

PERPUSTAKAAN FTSP UII	
HADIAH/BELE	
TGL. TERIMA :	13 Desember 2007
NO. JUDUL :	002158
NO. INV. :	5120002158001
NO. INDEK :	

**TUGAS AKHIR**

**ANALISIS KECELAKAAN LALULINTAS  
PADA RUAS JALAN JOGJA – SOLO  
TAHUN 2004**



**Disusun Oleh :**

**Pepi Ameria 00 511 115**

**JURUSAN TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA  
2006**

MILIK PERPUSTAKAAN  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN  
PERENCANAAN UII YOGYAKARTA

**TUGAS AKHIR**  
**ANALISIS KECELAKAAN LALULINTAS**  
**PADA RUAS JALAN JOGJA – SOLO**  
**TAHUN 2004**

**Diajukan Kepada Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Untuk Memenuhi  
Persyaratan Memperoleh Derajat Sarjana Strata 1 Teknik Sipil**

**Disusun Oleh :**

**Pepi Ameria 00 511 115**

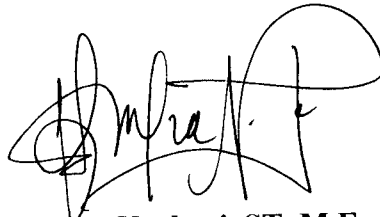
**JURUSAN TEKNIK SIPIL**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**  
**YOGYAKARTA**  
**2006**

**TUGAS AKHIR**  
**ANALISIS KECELAKAAN LALULINTAS**  
**PADA RUAS JALAN JOGJA – SOLO**  
**TAHUN 2004**

**Disusun Oleh :**

**Pepi Ameria 00 511 115**

**Telah diperiksa dan disetujui oleh :**  
**Pembimbing :**



**Berlian Kushari, ST, M.Eng**

**Tanggal : 9/10 - 2006**

## **MOTTO**

*" Mungkin saya tak dapat mengubah dunia yang saya lihat di sekeliling saya, tetapi saya dapat mengubah cara saya memandang dunia di dalam diri saya. Sikap anda menentukan perbuatan anda. Perbuatan anda akan menentukan prestasi anda." (John C. Maxwell)*

*" Jangan takut mencoba! Jangan takut memulai! Bila telah diperjuangkan dengan sungguh-sungguh, hasilnya sukses atau gagal, sesungguhnya semangat perjuangan itu telah memiliki nilai kesuksesan tersendiri! Jangan Pernah Menyesal " (Andrie Wongso)*

*" Kebiasaan yang terlatih akan melahirkan keahlian! Mari pelihara dan kembangkan kebiasaan berpikir sukses! Bersikap sukses! Sehingga terbentuk karakter sukses yang akan membawa kita pada puncak kejayaan." (Andrie Wongso)*

*" Tekad merupakan sumber motivasi bagi kemajuan dan kesuksesan! Mereka yang memiliki tekad yang kuat, Dia bisa menciptakan apa yang tidak mungkin menjadi mungkin!" (Andrie Wongso)*

*" Jati diri kita adalah sama-sama manusia! Tidak ada alasan untuk merasa kecil dan kerdil dibandingkan dengan orang lain. Jika orang lain bisa sukses, kita pun bisa sukses!" (Andrie Wongso)*

*" Jadikan keraguan dan ejekan sebagai cambuk untuk memperkuat tekad dan perjuangkan dengan segenap kemampuan yang ada, buktikan semua mimpi dapat menjadi kenyataan." (Andrie Wongso)*



## **PERSEMBAHAN**

### **Sebuah Persembahan dari Pepi Untuk :**

- ✚ Mama dan Papa, terima kasih buat doa dan dukungannya selama mengerjakan tugas akhir ini.
  
- ✚ Mas Trie, terima kasih banyak buat bantuannya dalam mengumpulkan data-data untuk tugas akhir ini.
  
- ✚ Yosie Rizal, terima kasih bantuannya buat seminar tugas akhirku.
  
- ✚ Seluruh staf karyawan di FTSP, terima kasih yang sudah banyak membantu.

## KATA PENGANTAR



*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas karunia dan rahmat-Nya hingga penyusun dapat melaksanakan serta menyusun laporan tugas akhir ini dengan baik.

Laporan tugas akhir ini disusun sebagai syarat menempuh jenjang pendidikan Strata Satu (S-1) pada Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta.

Selama melaksanakan dan menyusun laporan tugas akhir ini, penyusun mendapatkan banyak bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Dalam kesempatan ini penyusun menyampaikan terima kasih kepada :

1. Dr. Ir. H. Ruzardi, MS, selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia,
2. Ir. H. Faisol A.M., MS, selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia,
3. Almarhum Ir. H. Balya Umar, Msc, selaku Dosen Pembimbing Tugas Akhir,
4. Berlian Kushari, ST, M.Eng, selaku Dosen Pembimbing dan Penguji Tugas Akhir,

5. Ir. H. Bachnas, Msc, selaku Dosen Penguji Tugas Akhir,
6. Rizki Budi Utomo, ST, MT, selaku Dosen Penguji Tugas Akhir,
7. Segenap staf bagian Lakalantas Polres Klaten,
8. Segenap staf bagian Lakalantas Polres Sleman,
9. Segenap staf SAMSAT DIY (Yogyakarta),
10. Segenap staf Biro Pusat Statistik DIY (Yogyakarta),
11. Segenap staf Rumah Sakit Dr. Soeradji Tirtonegoro Klaten,
12. Segenap staf Jurusan Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia Yogyakarta,
13. Rekan-rekan seprofesi dan semua pihak yang telah memberi masukan dan saran untuk penyelesaian Tugas Akhir.

Semoga seluruh amal dan kebaikan yang diberikan dapat diterima dan mendapatkan ridho dari Allah SWT.

Penyusun menyadari bahwa laporan tugas akhir ini belum dapat dikatakan sempurna karena masih terdapat banyak kekurangan dan kesalahan. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penyusun mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan laporan ini. Penyusun berharap semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

***Wassalamu'alaikum Wr. Wb.***

Yogyakarta, Oktober 2006

Penyusun,

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN MOTTO .....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR SIMBOL .....</b>	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xviii</b>
<b>INTISARI .....</b>	<b>xix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	4
1.3 Tujuan .....	5
1.4 Batasan Masalah .....	5
1.5 Manfaat Penelitian .....	6
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>9</b>
2.1 Kecelakaan Lalulintas .....	9
2.2 Klasifikasi Kecelakaan Lalulintas .....	12
2.3 Korban Kecelakaan .....	13
2.4 Penelitian Sejenis Yang Telah Dilakukan Sebelumnya .....	14

<b>BAB 111 LANDASAN TEORI .....</b>	<b>17</b>
3.1 Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalulintas .....	17
3.1.1 Faktor Jalan dan Lingkungan ( <i>Road and Environmental Factor</i> ) .....	18
3.1.2 Faktor Kendaraan ( <i>Vehicle Factor</i> ) .....	18
3.1.3 Faktor Manusia ( <i>Human Factor</i> ) .....	20
3.2 Data Kecelakaan Lalulintas .....	25
3.2.1 Data Utama ( <i>Primary Base Data</i> ) .....	25
3.2.2 Data Tambahan ( <i>Supplementary Base Data</i> ) .....	26
3.2.3 Data Pelengkap ( <i>Complementary Base Data</i> ) .....	27
3.2.4 Data Administrasi ( <i>Administrative Base Data</i> ) .....	27
3.3 Angka Kecelakaan .....	28
3.4 Daerah Rawan Kecelakaan .....	31
<b>BAB IV METODE PENELITIAN .....</b>	<b>33</b>
4.1 Pelaksanaan Penelitian .....	33
4.2 Prosedur Penelitian .....	34
4.2.1 Studi Literatur atau Pustaka .....	36
4.2.2 Pengumpulan Data .....	36
4.3 Analisis Data .....	37
4.4 Alternatif Pemecahan .....	37
4.5 Kesimpulan dan Saran .....	38
<b>BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>39</b>
5.1 Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan .....	39
5.2 Tipe Kecelakaan Lalulintas .....	40
5.3 Kecelakaan Pada Ruas Jalan .....	42
5.4 Kendaraan Yang Terlibat .....	44
5.5 Waktu Kecelakaan .....	47

5.6	Pendidikan Pelaku Kecelakaan .....	48
5.7	Jenis Kelamin dan Umur Korban .....	50
5.7.1	Jenis Kelamin .....	50
5.7.2	Umur Korban Kecelakaan .....	52
5.8	Status Pelaku Kecelakaan .....	53
5.9	Angka Kecelakaan .....	55
5.9.1	Angka Kecelakaan Per Km ( <i>Accident Rate Per Kilometers</i> ) .....	56
5.9.2	Angka Keterlibatan Kecelakaan ( <i>Accident Involvement Rate</i> ) .....	57
5.9.3	Angka Kematian Berdasarkan Populasi ( <i>Accident Rate Based on Population</i> ) .....	58
5.9.4	Angka Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan – Km Perjalanan ( <i>Accident Rate on Vehicle-Km of Travel</i> ).....	59
5.9.5	Saverity Index .....	60
5.10	Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan .....	61
5.10.1	Analisis <i>Black Spot</i> .....	61
5.10.1.1	Analisis Lokasi <i>Black Spot</i> pada KM 9 .....	66
5.10.1.2	Analisis Lokasi <i>Black Spot</i> pada KM 11,5 .....	71
5.10.1.3	Analisis Lokasi <i>Black Spot</i> pada KM 12 .....	78
5.10.1.4	Analisis Lokasi <i>Black Spot</i> pada KM 16 .....	83
5.10.2	Analisis <i>Black Site</i> .....	87
5.10.2.1	Analisis Lokasi <i>Black Site</i> pada KM 9 – KM 10 .....	89
5.10.2.2	Analisis Lokasi <i>Black Site</i> pada KM 11 – KM 12 .....	90

5.10.2.3 Analisis Lokasi <i>Black Site</i> pada KM 12 – KM 13 .....	91
5.10.2.4 Analisis Lokasi <i>Black Site</i> pada KM 16 – KM 17 .....	93
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>95</b>
6.1 Kesimpulan .....	95
6.2 Saran-saran .....	97
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>98</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>100</b>

## DAFTAR TABEL

5.1	Tipe-tipe Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja-Solo Tahun 2004.....	40
5.2	Jumlah Kecelakaan Ditinjau Dari Tingkat Keparahan pada Ruas Jalan Jogja-Solo Tahun 2004 .....	42
5.3	Jumlah Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja-Solo Tahun 2004 .....	44
5.4	Jenis Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja – Solo Tahun 2004 .....	46
5.5	Waktu Kejadian Kecelakaan .....	47
5.6	Tingkat Pendidikan Terakhir Pelaku Kecelakaan .....	49
5.7	Jenis Kelamin Korban Kecelakaan .....	50
5.8	Umur Korban Kecelakaan .....	52
5.9	Status Pelaku Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja-Solo Tahun 2004 .....	54
5.10	Angka Kecelakaan Km/Tahun .....	57
5.11	Angka Kematian Berdasarkan Populasi .....	58
5.12	Angka Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan-Km Perjalanan .....	59
5.13	Indeks Kekerasan .....	60
5.14	Rekapitulasi Angka Kecelakaan .....	60
5.15	<i>Black Spot</i> Untuk Semua Titik Tahun 2004 .....	61
5.16	Lokasi <i>Black Spot</i> Pada Tahun 2004 .....	62
5.17	Data Detail <i>Black Spot</i> Km 9 .....	63



5.18	Data Detail <i>Black Spot</i> Km 11.5 .....	69
5.29	Data Detail <i>Black Spot</i> Km 12 .....	74
5.20	Data Detail <i>Black Spot</i> Km 16 .....	81
5.21	Rekapitulasi Identifikasi Masalah Titik <i>Black Spot</i> dan Upaya Penanganan .....	86
5.22	<i>Black Site</i> Untuk Semua Daerah Tahun 2004 .....	87
5.23	Rekapitulasi Identifikasi Masalah <i>Black Site</i> dan Upaya Penanganan .....	94

## DAFTAR GAMBAR

1.1	Peta Lokasi Penelitian (Kabupaten Sleman) .....	7
1.2	Peta Lokasi Penelitian (Kabupaten Klaten) .....	8
4.1	Diagram <i>Flow Chart</i> Penelitian .....	35
5.1	Tipe-tipe Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja-Solo .....	41
5.2	Persentase Tipe Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja-Solo .....	41
5.3	Jumlah Korban Kecelakaan Berdasarkan Tingkat Keparahan pada Ruas Jalan Jogja-Solo Tahun 2004 .....	43
5.4	Persentase Kecelakaan Ditinjau Dari Tingkat Keparahan Korban pada Ruas Jalan Jogja-Solo .....	43
5.5	Jumlah Jenis Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja- Solo .....	44
5.6	Persentase Jenis Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja-Solo .....	45
5.7	Waktu Kejadian Kecelakaan pada Tahun 2004 .....	47
5.8	Persentase Waktu Kejadian Kecelakaan Lalulintas Tahun 2004 .....	48
5.9	Persentase Tingkat Pendidikan Terakhir Pelaku Kecelakaan .....	49
5.10	Tingkat Pendidikan Terakhir Pelaku Kecelakaan .....	50
5.11	Jumlah Jenis Kelamin Korban Kecelakaan .....	51
5.12	Persentase Jenis Kelamin Korban Kecelakaan .....	51

5.13	Umur Korban Kecelakaan .....	52
5.14	Persentase Korban Kecelakaan .....	53
5.15	Status Pelaku Kecelakaan Lalulintas .....	54
5.16	Persentase Status Pelaku Kecelakaan Lalulintas .....	55
5.17	Lokasi <i>Black Spot</i> KM 9 pada Siang Hari .....	67
5.18	Lokasi <i>Black Spot</i> KM 9 pada Malam Hari .....	68
5.19	Lokasi <i>Black Spot</i> KM 11,5 pada Siang Hari .....	72
5.20	Lokasi <i>Black Spot</i> KM 11,5 pada Malam Hari .....	72
5.21	Lokasi <i>Black Spot</i> KM 12 pada Siang Hari .....	79
5.22	Lokasi <i>Black spot</i> KM 12 pada Malam Hari .....	80
5.23	Lokasi <i>Black Spot</i> KM 16 pada Siang Hari .....	84
5.24	Lokasi <i>Black Spot</i> KM 16 pada Malam Hari .....	85

## DAFTAR SIMBOL

A	=	Jumlah total dari kecelakaan yang terjadi setahun
B	=	Jumlah total kematian lalulintas dalam setahun
C	=	Jumlah kecelakaan (kematian atau luka-luka atau kecelakaan total) per tahun
F	=	Banyaknya kecelakaan fatal (setahun/waktu)
D-B	=	Depan-Belakang
D-D	=	Depan-Depan
D-S	=	Depan-Samping
JK	=	Jumlah kecelakaan selama T tahun
L	=	Panjang dari bagian jalan raya
LB	=	Luka berat
LK	=	Lepas kendali
LR	=	Luka ringan
MD	=	Meninggal dunia
P	=	Populasi
Rai	=	Angka keterlibatan kecelakaan per 100.000.000 kendaraan per km
Ram	=	Angka kecelakaan total per km tiap tahun
Rav	=	Angka kecelakaan per 100.000.000 kendaraan per km
Rap	=	Angka kematian per 100.000 populasi
SI	=	Indeks kekerasan
SPM	=	Sepeda motor

S-S = Samping-Samping

T = Waktu periode analisis

Vt = *Vehicle-kilometers of travel*

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Peta Lokasi Penelitian dan Daerah Titik - Titik Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja-Solo Tahun 2004 .....	100
Lampiran 2	Data Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja-Solo Tahun 2004 .....	101
Lampiran 3	Jumlah Penduduk DIY Tahun 2004 .....	102
Lampiran 4	Jumlah Kendaraan Bermotor Kota DIY Tahun 2004 .....	103
Lampiran 5	Data Teknis Jalan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta & Jawa Tengah .....	104
Lampiran 6	Data Korban Kecelakaan dari Rumah Sakit Dr. Soeradji Tirtonegoro Klaten Tahun 2004 .....	105

## ***INTISARI***

*Ruas jalan Jogja-Solo merupakan jalan utama sebagai penghubung Kota Solo dan Yogyakarta. Sebagai konsekuensinya, maka pergerakan lalu lintas di ruas jalan Jogja-Solo dari tahun ke tahun cukup tinggi dan terus mengalami peningkatan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kecelakaan pada ruas jalan Jogja-Solo (km 8 – km 28), dengan cara menentukan daerah rawan kecelakaan (DRK), angka kecelakaan, mengevaluasi karakteristik kecelakaan dan faktor-faktor penyebabnya.*

*Data yang digunakan untuk menganalisis adalah data primer yang didapatkan dari hasil pengamatan dan data sekunder yang merupakan catatan mengenai data kecelakaan dalam wilayah penelitian serta instansi terkait seperti dari Kepolisian Resort Sleman & Resort Klaten, Rumah Sakit Dr. Soeradji Tirtonegoro Klaten, kantor Biro Pusat Statistik DIY dan kantor Samsat DIY selama satu tahun terakhir (tahun 2004). Data yang diperoleh dianalisis dengan metode “black spot” dan “black site”.*

*Hasil analisis menunjukkan bahwa Daerah Rawan Kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Jogja-Solo terdapat pada Km 9, Km 11,5, Km 12, dan Km 16. Selama tahun 2004 jumlah kecelakaan sebanyak 19 kasus dengan perincian korban meninggal dunia 4 orang, luka berat 9 orang, dan luka ringan 12 orang. Tipe kecelakaan yang sering terjadi adalah depan - samping sebesar 36,84%. Jenis kendaraan yang sering terlibat kecelakaan yaitu sepeda motor sebesar 36,84%. Waktu terjadinya kecelakaan yang sering terjadi antara jam 08.01 – 12.00 WIB sebesar 36,84%. Tingkat pendidikan terakhir pelaku yang terbanyak adalah SMU sebesar 37,84%. Jenis kelamin yang sering terlibat kecelakaan adalah laki-laki sebesar 60,65%. Usia korban kecelakaan terbesar adalah umur 15-24 tahun sebesar 34,90%. Status pelaku yang sering terlibat kecelakaan adalah swasta sebesar 54,05%.*

*Kata-kata kunci : Analisis Kecelakaan, Daerah Rawan Kecelakaan, Jalan Jogja – Solo, Black Spot, Black Site.*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Jalan raya merupakan prasarana transportasi yang paling besar pengaruhnya terhadap perkembangan sosial ekonomi masyarakat, sektor transportasi darat dengan prasarana jalan raya merupakan prasarana transportasi yang paling besar menerima pengaruh adanya peningkatan taraf hidup. Fungsi utama jalan raya sebagai prasarana untuk melayani pergerakan lalu lintas manusia dan barang secara aman, nyaman, cepat dan ekonomis menuntut adanya jalan raya yang memenuhi persyaratan tertentu.

