Pada KM 5,6 terdapat kantor BPKP dan simpang tiga dengan jalan tanah arah barat, dan pada KM 5,7 terdapat simpang tiga dengan jalan arah timur masuk dusun Tarudan, dan tidak ada rambu-rambu jalan. Pada lokasi ini terdapat lampu penerangan jalan namun tertutup oleh pohon. Pada KM 5,9 terdapat simpang tiga arah barat yang merupakan jalan menuju SLTP 2 Sewon. Simpang tiga ini tidak nampak bila dilihat dari arah Parangtritis, serta tidak ada rambu-rambu maupun lampu penerangan.

Upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada KM 5,5 – 6 adalah:

1. Memasang rambu-rambu simpang tiga pada KM 5,9
2. Memangkas pohon yang menutupi lampu penerangan

5.8.2.7. Detail Lokasi Black Spot Pada KM 7 – 7,5

Dari tabel 5.22 diperoleh data tingkat kecelakaan sebelum pelebaran terjadi pada tahun 1998 sebesar 0,89, dan setelah pelebaran terjadi pada tahun 2000 sebesar 1,78, pada tahun 2001 sebesar 1,11, serta pada tahun 2002 sebesar 1,56.

Daerah pada KM 7 – 7,5 merupakan daerah *black spot* pada ranking ke delapan di jalan Parangtritis. Pada KM 7 terdapat simpang tiga dengan jalan tanah arah timur, dan pada KM 7,1 terdapat simpang tiga dengan jalan aspal arah timur, serta pada KM 7,25 terdapat simpang tiga dengan jalan tanah arah barat. Pada KM 7,2 – 7,4 terdapat usaha peternakan dan perumahan Alam Citra yang berada di

sebelah timur jalan, dan pada KM 7,2 ini terdapat simpang tiga dengan jalan aspal arah timur.

Upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada KM 7 – 7,5 adalah, dipasang rambu untuk menurunkan kecepatan kendaraan karena banyaknya persimpangan dengan jalan kampung, atau memberikan rambu-rambu batas kecepatan yang diperbolehkan.

5.8.2.8. Detail Daerah *Black Spot* Pada KM 7,5 - 8

Dari tabel 5.22. diperoleh data tingkat kecelakaan sebelum pelebaran terjadi pada tahun 1996 sebesar 0,89, dan setelah pelebaran terjadi pada tahun 2000 sebesar 1,78, pada tahun 2001 sebesar 1,11, serta pada tahun 2002 sebesar 1,56.

Pada KM 7,5 – 7,7 terdapat SLTP 1 Sewon, dan pada KM 7,7 terdapat simpang empat agak serong, yang arah timur merupakan jalan aspal dan yang arah barat merupakan jalan tanah. Di dekat pintu gerbang SLTP ini terdapat lampu sinyal untuk berhati-hati Pada daerah KM 7,8 terdapat tikungan dan beberapa persimpangan dengan jalan kampung, sehingga daerah ini rawan kecelakaan.

Upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada KM 7,5 – 8 adalah, memasang rambu-rambu untuk mengurangi kecepatan.

Tabel 5.23. Rekapitulasi Identifikasi Masalah dan Upaya Penanganan pada Block Spot

Lokasi Block Spot KM	Identifikasi Masalah	Upaya Penanganan
8,5-9	<ol style="list-style-type: none"> 1. Simpang tiga dengan lampu pengatur lalu lintas berdekatan tangan simpang tiga tanpa lampu pengatur lalu lintas. 2. Simpang tiga tanpa lampu pengatur lalu lintas tidak begitu tampak jika dari arah Jogja. 	<p>Memasang Lampu Sinyal untuk berhati-hati.</p>
10,5-11	<ol style="list-style-type: none"> 1. Banyak penyeberang jalan anak-anak sekolah 2. Banyak pelanggaran lampu lalu lintas pada simpang empat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Membuat penyeberangan jalan bagi pejalan kaki baik zebra cross maupun jembatan penyeberangan. 2. menindak secara tegas terhadap pelanggar lampu lalu lintas. 3. Memasang rambu-rambu batas kecepatan.
14,5-15	<ol style="list-style-type: none"> 1. Simpang empat dengan jalan tanah berada pada tikungan dan terhalang oleh gapura. 2. Sering terdapat lubang pada tikungan bagian dalam. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menghilangkan bangunan gapura. 2. Perbaiki jalan. 3. Memasang ring pembatas jalan pada tikungan.
11,5-12	<ol style="list-style-type: none"> 1. Simpang tiga dengan jalan tanah tidak tampak. 2. Simpang tiga dengan jalan tanah tingginya tidak sama. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan rambu simpang tiga. 2. Menimbun jalan tanah agar sama tingginya dengan Jalan Parangtritis. 3. Membuat tanda penyeberangan jalan pada KM 12.
6-6,5	<ol style="list-style-type: none"> 1. Simpang tiga pada KM 6,25 tidak ada rambu-rambu. 2. KM 6-6,5 tidak ada rambu-rambu untuk berhati-hati. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memasang rambu-rambu persimpangan pada KM 6,25. 2. Memasang rambu-rambu untuk berhati-hati.

5,5-6	<ol style="list-style-type: none"> 1. Simpang tiga pada KM 5,7 tidak terdapat rambu-rambu persimpangan dan lampu penerangan tertutup pohon. 2. Simpang tiga pada KM 5,9 tidak tampak jika dari arah Parangtritis dan tidak ada rambu-rambu persimpangan maupun lampu penerangan jalan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memasang rambu-rambu simpang tiga pada KM 5,9. 2. Memberikan lampu penerangan jalan. 3. Memangkas pohon yang menutupi lampu penerangan.
7,7,5	Banyak persimpangan dengan jalan kampung.	Memasang rambu untuk menurunkan kecepatan kendaraan, atau memberikan batas kecepatan.
7,5-8	Jalan KM 7,8 menikung dan ada beberapa persimpangan dengan jalan kampung.	Memasang rambu-rambu untuk menurunkan kecepatan kendaraan, atau memberikan batas kecepatan.

