

Dari kejadian-kejadian kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi beberapa bagian sebagai berikut (Suparma, 1995) :

1. *Black Spot* : Menspesifikasikan lokasi-lokasi kejadian kecelakaan yang biasanya berhubungan langsung dengan geometrik jalan, persimpangan, tikungan atau perbukitan.
2. *Black Site* : Menspesifikasikan dari panjang jalan yang mempunyai frekuensi kecelakaan tertinggi.
3. *Black Area* : Mengelompokkan daerah-daerah di mana sering terjadi kecelakaan.

Black Spot biasanya berkaitan dengan daerah perkotaan dimana lokasi kecelakaan dapat diidentifikasi dengan pasti dan tepat pada suatu titik tertentu. Untuk kasus-kasus spesifik, *black spot* ini juga seringkali dijumpai untuk jalan-jalan luar kota. kondisi umum yang sering dijumpai untuk jalan-jalan luar kota adalah *Black site* dimana kecelakaan terjadi pada segmen-segmen tertentu. *Black site* biasanya dijumpai pada daerah-daerah atau wilayah yang homogen, misalnya perumahan, industri, dan sebagainya .

2.2 Klasifikasi Kecelakaan Lalu-lintas

Korban manusia dalam kecelakaan lalulintas dikelompokkan dalam empat macam kelas, yaitu (Sartono, 1993) :

1. Klasifikasi berat (*fatal accident*), yaitu jika terdapat korban yang meninggal dunia meskipun hanya satu orang dengan atau tanpa korban luka-luka berat dan ringan.

3. Bayu dan Didik (2002)

Penelitian ini mengambil topik *Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Gunung Kidul Periode 1997-2001*. Pada penelitian ini peneliti menganalisis Daerah Rawan Kecelakaan di daerah tersebut dengan menggunakan metode *Equivalent Accident Numbers* (EAN) dan berdasarkan data kecelakaan dari kepolisian periode 1997-2001. Hasil dari penelitian ini menyatakan bahwa Daerah Rawan Kecelakaan dengan tingkat keparahan tertinggi yaitu di ruas jalan Wonosari – Semanu pada Km 3 dengan 14 kasus dengan faktor kecelakaan adalah akibat tidak tersedianya fasilitas jalan berupa lampu penerangan dan lampu peringatan disamping faktor kelalaian manusianya itu sendiri.

dapat dilakukan dengan cara yang bersifat koordinatif antara beberapa instansi pemerintah dan swasta.

Kecerobohan pengemudi di jalan raya disamping faktor dari luar, yang lebih penting lagi adalah kesadaran dari pengemudi sendiri dalam pengetahuan dan mentaati peraturan perundang-undangan lalulintas yang sudah ada. Kondisi pengusaha angkutan dalam mempertahankan kelangsungan hidup perusahaannya sering memakai sistem setoran dalam memperoleh pemasukan, sehingga banyak mempengaruhi pengemudi dalam menjalankan kendaraannya secara "brutal". Hal ini dapat terlihat dari sikap mereka yang antara lain :

1. Menghentikan kendaraannya pada tempat-tempat terlarang, sambil menunggu penumpang atau muatan.
2. Mengemudikan kendaraannya melebihi batas kecepatan yang diperkenankan (terutama kecepatan dalam kota).
3. Mengangkut beban atau muatan melebihi kapasitas kendaraan.
4. Menghentikan kendaraannya secara tiba-tiba, hanya karena ingin menaikkan penumpang, tanpa memperdulikan kendaraan yang ada dibelakangnya.

b. Faktor Fisik

Ketentuan-ketentuan dalam peraturan mengatakan, bahwa setelah pengemudi menjalankan tugasnya selama 4 (empat) jam berturut-turut, maka diperlukan istirahat. Kenyataan ini masih jarang dipatuhi, sehingga timbul kelelahan yang sangat mengganggu konsentrasi dan refleksi yang lambat, sehingga dapat menimbulkan gangguan keamanan dalam berlalulintas.

memiliki sikap refleks dan banyak yang tidak paham terhadap sopan santun berkendara.