Perubahan pertumbuhan jumlah penduduk yang semakin besar dan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi di berbagai bidang, salah satunya adalah berupa perkembangan teknologi transportasi, yang merupakan faktor integral dari kehidupan masyarakat dalam mendukung kelangsungan hidupnya di zaman modern sekarang ini. Dengan meningkatnya taraf hidup masyarakat, akan berpengaruh pada permintaan sarana transportasi. Dari hasil penelitian di Inggris menunjukkan peningkatan yang cepat dalam hal kepemilikan kendaraan (330.000 kendaraan di tahun 1919 menjadi 2.270.000 kendaraan pada tahun 1930) yang dampaknya juga akan membawa peningkatan pada korban-korban kecelakaan (dari 50.000 korban pada tahun 1919 menjadi 185.000 pada tahun 1930) (Hobbs, 1979).



Di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta terutama pada kota Yogyakarta yang merupakan kota pelajar, kota budaya dan juga salah satu kota tujuan wisata terbesar di Indonesia juga tidak luput dari masalah tersebut, jumlah kendaraan yang melintas di jalan-jalan di Yogyakarta semakin banyak sehingga membawa pengaruh yang sangat besar terhadap perilaku pengguna jalan raya yang berdampak meningkatnya kasus-kasus kecelakaan lalulintas.

Di samping itu, secara geografis Yogyakarta yang terletak di sebelah selatan Propinsi Jawa Tengah merupakan daerah yang potensial terhadap pergerakan arus lalulintas di jalur selatan pulau Jawa. Dalam upaya mengurangi kepadatan di jalur utara pulau Jawa, Yogyakarta akan menjadi lokasi yang strategis untuk menampung peningkatan perjalanan yang berkembang sebagai dampak dari peningkatan pelayanan jalan-jalan trans Jawa bagian selatan. Sebagai konsekuensi dari keadaan tersebut, maka pergerakan lalulintas jalan di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dari tahun ke tahun cukup tinggi dan terus mengalami peningkatan bukan hanya pergerakan di dalam Propinsi DIY saja tetapi juga arus lalulintas dari dan keluar Propinsi DIY maupun yang hanya melintasi Propinsi DIY.

Salah satu ruas jalan Propinsi DIY yang termasuk daerah rawan kecelakaan adalah ruas jalan Yogyakarta-Solo. Jalan ini termasuk jalan propinsi serta merupakan jalan arteri atau penghubung antar kota dan propinsi. Tingkat perilaku manusia sebagai pengendara kendaraan bermotor di sepanjang jalan tersebut saat ini sudah sangat buruk dengan banyaknya kecelakaan yang sering terjadi di jalur tersebut.

Survey membuktikan, daftar urutan kematian terbesar di Indonesia ternyata kecelakaan lalulintas merupakan salah satu faktor penyebab kematian yang terbesar. Dalam kurun waktu dua belas tahun (1980-1992) di Indonesia telah terjadi 466.441 kecelakaan lalulintas dengan akibat 129.583 orang meninggal, 237.024 orang luka berat dan 329.756 orang luka ringan (Dewanti, 1996).

Melihat fenomena yang ada di atas, studi analisis daerah rawan kecelakaan akan sangat bermanfaat untuk mengetahui terutama karakteristik kecelakaan yang terjadi di ruas jalan tersebut, yang nantinya dapat digunakan untuk mencegah meningkatnya jumlah angka kecelakaan dan melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan keselamatan dalam berlalulintas. Studi tentang daerah rawan kecelakaan sangat berguna dalam merumuskan cara-cara pencegahan kecelakaan (*accident prevention*) maupun pengurangan kecelakaan (*accident reduction*) dan melakukan evaluasi terhadap peningkatan keselamatan lalulintas yang telah dilaksanakan. Oleh karena itu penulis merasa tertarik untuk melakukan studi dan kajian dengan judul :

*“Analisis Kecelakaan Lalulintas pada Ruas Jalan Jogja - Solo Tahun 2004”*.

Analisis kecelakaan yang ditinjau adalah pada tahun 2004 saja, karena pada tahun tersebut ruas jalan Jogja – Solo sudah menjadi 2 jalur, dan untuk dapat mengetahui tingkat kecelakaan di lokasi tersebut.

## 1.2 Rumusan Masalah

Seiring dengan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor di jalan raya telah menimbulkan banyak masalah baru yang bersifat sosial, salah satunya adalah kecelakaan yang dapat menyebabkan kematian, luka berat, luka ringan, dan kerugian material yang tidak sedikit bahkan tak jarang banyak menelan korban jiwa. Besarnya hambatan samping yang terjadi di jalan baik dalam kota maupun luar kota serta peningkatan jumlah kendaraan yang besar tidak diikuti dengan penambahan fasilitas jalan raya yang memadai sehingga jalan menjadi padat, dan tingkat pelayanan jalan menjadi berkurang, maka secara otomatis dapat meningkatkan angka kecelakaan lalulintas.

Upaya penanggulangan kecelakaan perlu dilakukan dengan tujuan agar peluang terjadinya kecelakaan dapat dikurangi dengan cara tindakan manajemen dan rekayasa lalulintas pada daerah-daerah yang rawan kecelakaan serta titik/lokasi-lokasi yang berbahaya. Dengan demikian masalah yang terjadi dapat dirumuskan sebagai berikut :

*“ Bagaimana menentukan daerah rawan kecelakaan (DRK) pada ruas jalan Jogja-Solo, dengan cara mengevaluasi kondisi kecelakaan, jenis-jenis kecelakaan, dan faktor-faktor penyebabnya serta analisis Black Spot & Black Site ”*

### **1.3 Tujuan**

Tujuan dari penelitian tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Menentukan angka kecelakaan di ruas jalan yang diteliti dengan menghitung angka kecelakaan per km, angka keterlibatan kecelakaan, angka kematian berdasarkan populasi, angka kecelakaan berdasarkan kendaraan-km perjalanan, dan indeks kekerasan.
2. Mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan dengan analisis *black spot* dan *black site*.
3. Mengidentifikasi jenis-jenis kecelakaan lalulintas yang terjadi di ruas jalan yang diteliti.
4. Mengidentifikasi faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas.
5. Memberikan masukan untuk menurunkan tingkat kecelakaan yang terjadi.

### **1.4 Batasan Masalah**

Mengingat luasnya permasalahan dan keterbatasan waktu yang diberikan, maka tugas akhir ini dibatasi hanya pada permasalahan sebagai berikut :

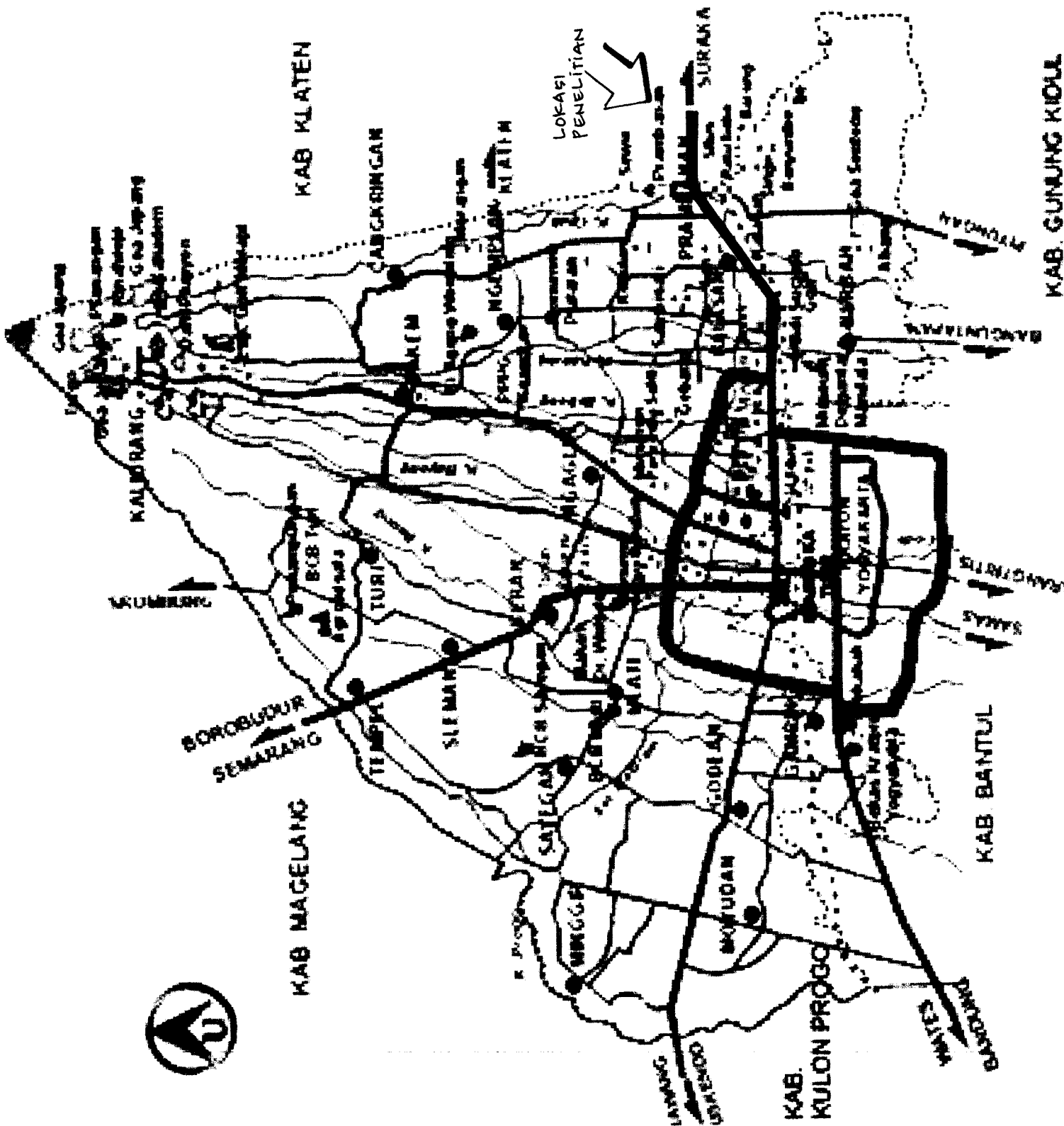
1. Dalam melakukan penelitian ini banyak hambatan yang didapatkan khususnya hambatan dalam proses pengumpulan data, maka dalam proses pengolahan data atau analisisnya tidak dapat menggunakan data kecelakaan selama minimal 3 (tiga) tahun, tetapi hanya 1 (satu) tahun saja yaitu pada tahun 2004.

2. Analisis daerah rawan kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan metode analisis *black spot* dan *black site* dengan menghitung angka kecelakaan per km, angka keterlibatan kecelakaan, angka kematian berdasarkan populasi, angka kecelakaan berdasarkan kendaraan-km perjalanan, dan indeks kekerasan.
3. Analisis penyebab kecelakaan tidak meninjau layak atau tidaknya kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan.
4. Faktor manusia yang terlibat ditinjau dari umur, jenis kelamin, pekerjaan, dan tingkat pendidikan.

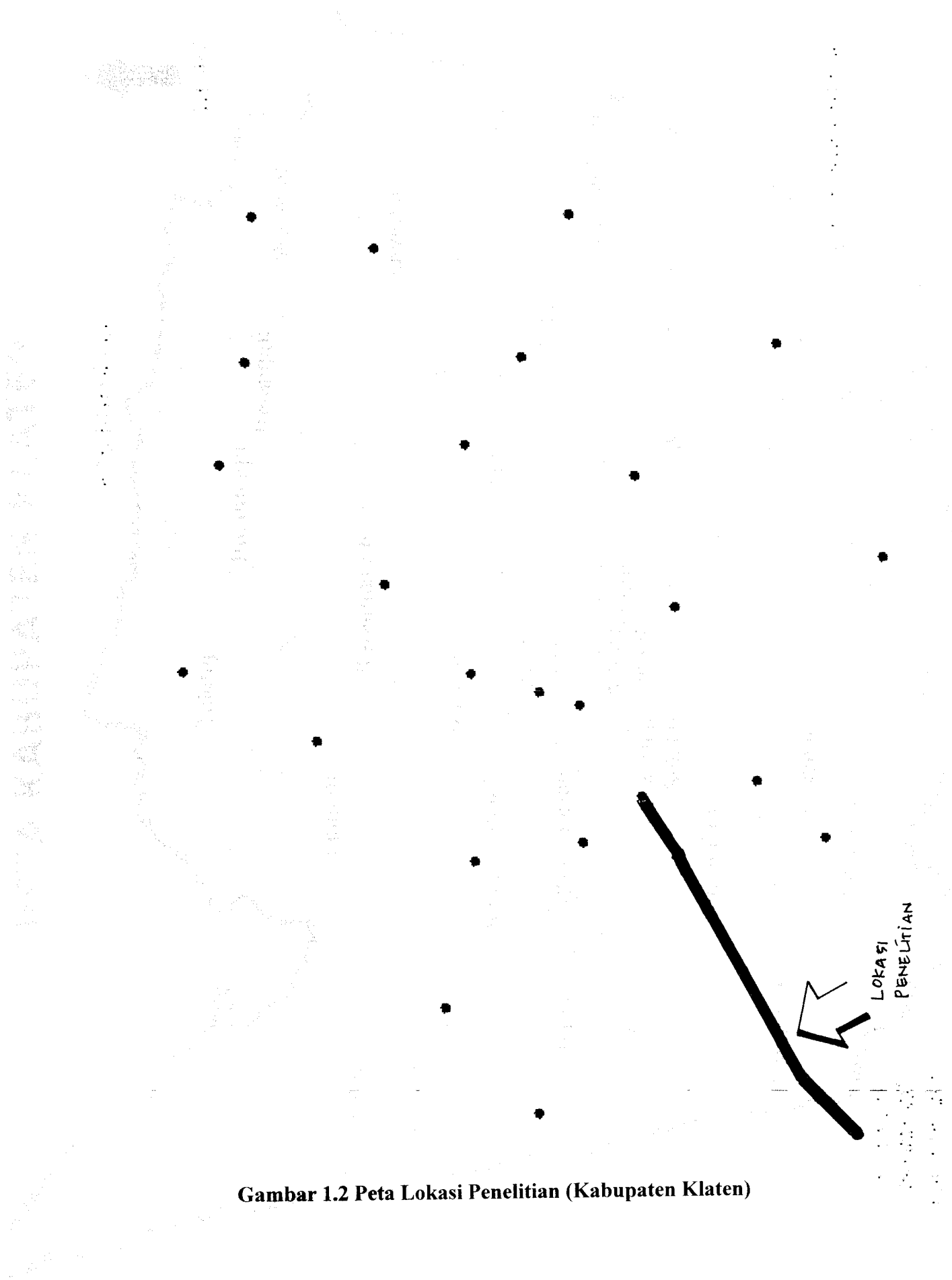
### **1.5 Manfaat Penelitian**

Hasil Penelitian tugas akhir ini diharapkan dapat mengetahui daerah rawan kecelakaan serta memberikan alternatif pemecahan dalam menurunkan tingkat kecelakaan sehingga dapat meningkatkan kenyamanan, keamanan dan keselamatan para pengguna jalan dalam berlalu lintas.

Lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.1 dan Gambar 1.2



Gambar 1.1 Peta Lokasi Penelitian (Kabupaten Sleman)



**Gambar 1.2 Peta Lokasi Penelitian (Kabupaten Klaten)**

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Kecelakaan Lalulintas**

Kepadatan dan kesibukan lalulintas merupakan cermin dari kesibukan manusia dalam melaksanakan aktifitas sehari-hari (bekerja, belanja, bertamu, rekreasi dan lain-lain). Aktifitas ini kebanyakan mengambil tempat pada sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah dan lain-lain). Dalam pemenuhan kebutuhan manusia melakukan perjalanan daerah dari satu daerah ke daerah yang lainnya kebanyakan dengan menggunakan jaringan transportasi (jalan, bus, sepeda motor dan lain-lain). Hal ini menyebabkan arus manusia, kendaraan dan barang yang cukup padat dan akan mengakibatkan berbagai macam interaksi, misalnya interaksi antara pekerja dengan tempat kerja, antara ibu rumah tangga dengan pasar, antara pelajar dengan sekolah. Dalam melaksanakan beberapa interaksi ini hampir semua interaksi memerlukan perjalanan, dan oleh sebab itu akan menghasilkan arus lalulintas yang cukup tinggi dan hal ini tentunya berdampak terhadap meningkatnya angka kecelakaan. Dari beberapa instansi baik perorangan maupun kelompok, kecelakaan lalulintas dapat didefinisikan sebagai berikut :

1. *National Safety Council* (1996) dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi (2004), menyatakan bahwa kecelakaan adalah suatu rentetan kejadian yang biasanya mengakibatkan kematian, luka atau kerusakan harta benda



yang tidak disengaja dan terjadi di jalan atau tempat yang terbuka untuk umum dan digunakan untuk lalu lintas kendaraan.

2. Peraturan Pemerintah RI No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dan diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.
3. Carter (1978) dalam Fachrurrozy (1996), mengartikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait.

Rendahnya tingkat kedisiplinan dari pengguna jalan khususnya pengendara sepeda motor di Yogyakarta dapat dilihat dengan banyaknya pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas di beberapa tempat.

Berdasarkan penelitian (Nazyf, 1990 dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004), tipe-tipe kecelakaan di tempat rawan kecelakaan yang umum ditemukan antara lain adalah sebagai berikut ini.

1. Hilangnya kendali atas kendaraan yang menyebabkan kendaraan selip atau terbalik.

2. Tabrakan sewaktu mendahului kendaraan lain (menyiap) kendaraan yang ada di depannya.
3. Mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan yang ditetapkan untuk jalan tersebut.

Dari kejadian-kejadian kecelakaan tersebut, kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi beberapa bagian sebagai berikut (Suparma, 1995 dalam Fachrurrozy, 1996) :

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 yang lokasi kecelakaannya dapat diidentifikasi dengan pasti dan tepat pada satu titik tertentu. Untuk kasus-kasus spesifik, *black spot* juga seringkali dijumpai pada ruas jalan di luar kota. Kondisi umum yang sering dijumpai pada ruas jalan di luar kota adalah *black site*, yang merupakan titik terjadinya kecelakaan 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 dalam Iskandar, 1986) :

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.
2. Klasifikasi sedang (*serious injury accident*), yaitu jika tidak terdapat korban meninggal, namun dijumpai sekurang-kurangnya satu orang yang mengalami luka berat.
3. Klasifikasi ringan (*slight injury accident*), yaitu jika tidak terdapat korban meninggal dunia atau luka berat dan hanya dijumpai korban dengan luka ringan saja.
4. Klasifikasi lain, jika tidak ada manusia yang menjadi korban, sedangkan yang ada hanya kerugian material saja, baik berupa kerusakan kendaraan, jalan, jembatan maupun fasilitas lainnya.

Keadaan korban sebagai berikut (*National Safety Council*, 1996 dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004) :

1. Kecelakaan Fatal

Kecelakaan yang mengakibatkan sedikitnya satu orang meninggal dunia.

2. Kecelakaan Tipe A

Kecelakaan dengan kondisi korban banyak mengeluarkan darah sehingga anggota badannya terganggu.

### 3. Kecelakaan Tipe B

Kecelakaan yang menyebabkan memar-memar dan lecet saja.

### 4. Kecelakaan Tipe C

Kecelakaan dengan kondisi korban tanpa mengalami luka-luka yang tampak namun korban mengeluh sakit.

### 5. Kecelakaan Kendaraan

Kecelakaan yang hanya mengakibatkan kerugian pada kendaraan saja.

Dari hasil penelitian (Khisthy, 1990 dalam Fachrurrozy, 1996), lokasi kecelakaan tingkat tinggi terjadi di daerah perkotaan, mungkin ini sudah konsekuensi dari tingginya kepadatan lalu lintas di perkotaan. Kecelakaan jalan raya biasanya dikategorikan ke dalam empat kategori sebagai berikut ini.

1. Kecelakaan dengan banyak kendaraan.
2. Kecelakaan kendaraan individu.
3. Kecelakaan kendaraan dengan pejalan kaki
4. Kecelakaan kendaraan dengan barang tetap.

## **2.3 Korban Kecelakaan**

Korban kecelakaan lalu lintas adalah manusia yang menjadi korban akibat adanya kecelakaan lalu lintas yang berdasarkan penyebab dibedakan menjadi tiga macam, yaitu : meninggal dunia, luka berat dan luka ringan (Yusuf, 1992 dalam Fachrurrozy, 1996).

Menurut UU No. 14 Tahun 1992 menyebutkan bahwa korban mati adalah Korban-korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam

jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadinya kecelakaan. Korban luka berat adalah korban yang karena lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari setelah terjadinya kecelakaan. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian di atas.

#### **2.4 Penelitian Sejenis Yang Telah Dilakukan Sebelumnya**

Pada penelitian ini juga digunakan tinjauan pustaka dari penelitian-penelitian yang pernah dilakukan, yaitu Marliansyah (2001), Guruh dan Umar (2003), Bayu dan Didik (2002).

##### **1. Marliansyah (2001)**

Penelitian ini dilakukan dengan mengambil pokok bahasan tentang *Upaya Menurunkan Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas di Propinsi Yogyakarta (Ruas Jalan Yogyakarta-Magelang)*. Penelitian ini menganalisis tingkat kecelakaan sepanjang 15 Km dimulai dari Km 4 – Km 19 berdasarkan data kecelakaan dari tahun 1996-2000 dengan menggunakan metode *black spot*. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa jumlah kecelakaan pada kurun waktu 5 tahun (1996-2000) berjumlah 653 kasus kecelakaan dengan lokasi *black spot* pada Km 5, Km 7, Km 8, Km 10, Km 11, Km 12, Km 13, Km 14, Km 15, Km 16, dan Km 17. Pemecahan masalah yang dilakukan untuk menurunkan tingkat kecelakaan adalah dengan cara memperbaiki maupun membangun perlengkapan jalan seperti rambu lalu lintas, median jalan, lampu penerangan jalan, jembatan penyeberangan, dan pengawasan kedisiplinan berlalu lintas

dari pihak kepolisian, dengan menindak tegas pelaku pelanggaran lampu lalu lintas.

2. Guruh dan Umar (2003)

Penelitian ini mengambil topik *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan pada Ruas Jalan Gombong-Kebumen, Kabupaten Kebumen*. Penelitian ini menganalisis tingkat kecelakaan berdasarkan metode *black spot* sepanjang 19 Km dimulai dari Km 0 – Km 19 berdasarkan data kecelakaan dari tahun 1997-2001. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa jumlah kecelakaan pada kurun waktu tersebut berjumlah 191 kasus kecelakaan dengan lokasi *black spot* pada Km 2.4, Km 3, Km 7.2, Km 8, Km 10, Km 11.5, Km 13, Km 14, Km 16, Km 18, dan Km 19. Usaha untuk menurunkan tingkat kecelakaan dilakukan dengan cara memperbaiki maupun membangun perlengkapan jalan seperti rambu lalu lintas, median jalan, lampu penerangan jalan, jembatan penyeberangan, dan penanaman sikap disiplin berlalu lintas baik untuk anak-anak maupun orang dewasa serta pelaksanaan peraturan lalu lintas.

3. Bayu dan Didik (2002)

Penelitian ini mengambil topik *Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Gunung Kidul Periode 1997-2001*. Penelitian ini menganalisis Daerah Rawan Kecelakaan di daerah tersebut dengan menggunakan metode *Equivalen Accident Numbers (EAN)* dan berdasarkan data kecelakaan dari kepolisian periode 1997-2001. Hasil 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 di samping faktor kelalaian manusia itu sendiri. Metode penanganan yang tepat adalah dengan memberikan lampu jalan yang sesuai dengan spesifikasi, rambu peringatan dan pelaksanaan peraturan lalulintas secara tegas.

## **BAB III**

### **LANDASAN TEORI**

#### **3.1 Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalulintas**

Dampak yang tidak mungkin dapat ditolak dari semakin meningkatnya aktifitas transportasi adalah terjadinya kecelakaan. Pada dasarnya sebagian besar kecelakaan lalulintas di jalan raya dihasilkan dari kombinasi beberapa faktor kontribusinya, seperti : pelanggaran peraturan rambu lalulintas atau aksi yang membahayakan dari pengemudi maupun pejalan kaki, permukaan jalan, kondisi fisik pengemudi, cuaca buruk maupun jarak pandang yang terlalu dekat. Kecelakaan dapat disebabkan oleh faktor pemakai jalan (pengemudi dan pejalan kaki), faktor kendaraan dan faktor lingkungan (Pignataro, 1973). Faktor-faktor penyebab kecelakaan dikelompokkan menjadi 3 (tiga) kelompok yaitu (Hobbs, 1979) :

1. Jalan dan Kondisi Lingkungan : Kerusakan jalan, geometrik tidak sempurna, kondisi lingkungan dan kegiatannya sangat menarik perhatian pengguna jalan, cuaca dan penerangan jalan, dan lain-lain.
2. Kendaraan : Kondisi teknis layak atau tidak layak, serta penggunaan tidak benar.
3. Pemakai Jalan : Umur, jenis kelamin, dan tingkat pendidikan.

Pada dasarnya ketiga faktor tersebut tidak berdiri sendiri tetapi merupakan gabungan dari beberapa sebab.



### **3.1.1 Faktor Jalan dan Lingkungan (*Road and Environmental Factor*)**

Faktor jalan dengan berbagai fasilitasnya dapat berperan pula sebagai penyebab kecelakaan, hal ini juga merupakan salah satu aspek dalam kenyamanan mengemudikan kendaraan di jalan raya. Maka dari itu perlu penyelidikan mengenai kondisi geometrik, perkerasan jalan, dan daerah milik jalan. Perilaku pengemudi pada daerah tikungan akan sangat berbeda dengan mengemudi pada daerah yang lurus pada suatu ruas jalan.

### **3.1.2 Faktor Kendaraan (*Vehicle Factor*)**

Faktor kendaraan yang secara langsung dapat mengakibatkan kecelakaan adalah cacat karena kurang perawatan, kegagalan komponen-komponen penting seperti mesin kendaraan, ban, dan lain-lain. Kondisi yang dimaksud adalah sebagai berikut ini.

#### **1. Kondisi Mesin Kendaraan.**

Industri perakitan kendaraan bermotor tidak menggunakan *spare part* yang semestinya atau perubahan kendaraan yang dilakukan oleh pemilik, sehingga akan mempengaruhi kestabilan kendaraan pada waktu melintas di jalan raya.

#### **2. Kondisi Kemudi Kendaraan.**

Kondisi kemudi kendaraan yang tidak baik akan menyebabkan kemudi patah dengan tiba-tiba sewaktu kendaraan sedang berjalan sehingga mengakibatkan kendaraan tidak dapat dikendalikan, akibatnya kendaraan akan lepas kendali.

### 3. Kondisi Ban Kendaraan.

Kondisi ban kendaraan perlu diperhatikan meliputi pola dan keadaan telapak ban serta tekanan angin. Ban yang kondisi permukaannya sudah halus akan lebih mudah tergelincir pada waktu pengereman.

### 4. Kondisi Rem Kendaraan.

Kemampuan untuk menghentikan kendaraan secara cepat, tepat, dan kendaraan dalam keadaan terkuasai penuh harus dipenuhi oleh sistem rem kendaraan. Terutama untuk kendaraan bermuatan berat yaitu truk dan bus sewaktu akan berhenti maupun mengurangi laju kecepatan kendaraan akan menyebabkan rem blong sehingga akan mengakibatkan kecelakaan lalulintas yang fatal.

### 5. Sistem Lampu Kendaraan.

Sistem lampu kendaraan merupakan fasilitas mengemudi yang sangat penting pada malam hari, yaitu untuk membantu pandangan pengemudi melihat jelas ke depan dan bebas dari silau. Tujuan penggunaan sistem lampu kendaraan adalah :

- a. Agar pengemudi dapat melihat situasi kondisi jalan di depannya, dengan kecepatan konstan.
- b. Untuk membedakan dan menunjukkan kendaraan kepada pengamat dari segala sudut pandang tanpa menimbulkan silau.

## 6. Kondisi Knalpot Kendaraan.

Asap yang berasal dari lubang knalpot kendaraan bermotor dapat mengganggu pandangan dan konsentrasi pengemudi kendaraan lain. Khusus kendaraan sepeda motor, yang knalpotnya bocor dan rusak akan membahayakan pengemudi dikarenakan asap.

### 3.1.3 Faktor Manusia (*Human Factor*)

Faktor manusia dalam fungsi sebagai pemakai jalan dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu sebagai pengemudi dan sebagai pejalan kaki.

#### 1. Manusia Sebagai Pengemudi

Setiap pengemudi dibagi menjadi kategori sebagai berikut (Hobbs, 1979):

1. *Safe* (S, aman) : sangat sedikit kecelakaan, memakai sinyal dengan baik, tidak melaksanakan gerakan yang tidak umum. Frekuensi menyiap sama dengan frekuensi tersiap.
2. *Dissodiated Active* (DA, tidak terdisosiasi atau terpisah) : banyak mendapat kecelakaan dan gerakan berbahaya, mengemudikan dengan cara seenaknya, sedikit memberi sinyal jarang melihat kaca spion. Tersiap lebih sering daripada menyiap.
3. *Dissodiated Passive* (DP, pasif terdisosiasi atau terpisah) : kesadaran rendah, mengemudikan di tengah jalan, dan dengan hanya sedikit penyesuaian dengan kondisi sekitar. Tersiap lebih jarang dibanding dengan menyiap.

4. *Injudicious* (I, kemampuan menilai kurang) : estimasi jarang tidak baik, dan gerakannya tidak umum, terlalu sering melihat kaca spion, dan sering hampir mendapat kecelakaan. Gerakan menyiap tidak baik.

Mengemudi adalah pekerjaan yang kompleks karena harus menghadapi segala sifat dan kemampuan kendaraan dan juga secara terus menerus menerima dan menerjemahkan semua rangsangan dari sekelilingnya. Pada kondisi jalan yang memiliki perkerasan lebih halus dan stabil akan menyebabkan pengemudi merasa aman dalam mengemudikan kendaraannya, dengan rasa aman ini akan mendorong pengemudi untuk cenderung mengemudikan dengan kecepatan yang lebih besar dari kecepatan rencana, sehingga hal ini akan mengakibatkan mudah terjadi kecelakaan, karena pada saat kecepatan tinggi apabila pengemudi yang belum mahir sulit untuk memperkirakan jarak terhadap kendaraan didepannya atau kendaraan yang datang dari arah berlawanan apabila jalan tersebut merupakan jalan 2 (dua) arah yang berlangsung dalam waktu yang singkat. Apabila pengemudi salah dalam memperkirakan jarak, ini akan menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Keterampilan dan kesanggupan pengemudi saat merespon keadaan lalu lintas sangat berpengaruh pada tingkat kecelakaan yang terjadi, karakteristik pengemudi antara lain (Garber, NJ., 1987 dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004) :

1. Penangkapan Mata (*Visual Reception*)

Penerimaan stimulasi dari mata adalah sangat penting untuk mengetahui situasi lalu lintas antara pengemudi dan pejalan kaki.

2. Ketajaman Mata (*Visual Acuity*)

*Visual Acuity* adalah kesanggupan untuk melihat secara baik dan detail mengenai obyek dari pengemudi.

3. Penglihatan Area (*Peripheral Vision*)

*Peripheral Vision* adalah kesanggupan pengemudi untuk melihat dan melewati obyek dari garis pandang.

4. Penglihatan Warna (*Colour Vision*)

*Colour Vision* adalah kesanggupan untuk membedakan antara warna yang satu dengan yang lainnya.

5. Mata Silau dan Pemulihan (*Glare Vision and Recovery*)

Biasanya sangat berpengaruh pada pengemudi yang diatas 40 tahun.

6. Penguasaan Kendaraan (*Depth Preception*)

*Depth Preception* adalah kesanggupan dari pengemudi untuk mengatur kecepatan dan kestabilan kendaraan.

7. Pendengaran

Hal ini sangat penting ketika adanya tanda berbahaya, yang biasanya terjadi pada waktu darurat.

Ada 3 (tiga) faktor pengemudi sebagai penyebab terjadinya kecelakaan, (Herfien, 1983 dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004) yaitu :

a. Faktor Psikologis

Sikap mental dengan rasa tanggung jawab yang rendah, dan perilaku mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi atau melampaui batas kecepatan

yang telah ditentukan serta akibat kecerobohan pengemudi dan mengemudi misalnya cara mendahului atau didahului, cara berhenti, cara berpapasan dan memberi tanda.

Rasa tanggung jawab pengemudi yang masih kurang dengan kecepatan tinggi merupakan masalah mental seseorang yang dapat menimbulkan gangguan keamanan lalulintas di jalan raya. Untuk itu perlu peningkatan kesadaran dan tanggung jawabnya melalui penataran pengemudi dan sebagainya. Di samping itu untuk memperoleh pengemudi yang baik dan memiliki rasa tanggung jawab yang tinggi dapat dilakukan dengan cara yang bersifat koordinatif antara beberapa instansi pemerintah dan swasta.

Kecerobohan pengemudi di jalan raya di samping faktor dari luar, yang lebih penting lagi adalah kesadaran dari pengemudi sendiri dalam pengetahuan dan menaati 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 masih jarang dipatuhi, sehingga timbul kelelahan yang sangat mengganggu konsentrasi dan refleksi yang lambat, sehingga dapat menimbulkan gangguan keamanan dalam berlalulintas.