5.2.4.2 Jalan

Jalan sebagai sarana transportasi dimungkinkan menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas disamping faktor manusia dan kendaraan. Kecelakaan pada jalan dikelompokkan menurut lokasi kecelakaan dan bentuk alinyemennya

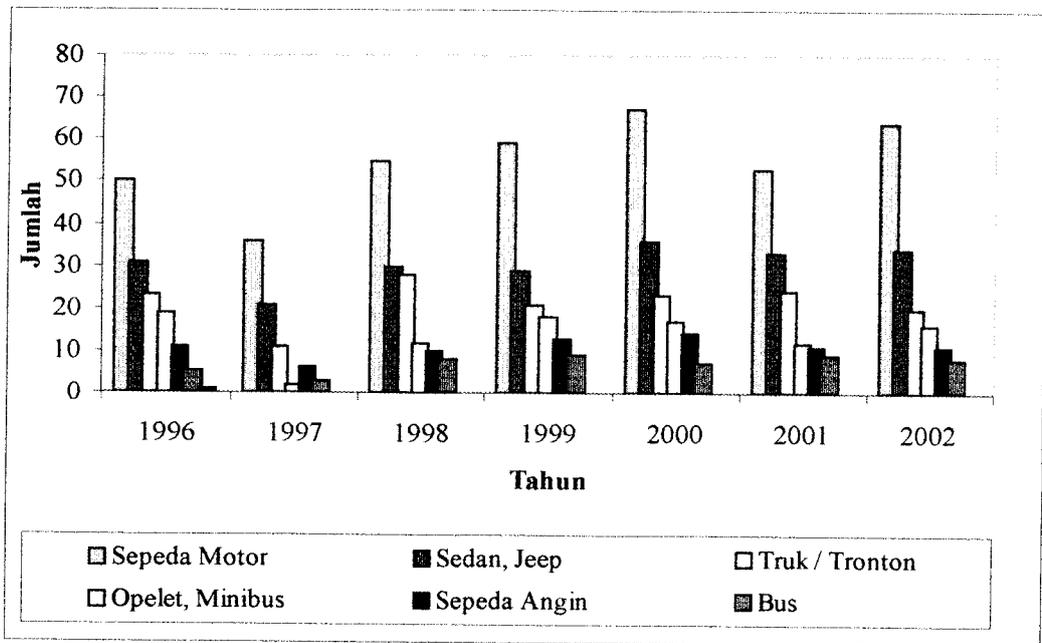
a. Lokasi Kecelakaan

Lokasi jalan dibedakan menjadi dua jenis yaitu jalan lurus dan persimpangan. Lokasi dan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Yogyakarta-Magelang selama kurun waktu 7 tahun dari tahun 1996 hingga 2002 dapat dilihat pada tabel 5.9 serta gambar 5.17 dan 5.18 dibawah ini.

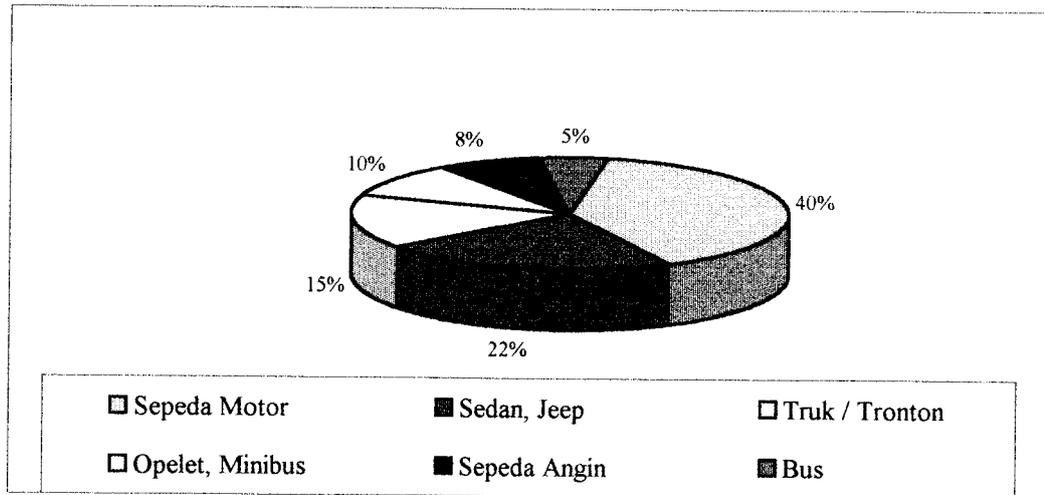
Tabel 5.9 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Lokasi Kecelakaan di Ruas Jalan Yogyakarta-Magelang pada tahun 1996-2002