- c. Faktor Sosial Ekonomi

Faktor sosial ekonomi ini memegang peranan yang penting didalam keamanan berlalulintas pada masa mendatang. Telah dapat dibuktikan bahwa sulitnya mendapatkan pekerjaan disebabkan tidak memiliki keahlian atau sekolah yang terlalu rendah menganggap persyaratan sebagai pengemudi dirasakan lebih mudah prosedurnya.

## **2. Manusia sebagai Pejalan Kaki**

Kecelakaan lalulintas yang disebabkan tingkah laku manusia sebagai pengemudi tidak terlepas pula kaitannya dengan faktor-faktor pejalan kaki yang dapat mempengaruhi sistemnya di antaranya sebagai berikut ini.

1. Faktor Fisik Pejalan Kaki

Faktor fisik pejalan kaki akan mempengaruhi kecepatan pejalan kaki dalam berjalan pada jalurnya, sehingga orang normal akan lebih cepat berjalan

dibandingkan pada orang yang mengalami cacat tubuh misalnya buta, *invalid*, dan sebagainya.

## 2. Mental

Kebanyakan pejalan kaki kurang memahami pengetahuan tentang peraturan lalulintas yang ada di jalan raya.

## 3. Faktor Emosi

Sifat Emosi pejalan kaki yang kurang sabar, tidak suka diatur oleh rambu-rambu lalulintas atau kurangnya konsentrasi mereka akibat situasi lalulintas yang semrawut.

### **3.2 Data Kecelakaan Lalulintas**

Menurut (Andreassed, 1983 dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004) data kecelakaan dapat dibedakan menjadi 4 (empat) kelompok yaitu :

1. Data Utama (*Primary Base Data*),
2. Data Tambahan (*Supplementary Base Data*),
3. Data Pelengkap (*Complementary Base Data*),
4. Data Administrasi (*Administrative Base Data*).

#### **3.2.1 Data Utama (*Primary Base Data*)**

Data utama merupakan data kecelakaan yang mutlak diperlukan untuk menganalisis kecelakaan. Data utama juga dapat digunakan untuk mengidentifikasi lokasi dengan frekuensi kecelakaan tinggi, serta untuk tindakan perbaikan terhadap masalah kecelakaan berdasarkan frekuensi, keparahan kecelakaan, lokasi dan lain-lain.



Data utama kecelakaan yang sedapat mungkin harus dicatat secara detail dan akurat, terdiri dari :

1. jumlah kecelakaan,
2. waktu kecelakaan,
3. lokasi kecelakaan yang tepat,
4. klasifikasi jalan (arteri, kolektor),
5. kondisi jalan (kering, basah, lumpur, pasir),
6. keparahan kecelakaan,
7. jenis kendaraan yang terlibat,
8. umur dan jenis kelamin pengemudi,
9. uraian singkat gerakan pemakai jalan yang menyebabkan kecelakaan.

### **3.2.2 Data Tambahan (*Supplementary Base Data*)**

Data tambahan digunakan dalam hubungan dengan data utama. Data tambahan ini dapat memisahkan problem lokasi secara khusus akibat interaksi pengemudi, kendaraan, dan jalan pada peristiwa kecelakaan. Data tersebut dikumpulkan hanya pada saat terjadi kecelakaan, adapun data tersebut adalah sebagai berikut ini.

1. Kondisi peralatan pengatur lalu lintas apakah masih berfungsi, tidak berfungsi, atau sudah rusak.
2. Objek benturan, mungkin berupa tiang listrik, lampu lalu lintas, papan rambu, dan lain-lain.
3. Kerusakan jalan (berlubang, lepasnya material permukaan, dan lain-lain).

4. Kondisi cuaca (cerah, hujan, kabut, berasap).
5. Kondisi penerangan jalan untuk kecelakaan di malam hari.

### **3.2.3 Data Pelengkap (*Complementary Base Data*)**

Data pelengkap kecelakaan ini terdiri dari data yang memerlukan laporan secara detail tentang insiden yang terjadi. Data tersebut digunakan untuk suatu gambaran yang secara menyeluruh dalam suatu kejadian kecelakaan, terutama dalam suatu kejadian kecelakaan, dan dalam pemecahan atau suatu rekonstruksi dari peristiwa kecelakaan. Informasi terkumpul dari data :

1. Gerakan kendaraan atau pengemudi (menyiap, lurus, belok ke kanan atau ke kiri).
2. Gerakan pejalan kaki (penyeberangan jalan, berjalan pingir dan lain-lain)
3. kondisi fisik pejalan kaki.
4. Penggunaan alat-alat keselamatan, seperti sabuk pengaman (*Safety Belt*), helm dan lain-lain.
5. Kerusakan kendaraan (lampu yang tidak berfungsi, rem blong dan lain-lain).

### **3.2.4 Data Administrasi (*Administrative Base Data*)**

Data administrasi ini dilaporkan sebagai akibat fungsi lembaga kepolisian, terutama dalam usaha penyelidikan untuk membantu kantor pengadilan dalam memecahkan suatu perkara. Data tersebut adalah sebagai berikut ini.

1. Jalan mana kecelakaan itu terjadi.
2. Nama kantor polisi yang melapor.

3. Identitas petugas pencatat kendaraan (nama, pangkat, nomor anggota polisi)
4. Nama pengemudi, alamat, dan nomor SIM.
5. Nama pemilik kendaraan.
6. Plat kendaraan.
7. Nama dan alamat saksi.
8. Pernyataan pengemudi yang terlibat, korban dan saksi.
9. Perkiraan kerusakan kendaraan.

### 3.3 Angka Kecelakaan

Tiga tipe angka kecelakaan sangat berguna untuk menganalisis angka kecelakaan per periode ( Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004) :

- a. Angka kecelakaan secara umum yang menggambarkan kecelakaan total yang terjadi.
- b. Angka kematian yang menggambarkan kecelakaan yang parah.
- c. Angka keterlibatan yang menggambarkan tipe kendaraan dan pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan.

Angka kecelakaan per km (*Accident Rate per Kilometers*), digunakan untuk membandingkan suatu seri dari bagian jalan yang mempunyai aliran relatif seragam.

Angka kecelakaan tersebut dihitung dengan menggunakan Persamaan 3.1

$$\text{Ram} = A/L \quad (3.1)$$

dengan :

$$\text{Ram} = \text{angka kecelakaan total per km setiap tahun}$$

A = jumlah total dari kecelakaan yang terjadi setahun

L = panjang dari bagian jalan yang dikontrol dalam km  
(panjang jalan dikalibrasikan ke kiri)

1 mil = 1,609347 km

Angka keterlibatan kecelakaan (*Accident Involvement Rates*) dihitung dengan

Persamaan 3.2

$$\text{Rai} = \frac{N \times 100.000.000}{V} \quad (3.2)$$

dengan :

Rai = keterlibatan kecelakaan per 100.000.000 vehicle –  
kilometers

N = total jumlah pengemudi kendaraan yang terlibat  
kecelakaan selama periode penelitian.

V = *vehicle-kilometers* dari perjalanan di bagian jalan  
selama periode penelitian.

Keterlibatan kecelakaan diekspresikan sebagai jumlah pengemudi kendaraan dengan karakteristik yang pasti yang terlibat dalam kecelakaan per 100 juta *vehicle-km* (*perjalanan kendaraan-km*) dari perjalanannya. Perhitungan *vehicle-kilometers* ini dimaksudkan untuk menghitung jumlah perjalanan dengan satuan jarak, sebagai suatu bentuk pengganti terhadap untuk perolehan individu pada situasi kecelakaan yang potensial (Fachrurrozy, 1996).

Angka kematian berdasarkan populasi (*Death Rate Based on Population*)

dihitung dengan Persamaan 3.3

$$\text{Rap} = \frac{B \times 100.000}{P} \quad (3.3)$$

dengan :

- Rap = angka kematian per 100.000 populasi  
 B = jumlah total kematian lalulintas dalam setahun  
 P = populasi dari daerah

Angka kecelakaan berdasarkan kendaraan-km perjalanan (*Accident Base Rate on Vehicle-Kilometers of Travel*) dihitung dengan Persamaan 3.4

$$\text{Rav} = \frac{C \times 100.000.000}{V} \quad (3.4)$$

dengan :

- Rav = angka kecelakaan per 100.000.000 vehicle-kilometers  
 C = jumlah kecelakaan (kematian atau luka-luka atau kecelakaan total) dalam setahun  
 V = *vehicle-kilometers* dari perjalanan dibagian jalan selama periode penelitian

Untuk menghitung indeks keparahan digunakan Persamaan (3.5) :

$$\text{SI} = F / A \quad (3.5)$$

dengan :

- SI = Indeks keparahan  
 F = Banyaknya kecelakaan fatal (setahun/waktu)

$A$  = jumlah kecelakaan selama periode yang dianalisis

### 3.4 Daerah Rawan Kecelakaan

Pada daerah perkotaan, lokasi rawan kecelakaan yang dianggap sebagai *black spot* adalah ruas jalan sepanjang 20 – 30 meter, sedangkan untuk jalan luar kota adalah ruas jalan sepanjang 500 meter (Dewanti, 1996). Kriteria umum yang dapat digunakan untuk menentukan *black spot* adalah sebagai berikut ini.

1. Jumlah kecelakaan selama periode tertentu melebihi suatu nilai tingkat kecelakaan rata-rata.
2. Tingkat kecelakaan atau *accident rate* (per kendaraan) untuk suatu periode tertentu melebihi suatu nilai tingkat kecelakaan rata-rata.
3. Jumlah kecelakaan dan tingkat kecelakaan, keduanya melebihi nilai tingkat kecelakaan rata-rata.
4. Tingkat kecelakaan melebihi nilai kritis yang diturunkan dari analisis statistik tersedia.

Untuk menentukan lokasi *black site* digunakan kriteria berikut ini.

1. Jumlah kecelakaan melebihi nilai rata-rata tingkat kecelakaan pada suatu ruas jalan.
2. Jumlah kecelakaan per-km melebihi nilai rata-rata tingkat kecelakaan pada suatu ruas jalan.
3. Tingkat kecelakaan atau jumlah kecelakaan per kendaraan melebihi nilai rata-rata tingkat kecelakaan pada suatu ruas jalan.

Menurut Departemen Perhubungan, Direktorat Bina Sistem Lalulintas dan Angkutan Kota, tolak ukur yang dapat digunakan untuk menentukan suatu daerah rawan kecelakaan adalah sebagai berikut :

- a. *Black Spot* ditentukan berdasarkan jumlah kecelakaan pada suatu lokasi selama 3 tahun, dengan jumlah kejadian kecelakaan rata-rata lebih besar/sama dengan 3 kejadian. *Black Spot* berupa lokasi yang spesifik yang umumnya berkaitan dengan bentuk khusus geometrik jalan seperti persimpangan, tikungan atau tanjakan.
- b. *Black Site* ditentukan berdasarkan jumlah kecelakaan per kilometer panjang jalan selama 3 tahun, dengan jumlah kecelakaan per kilometer lebih besar dari 2 kejadian.

Penentuan lokasi *black spot* dan *black site* dilakukan dengan mempertimbangkan tingkat kecelakaan yang memperhitungkan panjang ruas jalan yang ditinjau. Perhitungan tingkat kecelakaan dapat menggunakan Persamaan 3.6

$$TK = JK / ( T \times L ) \quad (3.6)$$

Dengan :

- TK = tingkat kecelakaan (kecelakaan per tahun km Panjang jalan)
- JK = jumlah kecelakaan selama T tahun
- T = rentang waktu pengamatan (tahun)
- L = panjang ruas jalan yang ditinjau (km)

## **BAB IV**

### **METODE PENELITIAN**

#### **4.1 Pelaksanaan Penelitian**

Daerah yang diteliti adalah sebagian Kabupaten Klaten dan sebagian DIY. Agar penelitian ini dapat terarah dan mendapatkan hasil yang optimal dan sesuai dengan apa yang diharapkan, diperlukan metode yang tepat. Metode penelitian adalah cara pelaksanaan penelitian dalam rangka mencari jawaban atas permasalahan penelitian yang diajukan. Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode penelitian deskriptif dalam menganalisis data sekunder yang didapat dari Rumah Sakit Dr. Soeradji Tirtonegoro, Kepolisian Resort Sleman dan Resort Klaten. Untuk memperoleh kesimpulan dalam penelitian, data yang diperoleh dikategorikan sebagai data yang bersifat kuantitatif, yang berwujud angka-angka hasil perhitungan atau pengukuran.

Untuk menunjang penelitian ini diperlukan data yang akurat. Langkah-langkah dasar untuk memperoleh data yaitu dengan mengadakan studi kecelakaan secara rinci sebagai berikut ini.

1. Memperoleh data kecelakaan lalulintas baik dari kepolisian maupun rumah sakit yang berada di Kabupaten Klaten dan Kabupaten Sleman, khususnya yang berdekatan dengan lokasi ruas jalan yang diteliti yaitu ruas jalan Jogja – Solo.

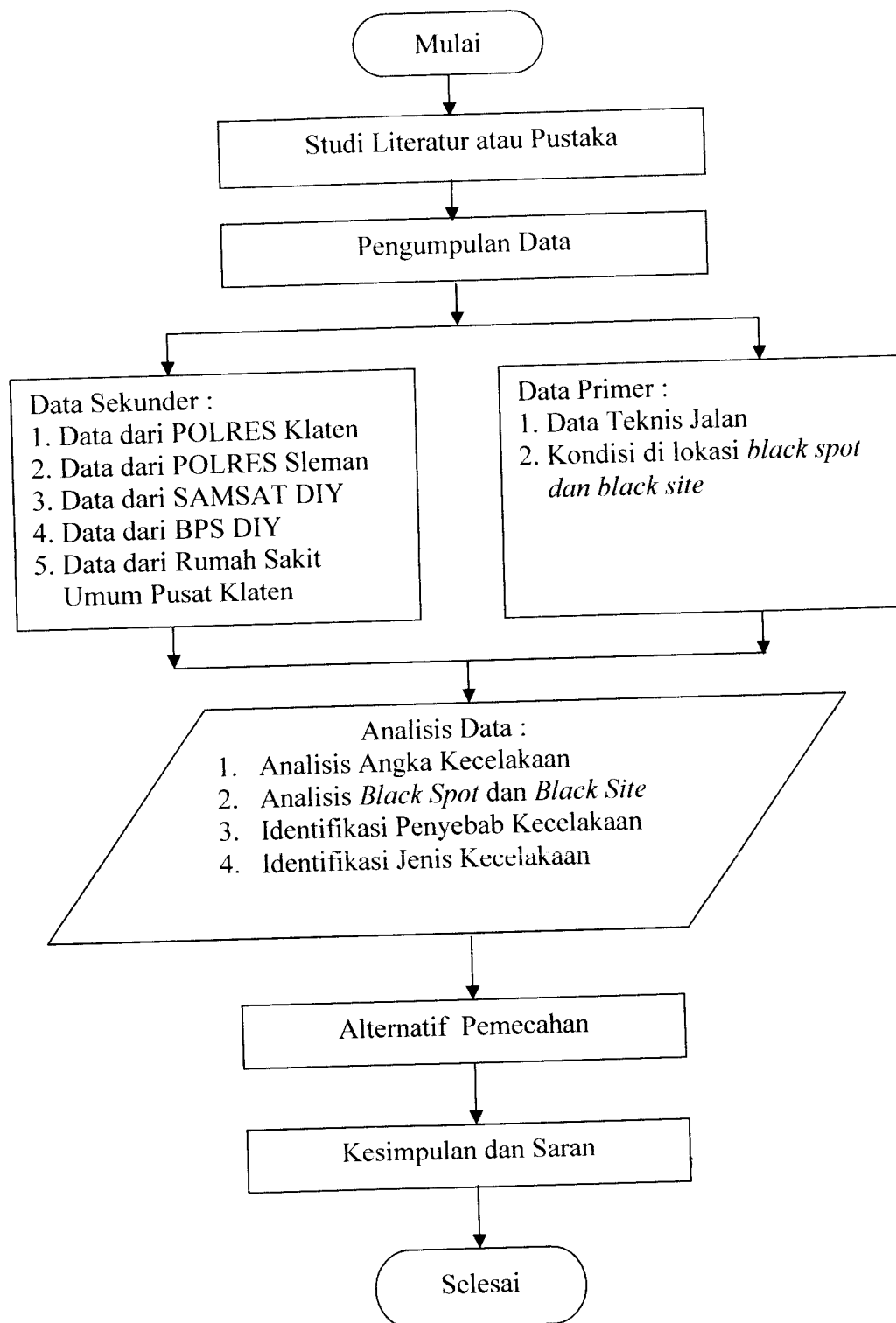


2. Mencari data primer dengan cara pengamatan langsung di lapangan tempat daerah rawan kecelakaan.
3. Menentukan lokasi Daerah Rawan Kecelakaan dengan angka kecelakaan tertinggi.
4. Menganalisis data lapangan dan data dari instansi untuk menentukan langkah perbaikan.
5. Mengambil kesimpulan dari kondisi data yang ada dan memberikan saran serta masukan bagi instansi yang terkait dengan permasalahan kecelakaan lalulintas di ruas jalan yang diamati.

Untuk mengumpulkan data kecelakaan, langkah utama dalam melakukan studi kecelakaan memerlukan catatan mengenai data kecelakaan dalam lingkup wilayah studi, informasi ini diperoleh dari sumber kepolisian sebagai bahan tambahan.

#### **4.2 Prosedur Penelitian**

Prosedur penelitian yang dilakukan dalam studi ini dapat dilihat pada Gambar 4.1 sebagai berikut ini.



**Gambar 4.1** Diagram “Flow Chart” Penelitian

#### **4.2.1 Studi Literatur atau Pustaka**

Langkah ini diambil berkenaan dengan segala hal permasalahan yang akan dibahas baik berupa buku literatur, laporan ilmiah, majalah jurnal, dan lain-lain.