Lokasi Kecelakaan	Tahun							Jumlah Laka	Prosentase %
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Ruas Jalan	52	48	50	58	60	55	51	374	72
Persimpangan	19	18	23	20	21	24	24	149	28
Jumlah	71	66	73	78	81	79	75	523	100

Sumber : Polres Sleman + RSUD Sleman + RSU Panti Rapih



Gambar 5.25 Jumlah Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan di Ruas Jalan Yogyakarta-Magelang pada tahun 1996-2002



Gambar 5.26 Prosentase Jumlah Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan di Ruas Jalan Yogyakarta-Magelang pada tahun 1996-2002

Dengan melihat hasil dari tabel 5.13 serta gambar 5.25 dan gambar 5.26 menunjukkan bahwa kendaraan sepeda motor merupakan kendaraan yang paling tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 384 kasus. Ini dapat menunjukkan

Tabel 5.19 *Black spot* untuk semua titik tahun 1999

No	Lokasi KM	Kecelakaan		Jumlah Kec	Pjg Jalan (Km)	Tingkat Kec	B spt \geq TK rata-rata
		Ruas	Periode				
1	4,5	Yogya - Sleman	1999	5	7.5	0.667	
2	5,6	Yogya - Sleman	1999	7	7.5	0.933	Black Spot
3	6,2	Yogya - Sleman	1999	2	7.5	0.267	
4	7,3	Yogya - Sleman	1999	8	7.5	1.067	Black Spot
5	8,3	Yogya - Sleman	1999	12	7.5	1.600	Black Spot
6	10,5	Yogya - Sleman	1999	5	7.5	0.667	
7	11,2	Yogya - Sleman	1999	3	7.5	0.400	
8	11,8	Yogya - Sleman	1999	6	7.5	0.800	Black Spot
9	13,5	Sleman - Tempel	1999	5	7.5	0.667	
10	14	Sleman - Tempel	1999	3	7.5	0.400	
11	15	Sleman - Tempel	1999	7	7.5	0.933	Black Spot
12	16	Sleman - Tempel	1999	8	7.5	1.067	Black Spot
13	17,5	Sleman - Tempel	1999	5	7.5	0.667	
14	19	Sleman - Tempel	1999	2	7.5	0.267	
Tingkat kecelakaan rata-rata						0.743	

Dari tabel 5.19 terlihat bahwa *black spot* untuk semua titik pada tahun 1999 terdapat lokasi yang mempunyai tingkat kecelakaan terendah yaitu pada Km 11,8 (Yogya-Sleman) sebesar 0,800 dengan 6 kasus kecelakaan dalam 1 tahunnya. Sedangkan tingkat kecelekaan paling tinggi terjadi pada Km 8,3 (Yogya-Sleman) sebesar 1,600 dengan 12 kasus kecelakaan tiap tahunnya dari tingkat kecelakaan rata-rata sebesar 0,743

Tabel 5.30 Lokasi *Black spot* tahun 2002

No	Lokasi KM	Ruas	Tingkat Kec
1	5,6	Yogya - Sleman	0.933
2	7,3	Yogya - Sleman	0.800
3	8,3	Yogya - Sleman	1.067
4	10,5	Yogya - Sleman	1.733
5	11,8	Yogya - Sleman	0.933
6	14	Sleman - Tempel	1.467

Tabel 5.31 Lokasi *Black spot* tahun 1996-2002

No	Lokasi KM	Ruas	Tingkat Kec
1	5,6	Yogya - Sleman	5.200
2	7,3	Yogya - Sleman	6.533
3	8,3	Yogya - Sleman	7.600
4	10,5	Yogya - Sleman	6.400
5	11,8	Yogya - Sleman	7.200
6	13,5	Sleman - Tempel	6.667
7	14	Sleman - Tempel	5.333
8	15	Sleman - Tempel	5.600

Dari hasil pengolahan data maka didapatkan daerah-daerah yang bias dikategorikan sebagai *Black Spot*. Untuk mendeteksi lebih detailnya, disini peneliti menguraikan untuk setiap titik *black spot* yang telah didapat seperti diatas, sehingga dari setiap titik dapat kita tentukan dan sarankan upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada masing-masing titik karena dari setiap titik tersebut memiliki karakteristik jalan yang berbeda-beda.