#### **4.2.2 Pengumpulan Data**

Pelaksanaan pengumpulan data terdiri dari dua meliputi data primer dan data sekunder.

- a. Data Primer di lapangan yang berkaitan dengan kecelakaan lalulintas pada Daerah Rawan Kecelakaan berupa data teknis jalan yang meliputi gambaran umum keadaan teknis ruas jalan yang diteliti, meliputi :
  1. Keadaan fisik dan topografi di sekitar ruas jalan yang ditinjau berupa panjang jalan, lebar jalan, dan jumlah jalur maupun lajur, rambu, marka jalan, penerangan jalan, dan kondisi perkerasan jalan.
  2. Kegiatan yang ada di sekitar ruas jalan yang dapat berupa sekolah, rumah makan, pasar, pertokoan, universitas, dan perumahan.
- b. Data sekunder didapat dari data yang ada pada POLRES Klaten, POLRES Sleman, kantor Biro Pusat Statistik, dan instansi lain yang terkait,

Data tersebut meliputi :

1. Data kejadian kecelakaan, merupakan data kejadian kecelakaan pada tahun 2004 yang didapat dari POLRES Klaten & POLRES Sleman.
2. Data jumlah penduduk tahun 2004, yang didapat dari kantor Badan Pusat Statistik DIY.
3. Data jumlah kepemilikan kendaraan tahun 2004, yang didapat dari kantor SAMSAT DIY.
4. Data korban kecelakaan tahun 2004, yang didapat dari Rumah Sakit Umum Pusat Dr. Soeradji Tirtonegoro Klaten.

#### **4.3 Analisis data**

Analisis data dengan melakukan inventarisasi dan interpretasi serta analisis statistik dari data kecelakaan lalu lintas sehingga diperoleh angka kecelakaan. Analisis Daerah Rawan Kecelakaan (*black spot* dan *black site*) dengan menggunakan Persamaan (3.6). Analisis faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan mengidentifikasi jenis-jenis kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada ruas jalan Jogja-Solo tahun 2004.

#### **4.4 Alternatif Pemecahan**

Alternatif pemecahan atau masukan-masukan kegiatan dan upaya-upaya untuk mereduksi kejadian kecelakaan serta keparahan kecelakaan dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas untuk menciptakan suasana berlalu lintas yang aman dan nyaman.

## BAB V

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 5.1 Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan

Pergerakan arus lalu lintas di Daerah Istimewa Yogyakarta semakin tinggi karena sebagai salah satu kota pelajar dan kota tujuan wisata dari tahun ke tahun terus meningkat dengan bertambahnya pengguna jalan raya, sehingga menunjukkan persoalan berlalu lintas seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat dilihat dari beberapa titik atau lokasi yang sering terjadinya kecelakaan dan terlebih lagi jalur Jogja-Solo adalah jalur selatan Pulau Jawa, yang menghubungkan beberapa kota besar, seperti Yogyakarta dengan Solo. Jalur ini merupakan jalur utama sehingga pergerakan lalu lintas sangat tinggi dan dimungkinkan sering terjadinya kecelakaan. Kecelakaan terjadi karena beberapa penyebab seperti, pelanggaran atau sikap hati-hati dari pengguna jalan, kondisi jalan, dan kondisi kendaraan. Penyebab kecelakaan yang sering terjadi pada ruas jalan Jogja-Solo adalah karena faktor pengguna jalan, dikarenakan pengemudi yang memacu kendaraannya melebihi batas kecepatan yang diizinkan pada ruas jalan tersebut.

Ruas jalan Jogja-Solo yang diteliti dimulai dari km 8 dan berakhir pada km 28 yang terdiri dari 2 ruas jalan yaitu: ruas Jogja – Klaten sepanjang 8 km, ruas jalan Klaten – Solo 12 km, mempunyai lebar 10 meter dengan arah arus dua arah yang terdiri dari dua jalur dan 4 lajur yang dipisahkan oleh median antar jalurnya.

## 5.2 Tipe Kecelakaan Lalulintas

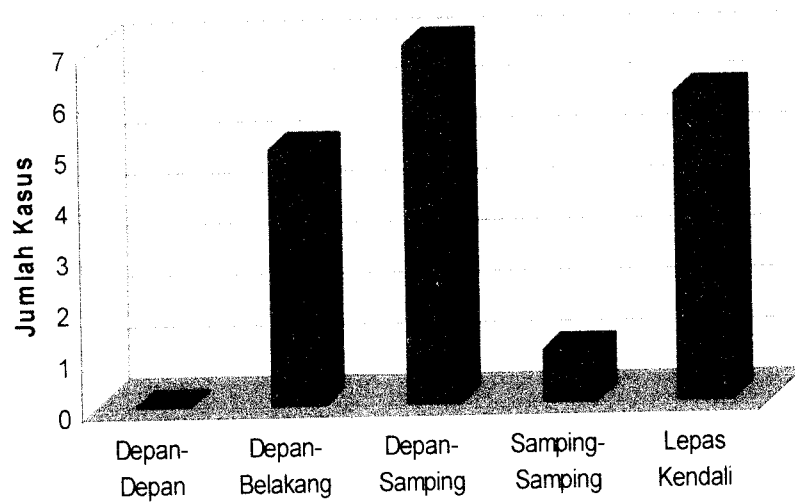
Kendaraan yang mengalami kecelakaan mempunyai beberapa tipe kecelakaan yang berbeda-beda, adapun tipe-tipe kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan Jogja-Solo dapat dilihat pada Tabel 5.1.

Tabel 5.1 Tipe-tipe Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja – Solo Tahun 2004

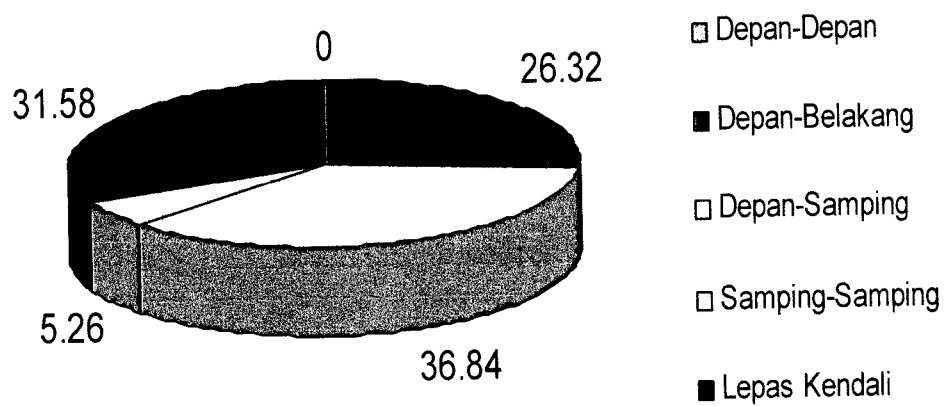
Tipe Kecelakaan	Jumlah	Persentase (%)
Depan – Depan	0	0
Depan – Belakang	5	26,32
Depan – Samping	7	36,84
Samping – Samping	1	5,26
Lepas Kendali	6	31,58
Jumlah	19	100

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten, 2004

Dari Tabel 5.1 dapat dijelaskan bahwa kecelakaan yang sering terjadi pada ruas jalan Jogja-Solo pada kurun waktu 2004 adalah depan - samping sebanyak 7 kejadian atau 36,84% dari semua kejadian kecelakaan pada ruas jalan tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5.1 dan Gambar 5.2.



Gambar 5.1 Tipe-tipe Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja – Solo



Gambar 5.2 Persentase Tipe Tabrakan pada Ruas Jalan Jogja-Solo

### 5.3 Kecelakaan Pada Ruas Jalan

Kejadian kecelakaan kebanyakan terjadi karena pengemudi dalam mengendarai kendaraan dalam kecepatan tinggi. Ketika ada kendaraan dari arah yang sama atau yang berada didepannya akan berbelok melalui koridor karena kurang bisa mengendalikan diri, sehingga terjadi kecelakaan yang tidak diinginkan. Biasanya tingkat keparahannya tinggi dan banyak menimbulkan luka ringan, luka berat bahkan kematian dan kerugian harta benda. Ditinjau dari tingkat keparahan jumlah korban kecelakaan dapat dilihat dari Tabel 5.2 dan Gambar 5.3.

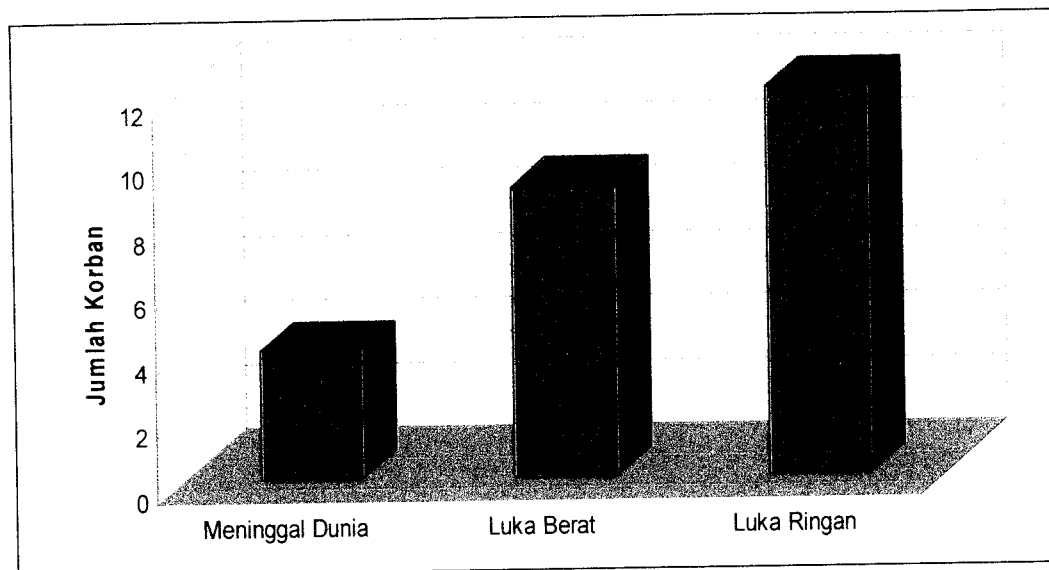
Tabel 5.2 Jumlah Kecelakaan Ditinjau dari Tingkat Keparahannya pada Ruas Jalan Jogja – Solo Tahun 2004.

Tahun	Korban		
	MD	LB	LR
2004	4	9	12
Persentase ( % )	16	36	48

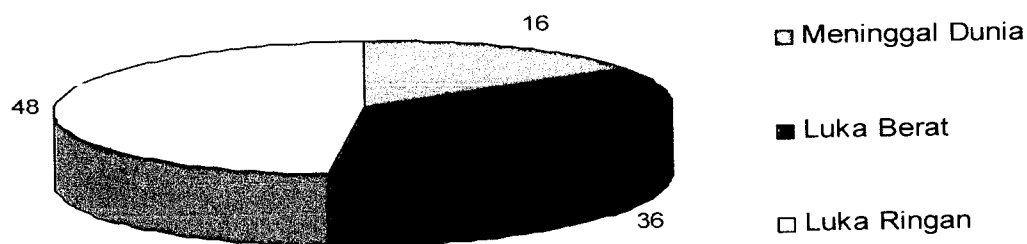
Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten, 2004

Dari Tabel 5.2 dan Gambar 5.3 dapat dijelaskan bahwa jumlah korban kecelakaan pada tahun 2004 adalah 25 orang. Dilihat dari persentase korban, korban meninggal dunia sebesar 16%, korban luka berat 36% dan korban luka ringan 48%.





Gambar 5.3 Jumlah Korban Kecelakaan Berdasarkan Tingkat Keparahan pada Ruas Jalan Jogja – Solo Tahun 2004.



Gambar 5.4 Persentase Kecelakaan Ditinjau dari Tingkat Keparahan Korban pada Ruas Jalan Jogja – Solo.

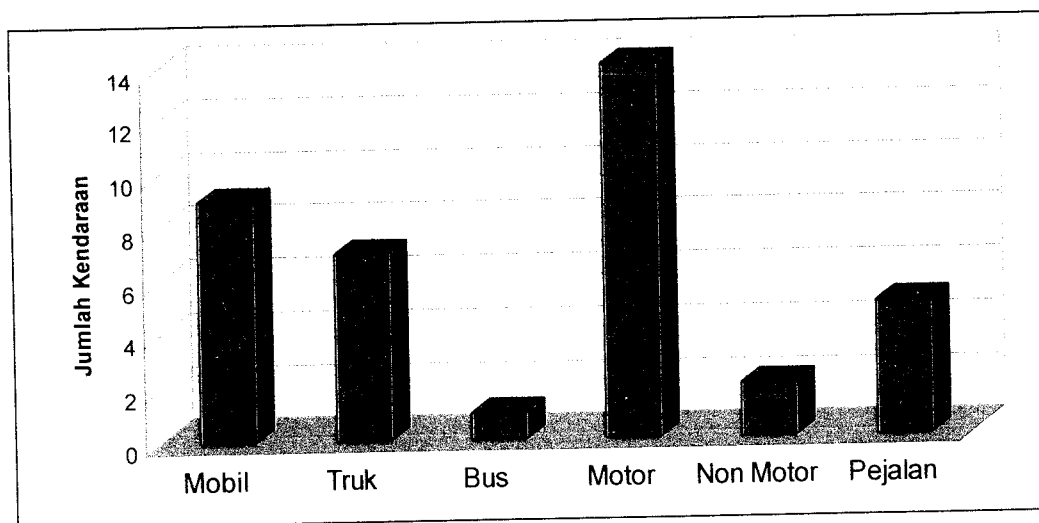
#### 5.4 Kendaraan Yang Terlibat

Kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan mempunyai jenis kendaraan yang sama atau berbeda-beda baik itu roda dua maupun roda empat atau lebih. Untuk mengetahui jenis kendaraan, jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 5.3 dan Gambar 5.5.

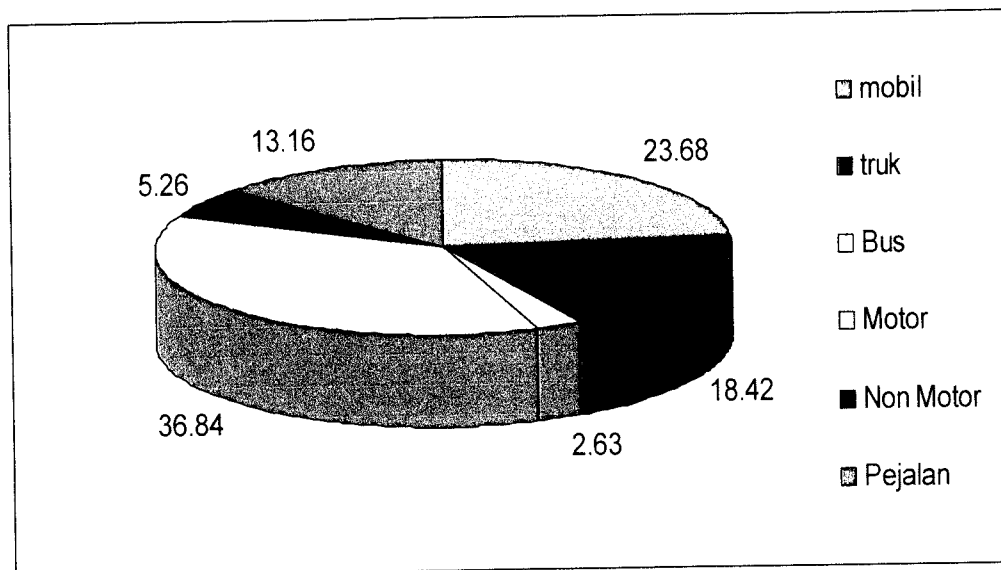
Tabel 5.3 Jumlah Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja – Solo tahun 2004

Tahun	Jumlah Kendaraan					
	Mobil	Truk	Bus	Motor	Non Motor	Pejalan
2004	9	7	1	14	2	5
Persentase(%)	23,68	18,42	2,63	36,84	5,26	13,16

Sumber : Data POLRES Sleman & POLRES Klaten, 2004



Gambar 5.5 Jumlah Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja – Solo 2004



Gambar 5.6 Persentase Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan  
pada Ruas Jalan Jogja – Solo

Dari Tabel 5.3 dan Gambar 5.6 menunjukkan bahwa motor merupakan kendaraan yang paling tinggi mengalami kecelakaan lalulintas sebanyak 14 kasus atau 36,84% dari total kendaraan yang terlibat kecelakaan selama tahun 2004. Hal yang menyebabkan 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 dan kendaraan bermotornya kadang kurang lengkap atau tidak lengkap seperti lampu riting, bel maupun lainnya. Secara spesifik jumlah dan jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo tahun 2004 dapat dilihat pada Tabel 5.4.



Tabel 5.4 Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja – Solo Tahun 2004

Jenis Kendaraan	Tahun 2004	Jumlah
Mobil Vs Mobil	1	1
Mobil Vs Truk	1	1
Mobil Vs Bus	-	-
Mobil Vs SPM	3	3
Mobil Vs Sepeda	1	1
Mobil Vs Pejalan Kaki	1	1
Mobil Vs lain-lain	1	1
Truk Vs Truk	-	-
Truk Vs Bus	-	-
Truk Vs SPM	4	4
Truk Vs Sepeda	-	-
Truk Vs Pejalan Kaki	1	1
Truk Vs lain-lain	-	-
Bus Vs Bus	-	-
Bus Vs SPM	-	-
Bus Vs Sepeda	-	-
Bus Vs Pejalan kaki	1	1
Bus Vs lain-lain	-	-
SPM Vs SPM	2	2
SPM Vs Sepeda	1	1
SPM Vs Pejalan kaki	2	2
SPM Vs Lain-lain	-	-
Jumlah	19	19

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten, 2004

Dari Tabel 5.4 dapat dijelaskan bahwa jenis kendaraan yang sering terlibat kecelakaan yaitu truk vs sepeda motor 4 kejadian, mobil vs sepeda motor 3 kejadian, sepeda motor vs sepeda motor 2 kejadian, dan sepeda motor vs pejalan kaki 2 kejadian.

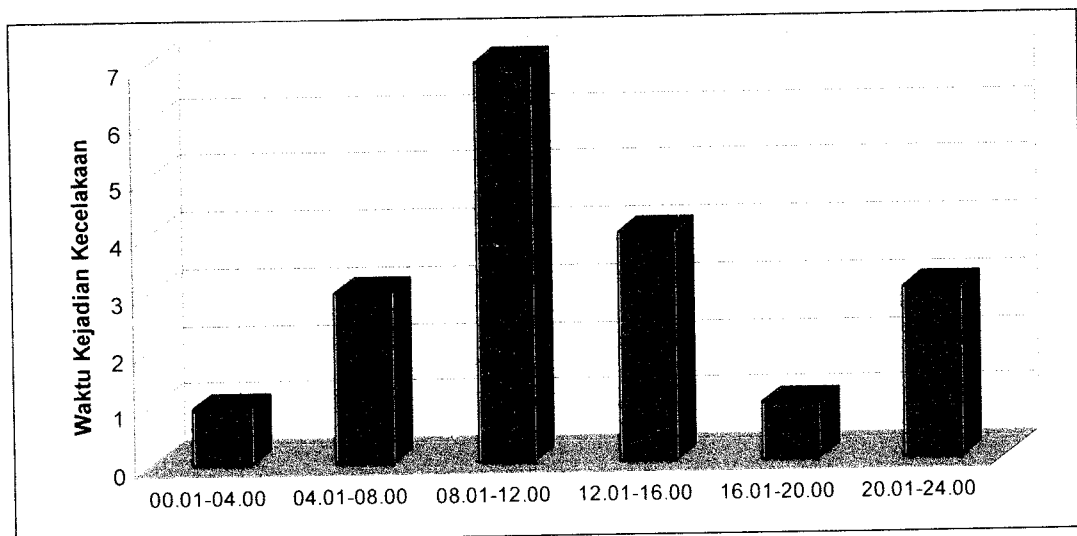
### 5.5 Waktu Kecelakaan

Untuk mengetahui waktu terjadinya kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Jogja – Solo dapat dilihat pada Tabel 5.5, Gambar 5.7 dan Gambar 5.8.

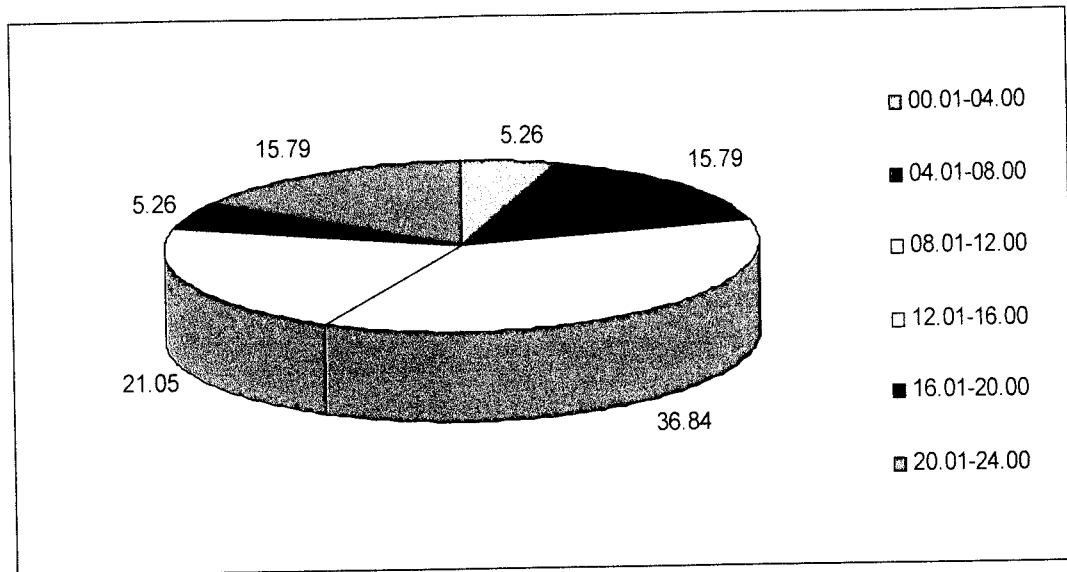
Tabel 5.5 Waktu Kejadian Kecelakaan Tahun 2004

Waktu Kejadian	Jumlah Kecelakaan	Persentase ( % )
00.01-04.00	1	5,26
04.01-08.00	3	15,79
08.01-12.00	7	36,84
12.01-16.00	4	21,05
16.01-20.00	1	5,26
20.01-24.00	3	15,79
Jumlah	19	100

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten, 2004.



Gambar 5.7 Waktu Kejadian Kecelakaan pada Tahun 2004



Gambar 5.8 Persentase Waktu Kejadian Kecelakaan Lalulintas Tahun 2004

Dari Tabel 5.5 dan Gambar 5.8 dapat dilihat bahwa waktu kejadian kecelakaan lalulintas sebesar pada ruas jalan Jogja – Solo pada tahun 2004 adalah antara jam 08.01 – 12.00 WIB. Jumlah kecelakaan adalah sebanyak 7 kasus atau 36,84 % dari total kecelakaan sebesar 19 kasus. Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa pada waktu tersebut diperkirakan merupakan waktu dimana volume lalulintas dalam kondisi padat, karena manusia pada umumnya melakukan segala aktifitas dari pagi hari.

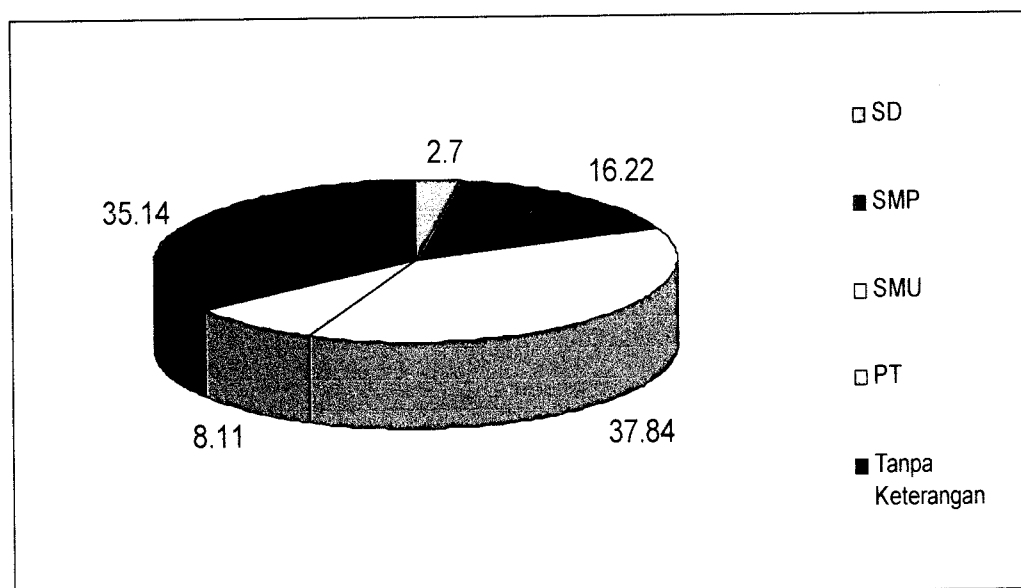
### 5.6 Pendidikan Pelaku Kecelakaan

Pendidikan pelaku kecelakaan adalah tingkat pendidikan terakhir yang pernah ditempuh oleh pelaku kecelakaan lalulintas. Pelaku kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo mempunyai tingkat pendidikan yang berbeda-beda. Pendidikan terakhir pelaku kecelakaan dapat dilihat pada Tabel 5.6.

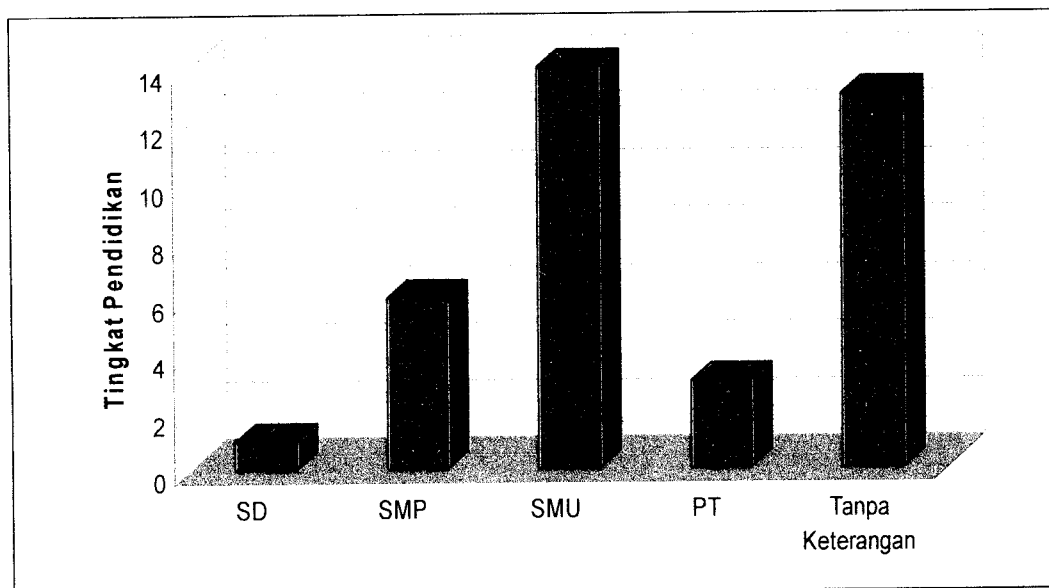
Tabel 5.6 Tingkat Pendidikan Terakhir Pelaku Kecelakaan Tahun 2004

Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase ( % )
SD	1	2,70
SMP	6	16,22
SMU	14	37,84
PT	3	8,11
Tanpa Keterangan	13	35,14
Jumlah	37	100

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten, 2004



Gambar 5.9 Persentase Tingkat Pendidikan Terakhir Pelaku Kecelakaan



Gambar 5.10 Tingkat Pendidikan Terakhir Pelaku Kecelakaan

Dari Tabel 5.6 dan Gambar 5.9 dapat dijelaskan bahwa tingkat pendidikan terakhir pelaku kecelakaan sebagian besar adalah SMU, yaitu sebesar 14 pelaku kecelakaan atau 37,84 % dari total pelaku kecelakaan. Hal ini dikarenakan pelaku kecelakaan adalah pekerja swasta yang sebagian berpendidikan SMU.

## 5.7 Jenis Kelamin dan Umur Korban Kecelakaan

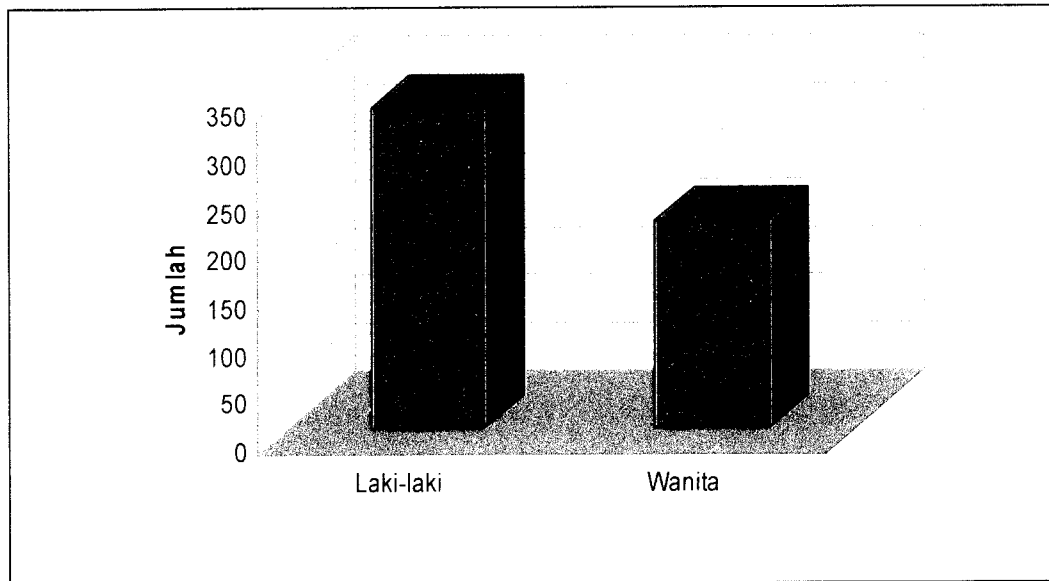
### 5.7.1 Jenis Kelamin korban Kecelakaan Tahun 2004

Jenis kelamin korban yang terlibat kecelakaan lalulintas pada ruas jalan Jogja – Solo pada tahun 2004 dapat dilihat pada Tabel 5.7 dan Gambar 5.11.

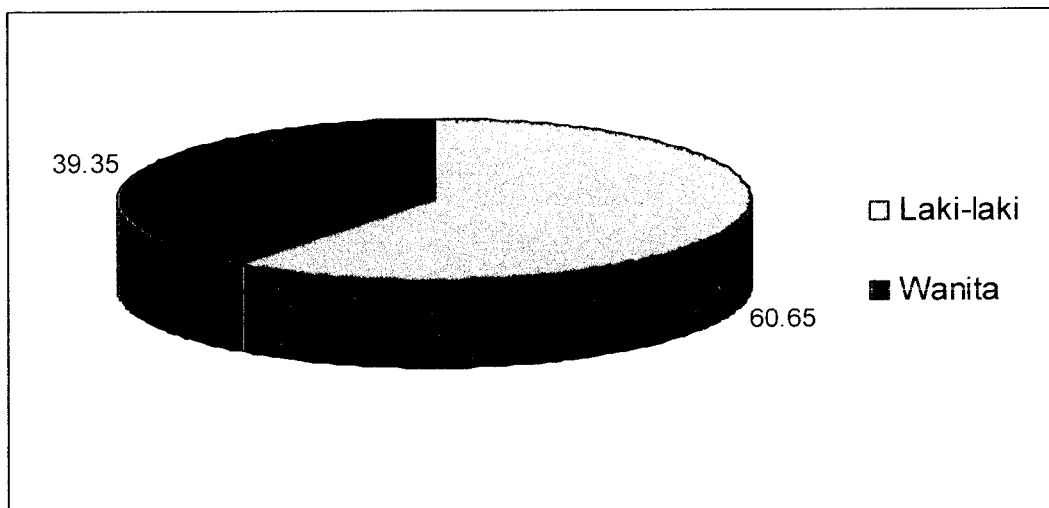
Tabel 5.7 Jenis Kelamin Korban Kecelakaan

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase ( % )
Laki-laki	336	60,65
Wanita	218	39,35
Jumlah	554	100





Gambar 5.11 Jumlah Jenis Kelamin Korban Kecelakaan



Gambar 5.12 Persentase Jenis Kelamin Korban Kecelakaan

Dari Tabel 5.7 dan Gambar 5.12 dapat dijelaskan bahwa jenis kelamin korban kecelakaan terbesar adalah laki-laki, yaitu 336 orang atau sebesar 60,65% dari total korban kecelakaan. Hal ini dikarenakan laki-laki memiliki tingkat pergerakan yang tinggi dan sebagian tenaga kerja (swasta) adalah laki-laki.

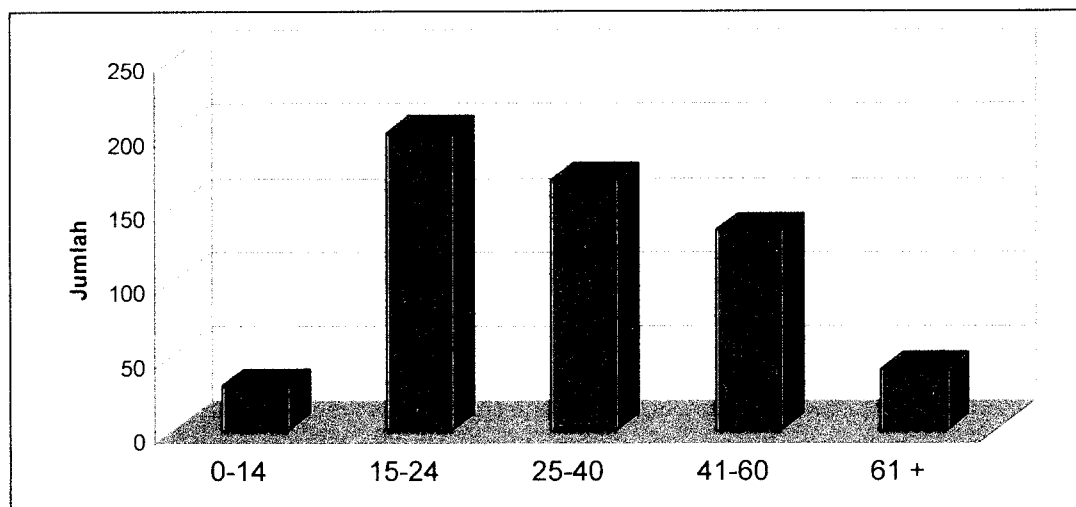
### 5.7.2 Umur Korban Kecelakaan

Umur korban kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Jogja – Solo pada tahun 2004 dapat dikelompokkan dalam beberapa bagian umur. Umur korban kecelakaan dapat dilihat pada Tabel 5.8 dan Gambar 5.13.