Dalam penelitian yang mengambil rentang waktu selama 7 tahun (1996-2002) ternyata dari 14 titik yang diamati terdapat 12 titik yang merupakan *Black Spot*. Hal ini dapat dilihat pada tabel 5.32 sampai dengan 5.43.

5.2.8.1 Uraian *Black spot* pada KM 4,5

Dari Tabel 5.32 didapat pada Km 4.5 daerah *black spot* terjadi pada tahun 2001 sebanyak 7 kali kecelakaan . Adapun penyebab utama kecelakaan lalu lintas yaitu kecepatan tinggi sebanyak 6 kali. dengan jenis tabrakan terbanyak depan samping_ sebanyak 3 kali. Pada situasi jalan lurus sebanyak 7 kali dan keadaan cuaca cerah 5 kali dengan permukaan jalan kering sebanyak 5 kali. Melihat permasalahan di atas faktor kecelakaan adalah manusia dengan penyebabnya kecepatan tinggi (data tabel 5.16a). berdasarkan pengamatan dilapangan Km 4,5 merupakan jalan lurus yang dilintasi kendaraan dengan kecepatan tinggi. Daerah disekitar Pom bensin Mlati dan kantor TVRI Yogya merupakan lokasi yang paling sering terjadi kecelakaan disamping juga banyak akses keluar masuk pemukiman penduduk dan tempat usaha disepanjang jalan tersebut. Juga marka jalan yang kurang jelas dan tidak ada median jalan. Adapun upaya -upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan di KM 4,5 adalah:

1. Memasang rambu-rambu lalulintas (Rambu keluar masuk pemukiman, rambu batas kecepatan)
2. Membuat median jalan untuk memisahkan jalur jalan yang berlawanan arah, Memperjelas marka jalan baik itu garis putus-putus maupun garis penuh.
3. membuat sarana parkir yang disediakan untuk parkir menuju tempat-tempat usaha.

No	Lokasi	Waktu		Kend	Kondisi korban		Usia	Sebab Kec	Situasi Jalan	Cuaca	Jenis Tabr	Permk Jalan	Uraian		
		Hr	Tgl/bln		Jam	Korb								Tsgk	Sex
1	JI Yogya – Sleman Dpn Lap Sepak bola Sendang adi	Jm	1/1	07.00	Spm	Lr	Pria	Mhs	2-4	Krg hati-hati	Lurus	Cerah	samping depan	Permk Jalan	Sepeda motor dari arah timur bertabrakan dengan sepeda motor dari arah utara yang akan belok
2	JI Yogya – Sleman Di depan kompleks Perum Jombor Baru	Sb	12/5	06.00	Spm	Lr	Pria	Pria Swasta	16	Rem blong	Lurus	Cerah	lepas kendali	kering	Sepeda motor dari arah utara menabrak penyeberang jalan
3	JI Yogya – Sleman Per4an Wahidin	Sn	14/6	17.00	Spm	Lb	Pria	Tani Swasta	60	Kec. Tinggi	Per4tan	Cerah	samping depan	kering	Mobil yang akan menyeberang tiba-tiba ada motor dari utara
4	JI Yogya – Sleman Per4an Wahidin	Sl	21/7	19.30	Spm	Lb	Pria	Sopir Swasta	40	Kec. Tinggi	Per4tan	Cerah	depan samping	kering	Motor yang dari arah barat akan menyeberang tiba-tiba dari arah utara motor kecepatan tinggi
5	JI Yogya – Sleman Dpn Lap Sepak bola Sendang adi	Rb	1/9	10.15	Spm	Lb	Pria	PNS Swasta	28	Krg hati-hati	Lurus	Hujan	depan depan	basah	Truk dari arah utara bertabrakan dengan motor dari arah selatan yang sedang menyalip
6	JI Yogya – Sleman Di depan kompleks Perum Jombor Baru	Sb	12/11	12.45	Bus	Lr	Pria	Swasta	51	Kec. Tinggi	Lurus	Hujan	depan samping	basah	Bus yang akan mengambil penumpang/berhenti tiba-tiba ditabrak mobil dari belakang

Sumber : Polres Sleman 2003