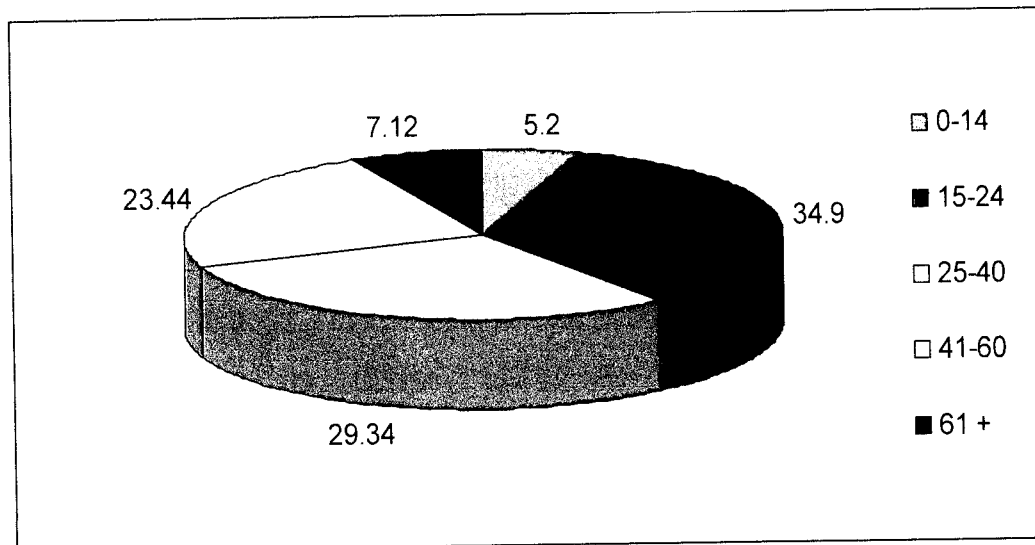
Tabel 5.8 Umur Korban Kecelakaan Tahun 2004

Umur	Jumlah	Persentase ( % )
0-14	30	5,20
15-24	201	34,90
25-40	169	29,34
41-60	135	23,44
61 +	41	7,12
Jumlah	576	100

Sumber : Data dari POLRES Sleman, POLRES Klaten, & RS Dr. Soeradji, 2004.



Gambar 5.13 Umur Korban Kecelakaan



Gambar 5.14 Persentase Korban Kecelakaan

Dari Tabel 5.8 dan Gambar 5.14 dapat dijelaskan bahwa umur korban yang sering terlibat kecelakaan antara umur 15 - 24 tahun dengan 201 korban atau sebesar 34,90% dari total korban kecelakaan. Hal ini dikarenakan pada usia 15 – 24 merupakan usia produktif untuk aktif melaksanakan kegiatan disegala bidang baik itu bidang pendidikan, perkantoran, perdagangan dan industri serta merupakan pengguna kendaraan yang berlalulalang setiap hari.

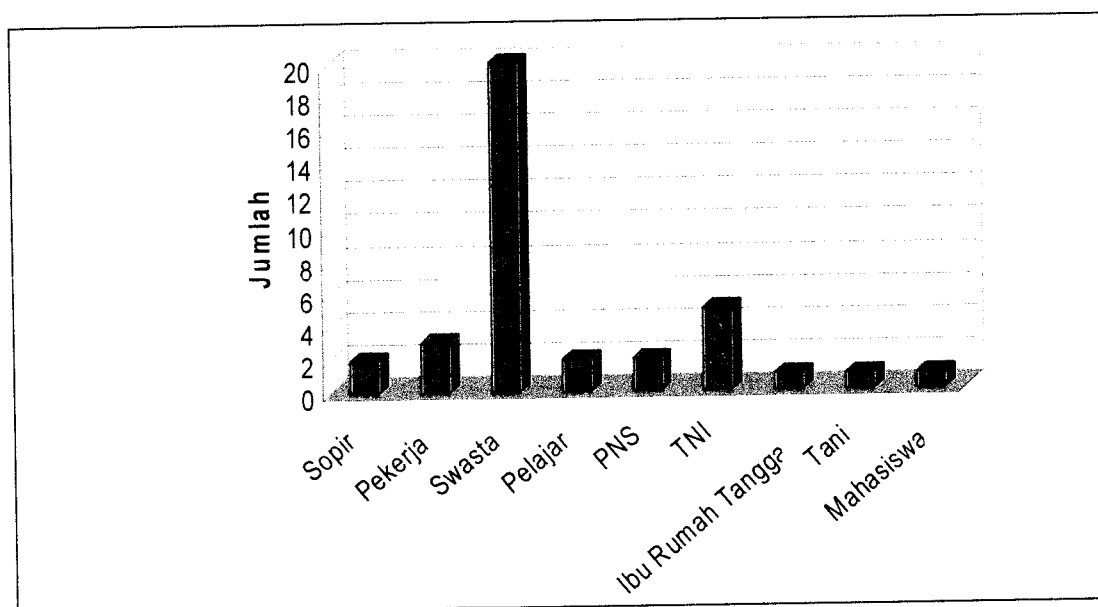
### 5.8 Status Pelaku Kecelakaan

Pengertian dari status pelaku kecelakaan adalah pekerjaan dari orang yang mengalami kecelakaan lalulintas. Kejadian kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo mempunyai berbagai status yang berbeda-beda, dapat dilihat pada Tabel 5.9 dan Gambar 5.15.

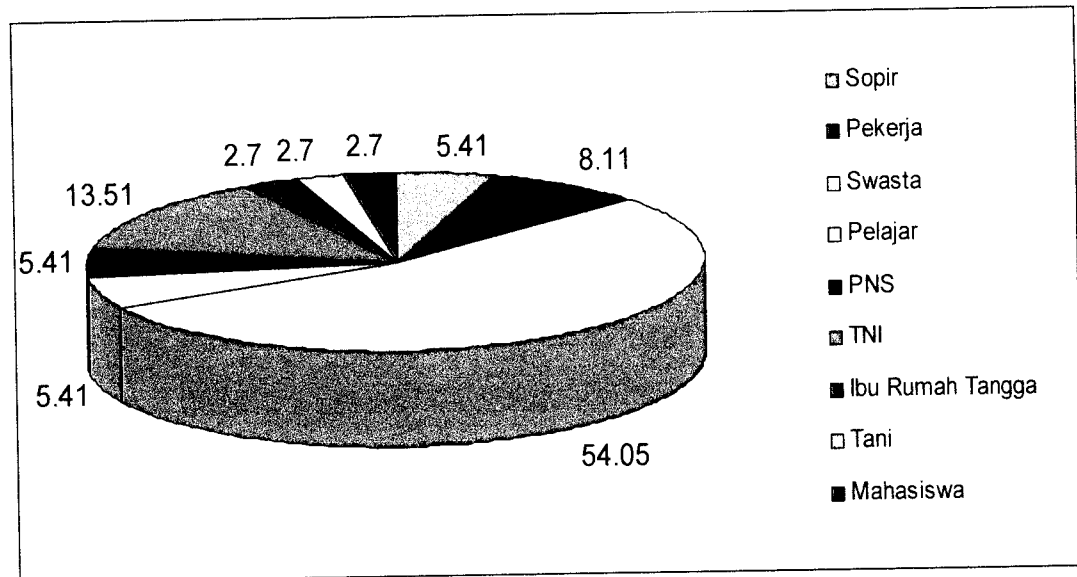
Tabel 5.9 Status Pelaku Kecelakaan pada Ruas Jalan Jogja – Solo Kurun Waktu 2004

Status Pelaku	Tahun 2004	Persentase ( % )
Sopir	2	5,41
Pekerja	3	8,11
Swasta	20	54,05
Pelajar	2	5,41
PNS	2	5,41
TNI	5	13,51
Ibu Rumah Tangga	1	2,70
Tani	1	2,70
Mahasiswa	1	2,70
<b>Jumlah</b>	<b>37</b>	<b>100</b>

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten, 2004.



Gambar 5.15 Status Kecelakaan Lalulintas Kurun Waktu 2004



Gambar 5.16 Persentase Status Pelaku Kecelakaan Lalulintas

Dari Tabel 5.9 dan Gambar 5.15 dapat dijelaskan dari status pelaku kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo tahun 2004 yang sering terlibat kecelakaan adalah status pekerjaan swasta sebanyak 20 orang. Hal ini dikarenakan pelaku swasta lebih mendominasi banyaknya kendaraan yang berlalulalang.

### 5.9 Angka Kecelakaan

Berdasarkan dari perolehan data angka kecelakaan tahun 2004 yang diperoleh dari POLRES Sleman, POLRES Klaten, kantor BPS DIY, dan kantor SAMSAT DIY pada ruas jalan Jogja – Solo tercatat sebagai berikut :

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. Total Kecelakaan (A)                     | = 19 kasus  |
| 2. Total Pengemudi yang terlibat kecelakaan | = 37 orang  |
| 3. Jumlah Penduduk Tahun 2004               | = 3.220.808 |
| 4. Total Korban Kecelakaan                  | = 25 orang  |

5. Meninggal Dunia = 4 orang
6. Luka Berat = 9 orang
7. Luka ringan = 12 orang
8. Panjang Ruas Jalan = 20 km
9. *Vehicle-kilometers of Travel* (Vt) dapat di dekati dengan angka pemakaian bahan bakar. *Vehicle-kilometers of Travel* dapat dikalkulasi dengan mengalikan jumlah konsumsi bahan bakar dengan rata-rata mil pergalonnya.
- Konsumsi bahan bakar = 5,082 miliar gallon
- Dengan 1 galon = 12,5 mil = 20,1125 km
- Sehingga *Vehicle Kilometers of Travel* (Vt) =  $5,08 \times 1.10^9 \times 20,1125$
- $$= 1,02.10^{11}$$

(Fachrurozy, 1996 dalam Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004)

#### 5.9.1 Angka Kecelakaan per km ( *Accident Rate per Kilometers* )

Perhitungan angka kecelakaan pada tahun 2004 adalah :

$$\begin{aligned} \text{Ram} &= A/L \\ &= 19/20 \\ &= 0,95 \text{ kec/km/thn} \end{aligned}$$

Untuk mengetahui lebih lanjut angka kecelakaan 2004 dapat dilihat pada

Tabel 5.10.

Tabel 5.10 Angka Kecelakaan Km/Th

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Panjang Jalan (km)	Angka Kecelakaan
2004	19	20	0,95

Berdasarkan dari Tabel 5.10 menunjukkan bahwa angka kecelakaan pada tahun 2004 sebesar 0,95 artinya dalam 1 tahun terjadi 1 kasus setiap kilometernya.

### 5.9.2 Angka Keterlibatan Kecelakaan ( *Accident Involvement Rate* )

Angka keterlibatan kecelakaan yang diindikasikan dengan jumlah pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan pada setiap kecepatan khusus yang berhubungan dengan jumlah perjalanan pada kecepatan itu. Hitungan volume lalu lintas dan studi kecepatan pada bagian jalan yang diteliti akan memberikan data yang diperlukan untuk hitungan *vehicle kilometers* dari perjalanannya pada setiap kecepatan dimana hasil pengolahan data dirumuskan sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Rai} &= \frac{N \times 100.000.000}{V_t} \\
 &= \frac{37 \times 100.000.000}{1,02 \times 10^{11}} \\
 &= 0,036 \text{ perjalanan/km}
 \end{aligned}$$

Keterlibatan kecelakaan diekspresikan sebagai jumlah pengemudi kendaraan dengan karakteristik yang terlibat dalam kecelakaan per 100.000.000 *vehicle kilometers*.

### 5.9.3 Angka Kematian Berdasarkan Populasi ( *Death Rate Based on Population* )

Bahaya lalulintas untuk kehidupan masyarakat diekspresikan sebagai jumlah kematian lalulintas per 100.000 populasi. Angka ini menggambarkan perolehan kecelakaan untuk semua kawasan.

Perhitungan Angka kematian Berdasarkan populasi pada tahun 2004 adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Rap} &= \frac{B \times 100.000}{P} \\ &= \frac{4 \times 100.000}{3.220.808} \\ &= 0,12 \text{ per } 100.000 \text{ populasi} \end{aligned}$$

Untuk mengetahui angka kematian berdasarkan populasi pada tahun 2004 dapat dilihat pada Tabel 5.11.

Tabel 5.11 Angka Kematian Berdasarkan Populasi

Tahun	Jumlah Kematian	Populasi Daerah	Angka Kematian
2004	4	3.220.808	0,12

Dari Tabel 5.11 dapat dijelaskan bahwa angka kematian berdasarkan populasi pada tahun 2004 adalah sebesar 0,12 per 100.000 populasi.



#### 5.9.4 Angka Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan – Km Perjalanan (*Accident Base Rate on Vehicle – Km of Travel*)

Bahaya lalu lintas dalam kasus ini diekspresikan sebagai jumlah kecelakaan per 100.000.000 kendaraan – km perjalanan. Kebenaran perolehan pada kecelakaan mungkin lebih mendekati dengan jarak km dari perjalanan kendaraan motor. Mungkin dapat didekati dengan sesuatu bentuk yang cukup wajar dengan angka pemakaian bahan bakar yang dihitung sebagai berikut :

$$Rav = \frac{C \times 100.000.000}{Vt}$$

Perhitungan angka kecelakaan berdasarkan kendaraan – km perjalanan pada tahun 2004 adalah sebagai berikut

$$\begin{aligned} Rav &= \frac{25 \times 100.000.000}{1,02 \times 10^{11}} \\ &= 0,025 \text{ kendaraan - km} \end{aligned}$$

Untuk mengetahui perhitungan angka kecelakaan berdasarkan kendaraan – km perjalanan pada tahun 2004 dapat dilihat pada Tabel 5.12.

Tabel 5.12 Angka Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan – Km Perjalanan

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Angka Kecelakaan
2004	25	0,025

Dari Tabel 5.12 dapat dijelaskan bahwa Angka Kecelakaan berdasarkan kendaraan – km perjalanan pada tahun 2004 yaitu sebesar 0,025 kendaraan – km.

### 5.9.5 Indeks Keparahan ( *Saverity Index* )

Perhitungan indeks keparahan pada tahun 2004 adalah sebagai berikut :

$$SI = F / A$$

$$SI = 4 / 19$$

$$SI = 0,21 \text{ kematian / kecelakaan}$$

Untuk mengetahui indeks keparahan pada tahun 2004 dapat dilihat pada tabel

5.13.

Tabel 5.13 Indeks Keparahan ( *Saverity Index* )

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Jumlah kematian	Indeks Keparahan
2004	19	4	0,21

Dari Tabel 5.13 dapat dijelaskan bahwa indeks keparahan pada tahun 2004 sebesar 0,21. Secara ringkas rekapitulasi angka kecelakaan dapat dilihat pada Tabel

5.14.

Tabel 5.14 Rekapitulasi Angka Kecelakaan

Angka Kecelakaan	Tahun 2004
Angka Kec. Per Km (Ram)	0,95
Angka Kematian Populasi (Rdp)	0,12
Angka Kec. Kend-Km Perjln (Rav)	0,025

## 5.10 Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan

### 5.10.1 Analisis *Black Spot*

Secara teori *black spot* untuk jalur luar kota sepanjang 500 m dengan menggunakan persamaan 3.6 didapat hasil *black spot* untuk setiap titik dapat dilihat pada Tabel 5.15.

Tabel 5.15 *Black Spot* Untuk Semua Titik Tahun 2004

No	Lokasi Km	Kecelakaan Pada Ruas Jalan	Jumlah Kec.	Panjang Jalan (km)	Tingkat Kec. (per km. thn)	<i>B. Spot</i> $\geq$ Tk. Kec rata-rata
1	9	Jogja - Solo	3	20	0,15	<i>B. Spot</i>
2	10,5	Jogja - Solo	1	20	0,05	-
3	11,5	Jogja - Solo	4	20	0,20	<i>B. Spot</i>
4	12	Jogja - Solo	5	20	0,25	<i>B. Spot</i>
5	16	Jogja - Solo	4	20	0,20	<i>B. Spot</i>
6	23	Jogja - Solo	1	20	0,05	-
7	27	Jogja - Solo	1	20	0,05	-
Tingkat Kecelakaan Rata-Rata					0,14	

Dari Tabel 5.15 terlihat bahwa *black spot* untuk semua titik pada tahun 2004 terdapat lokasi yang mempunyai lokasi kecelakaan paling rendah yaitu pada km 9 (Jogja-Solo) sebesar 0,15 dengan 3 (tiga) kasus kecelakaan dalam satu tahunnya. Tingkat kecelakaan paling tinggi pada titik km 12 (Jogja – Solo) sebesar 0,25 dengan 5 (lima) kasus kecelakaan setiap tahunnya, dari tingkat kecelakaan rata-rata 0,14

Rekapitulasi dari Tabel 5.15 yang menunjukkan lokasi *black spot* di setiap titik pada ruas jalan Jogja – Solo dapat dilihat pada Tabel 5.16.

Tabel 5.16 Lokasi *Black Spot* pada Tahun 2004

No	Lokasi Kecelakaan (Km)	Ruas Jalan	Tingkat Kecelakaan (per km. thn)
1	9	Jogja -Solo	0,15
2	11,5	Jogja -Solo	0,20
3	16	Jogja -Solo	0,20
4	12	Jogja -Solo	0,25

Dari hasil pengolahan data maka didapat daerah – daerah yang bisa dikategorikan sebagai *black spot* dapat diuraikan pada setiap titik *black spot* yang telah dianalisis seperti di atas, sehingga kita dapat menentukan upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada masing-masing titik karena setiap titik memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Berdasarkan Tabel 5.16 menunjukkan lokasi *black spot* pada ruas jalan Jogja – Solo pada tahun 2004. Tabel tersebut menunjukkan lokasi *black spot* yang perlu diperhatikan secara khusus oleh pemerintah adalah ruas jalan Jogja – Solo pada km 12 dengan tingkat kecelakaan terbesar yaitu 0,25 sehingga tingkat kecelakaan yang ada dapat diturunkan sekecil mungkin dan dengan usaha – usaha untuk menurunkan tingkat kecelakaan ini dapat membuat pengguna jalan aman dan nyaman dalam berlalulintas.

Penelitian ini mengambil rentang waktu selama 1 tahun yaitu pada tahun 2004. Dari perolehan data ternyata, dari 7 titik terdapat 4 titik yang merupakan *black spot*. Dari Tabel 5.15 bahwa pada lokasi km 10,5, km 23, dan km 27 pada tahun 2004 tidak mempunyai tingkat kecelakaan dan bukan merupakan *black spot*, sehingga analisis lokasi *black spot* hanya dilakukan pada 4 titik. Masing-masing titik tersebut akan dianalisis pada sub bab berikutnya.

### 5.10.1.1 Analisis Lokasi *Black Spot* pada KM 9

Data detail *Black Spot* pada KM 9 dapat dilihat pada Tabel 5.17 di bawah ini.

Tabel 5.17 Data Detail *Black Spot* Km 9

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
1.	Rabu, 31 Maret 2004, 08.15 WIB.	Jl. Jogja – Solo. Ds. Sambilegi, Maguwoharjo Depok sleman.	SPM Vs Pejalan Kaki	28 thn Polri	-	55 thn Swasta	L / P	LR	LK	Semula SPM dari arah Timur ke barat. sampai tkp ada pejalan kaki menyebrang jalan karena jarak terlalu dekat terjadi laka.
2.	Jumat, 10 Desember 2004, 22.30 WIB.	Jl. Jogja – Solo.tepatnya depan pom bensin ds. Trukan Maguwoharjo Depok	Truk Vs SPM	33 thn Swasta	-	24 thn Mahasiswa	L / P	MD	S - S	Semula mobil truk gandeng datang dari arah barat menuju ketimur (dari maguwoharjo) dengan kecepatan sedang. bersamaan itu dari belakang (barat) menuju ke timur melaju SPM Honda dengan kecepatan

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten Tahun 2004.

Lanjutan Tabel 5.17 Data Detail *Black Spot* Km 9

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
		Sleman								sedang dan bermaksud menyalip mobil truk gandeng Karena jarak dekat dan terjadi laka. karena mobil truk gandeng tidak mengetahui adanya laka hingga melarikan diri.

Sumber : Data dari POLRES Sleman &amp; POLRES Klaten Tahun 2004.

Lanjutan Tabel 5.17 Data Detail *Black Spot* Km 9

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
3.	Minggu, 26 Desember 2004, 21.30 WIB	Jl. Jogja – Solo Km 9, Ds. Kalongan Maguwoha rjo Depok Sleman.	Mobil Vs SPM	29 thn Swasta	-	23 thn Swasta	L / P	LB	D - S	Semula kijang AB 7420 FB dari utara menyebrang keselatan sesaat sebelum kejadian dari barat datang SPM Honda AB 3640 HZ karena jarak sudah dekat akhirnya kedua pengemudi tidak dapat menguasai kendaraannya sehingga akhirnya terjadi benturan antara kedua kendaraan.

Sumber : Data dari POLRES Sleman &amp; POLRES Klaten Tahun 2004.

Dari Tabel 5.17 diketahui pada Km 9 daerah *black spot* pada tahun 2004 terjadi sebanyak 3 (tiga) kali kejadian kecelakaan. Berdasarkan data dari Polres Klaten dan Polres Sleman, penyebab utama kecelakaan lalulintas yaitu kecepatan tinggi, dengan jenis tabrakan lepas kendali, samping – samping, dan depan - samping.

Dari pengamatan di lokasi terlihat bahwa situasi jalan pada km 9 merupakan jalan lurus sehingga memungkinkan pengemudi memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi. Di ruas jalan Jogja-Solo pada Km 9 terdapat kawasan pemukiman dan dekat dengan bandara Adi Sucipto Yogyakarta, sehingga banyak kendaraan yang keluar masuk bandara baik roda dua, roda empat atau lebih dan apabila kurang hati-hati akan membahayakan kendaraan lainnya yang melintasi jalan tersebut. Pada lokasi Km 9 sudah terdapat rambu-rambu batas kecepatan tetapi kondisinya sudah tidak terawat (cat pudar), tidak terdapat *zebra cross* untuk pejalan kaki yang menyeberang jalan.

Kendaraan yang terlibat kecelakaan pada lokasi *black spot* Km 9 adalah SPM vs pejalan kaki, truk vs SPM, mobil vs SPM. Kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan adalah sepeda motor, karena masih kurangnya tingkat kewaspadaan para pengemudi dan juga akibat pengemudi kendaraan bermotor yang memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Batas kecepatan minimum pada lokasi *black spot* adalah 40 km sehingga memungkinkan pengemudi kendaraan memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi.

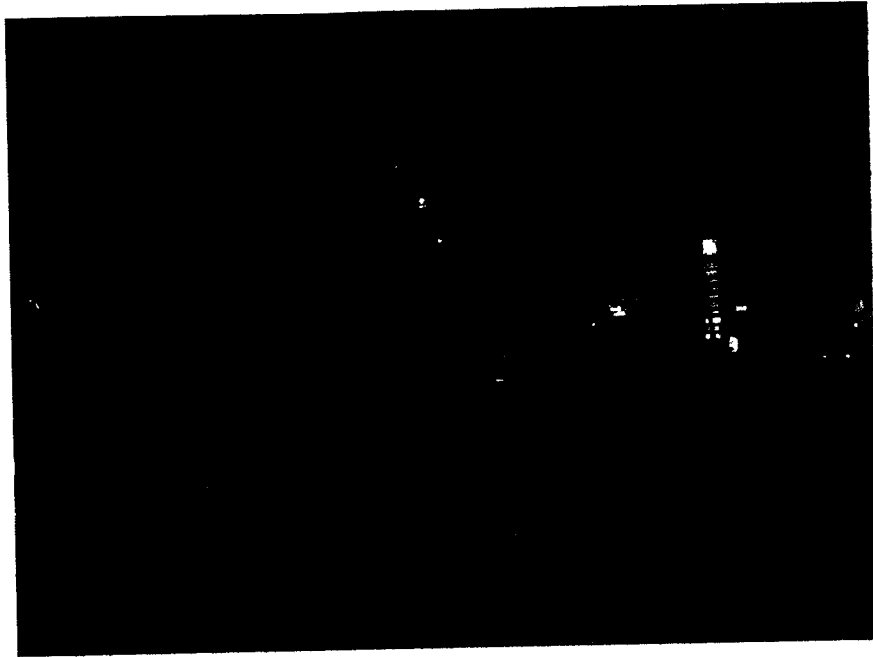


Upaya – upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada Km 9 adalah sebagai berikut ini.

1. Memasang atau memperbaiki rambu-rambu batas kecepatan.
2. Memperjelas marka jalan baik itu garis putus-putus maupun garis penuh.
3. Membuat *zebra cross* bagi pejalan kaki.



Gambar 5.17 Lokasi *Black Spot* KM 9 pada Siang Hari



Gambar 5.18 Lokasi *Black Spot* KM 9 pada Malam Hari

Dari Gambar 5.17 dan Gambar 5.18 terlihat situasi pada lokasi *black spot* pada siang hari dan malam hari. Lokasi *black spot* pada km 9 merupakan jalan lurus dengan arah arus 2 arah yang terdiri dari 2 jalur dan 4 lajur yang dipisahkan median antar jalurnya serta tidak terdapat jalur lambat. Ruas jalan tersebut merupakan jalan luar kota dengan jarak tempuh yang cukup jauh sehingga memungkinkan para pengemudi memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi untuk mempercepat sampai ke tujuan. Di sekitar lokasi terdapat daerah pemukiman, pertokoan, dan pom bensin. Pada malam hari penerangan cukup baik sehingga tidak mengganggu kenyamanan pengguna jalan raya.

### 5.10.1.2 Analisis *Black Spot* pada KM 11,5

Data detail *Black Spot* pada KM 11,5 dapat dilihat pada Tabel 5.18 di bawah ini.

Tabel 5.18 Data Detail *Black Spot* Km 11,5

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
1.	Minggu, 18 Januari 2004, 20.15 WIB.	Jl. Jogja – Solo Ds. Sorogenen Purwomartani Kalasan Sleman.	SPM Vs SPM	51 thn PNS 22 thn Polri	SLA SLA	27 thn Swasta	3L	2 LB	D - S	Semula SPM Kawasaki dari timur ke barat sedang SPM Honda dari barat ke timur sampai tdk hendak memutar arah ke barat, karena jarak terlalu dekat akhirnya terjadi laka.
2.	Minggu, 11 Juli 2004, 11.00 WIB	Jl. Jogja – Solo Ds. Sorogenen Purwomartani Kalasan Sleman.	Mobil Vs Pejala n Kaki	37 thn Karyawan BUMN	PT	60 thn Tani	2L	1.R	LK	Semula panther dari timur ke barat sampai tdk ada pejalan kaki menyebrang dari selatan ke utara karena jarak dekat akhirnya terjadi laka.

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten Tahun 2004.

Lanjutan Tabel. 18 Data Detail *Black Spot* Km 11,5

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
3.	Minggu, 3 Oktober 2004, 03.00 WIB	Jl. Jogja – Solo Cupu Watu II Purwomart ani Kalasan Sleman..	Mobil Vs Mobil	31 thn Swasta	-	42 thn Karyawan	2L	-	D – B	Semula mobil Suzuki AA 8872 CA melaju dari arah barat sebelum mendekati tkp mobil Suzuki tersebut belok kiri (arah utara) bersamaan itu dari belakang melaju mobil sedan BMW tersebut karena jarak dekat sehingga terjadi laka.
4.	Sabtu, 23 Oktober 2004, 14.00 WIB	Jl. Jogja – Solo Ds. Nganglik / Cupu Watu Purwomart ani Kalasan Sleman.	Truk Vs SPM	52 thn Sopir	-	14 thn Pelajar  14 thn Pelajar	3L	LB / LR	D - B	Semula truk dari arah barat kearah timur hendak membalik arah dan berhenti. bersamaan itu dari arah barat datang sepeda motor karena jarak dekat akhirnya terjadi laka.

Sumber : Data dari POLRES Sleman &amp; POLRES Klaten Tahun 2004.

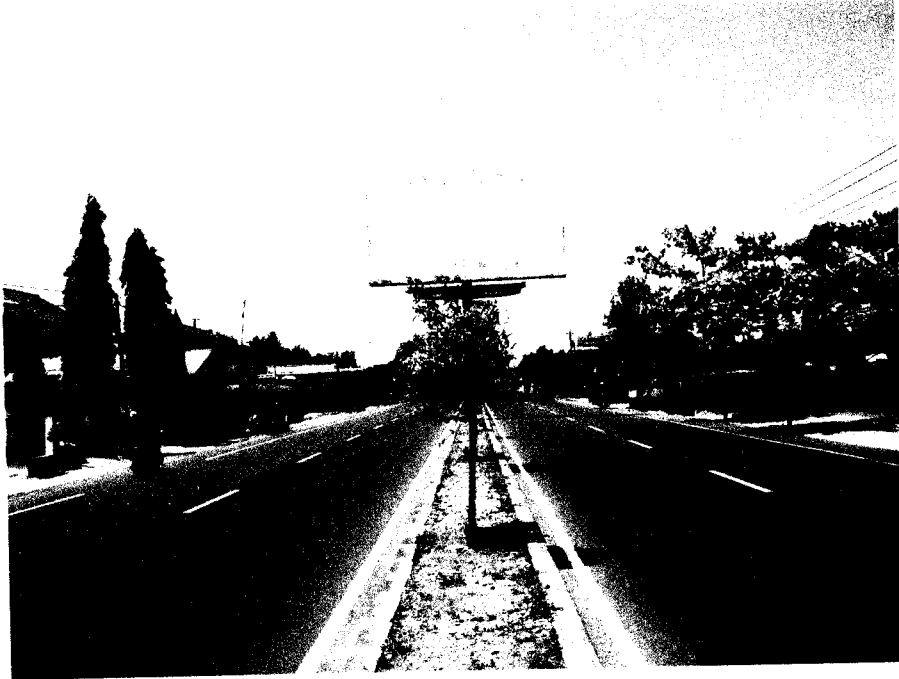
Dari Tabel 5.18 diketahui pada km 11,5 daerah *black spot* pada tahun 2004 terjadi sebanyak 4 (empat) kali kejadian kecelakaan. Berdasarkan data dari Polres Klaten dan Polres Sleman, penyebab utama kecelakaan lalulintas yaitu kecepatan tinggi, dengan jenis tabrakan depan – samping, depan – belakang dan lepas kendali.

Berdasarkan pengamatan di lokasi bahwa situasi jalan pada Km 11,5 merupakan jalan lurus.. Tidak terdapat rambu batas kecepatan, tidak terdapat lampu peringatan (warna kuning) sebagai tanda bagi pengemudi untuk berhati-hati dalam melintasi jalan tersebut. Faktor manusia dengan kecepatan tinggi sebagai penyebab kecelakaan, misalnya ada kendaraan di depan yang akan belok atau menyebrang ke kanan maupun kiri tanpa memberi riting maupun melihat kaca spion terlebih dulu.

Kendaraan yang terlibat kecelakaan pada lokasi *black spot* Km 11,5 adalah SPM vs pejalan SPM, mobil vs pejalan kaki, mobil vs mobil, dan truk vs SPM. Kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan adalah sepeda motor dan mobil, karena masih kurangnya tingkat kewaspadaan para pengemudi dan juga akibat pengemudi kendaraan roda dua maupun roda empat yang memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi.

Upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada Km 11,5 adalah sebagai berikut ini.

1. Memasang rambu-rambu batas kecepatan.
2. Memasang lampu peringatan (warna kuning) sebagai tanda untuk berhati-hati bagi pengemudi yang melintasi jalan tersebut.
3. Memperjelas marka jalan baik itu garis penuh maupun garis putus-putus.



Gambar 5.19 Lokasi *Black Spot* KM 11,5 pada Siang Hari



Gambar 5.20 Lokasi *Black Spot* KM 11,5 pada Malam Hari

Dari Gambar 5.19 dan Gambar 5.20 terlihat situasi pada lokasi *black spot* pada siang hari dan malam hari. Lokasi *black spot* pada km 11,5 merupakan jalan lurus dengan arah arus 2 arah yang terdiri dari 2 jalur dan 4 lajur yang dipisahkan median antar jalurnya serta tidak terdapat jalur lambat. Ruas jalan tersebut merupakan jalan luar kota dengan batas kecepatan minimum 60 km, maka para pengemudi harus memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Pada lokasi *black spot* terdapat plang papan iklan yang tidak ditutupi dengan kain, pada siang hari hal tersebut dapat menyebabkan mata silau bagi pengemudi yang melihatnya sehingga memungkinkan terjadinya kecelakaan lalulintas. Di sekitar lokasi terdapat daerah pemukiman, pertokoan, dan restoran. Pada malam hari penerangan kurang baik sehingga diperlukan perbaikan lampu penerangan untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

### 5.10.1.3 Analisis Lokasi *Black Spot* pada KM 12

Data detail *Black Spot* pada KM 12 dapat dilihat pada Tabel 5.19 di bawah ini.

Tabel 5.19 Data Detail *Black Spot* Km 12

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
1.	Kamis, 8 Januari 2004, 04.30 WIB.	Jl. Jogja – Solo Ds. Tegal Kali Bening Tirtomartani Kalasan Sleman.	Bus Vs Pejalan Kaki	49 thn Swasta	SMP	70 thn Ibu Rumah Tangga	L / P	MD	LK	Semula bus akan datang dari arah timur ke barat (jogja), kecepatan tinggi sedang pejalan kaki dari utara menyebrang ke selatan karena gelap dan jarak dekat akhirnya terjadi laka.
2.	Minggu, 11 April 2004, 11.20 WIB	Jl. Jogja – Solo Ds Bondan Tirtomartani kalasan, Sleman.	Mobil Vs Sepeda	41 thn Swasta	SL/A	55 thn Swasta	2L	LB	D - S	Semula Suzuki camry dari timur ke barat, dari arah sama sepeda ontel sampai tkp sepeda ontel belok kanan karena jarak dekat akhirnya terjadi laka.

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten Tahun 2004.



Lanjutan Tabel 5.19 Data Detail *Black Spot* Km 12

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
3.	Senin, 2 Agustus 2004, 12.00 WIB.	Jl. Jogja – Solo Ds. Krajan Tirtomartani Kalasan. Sleman.	SPM Vs SPM	45 thn PNS 58 thn Purnawirawan	SLA SMP	31 thn Swasta 52 thn Swasta	3L / P	2 LR	D – S	Semula SPM Honda AD 6985 SJ dari timur ke barat sampai tkp hendak menyebrang jalan ke utara Rs. Pantii Rini. bersamaan itu dari barat datang SPM AB 3716 AU dari barat ke timur karena jarak dekat akhirnya terjadi laka.
4.	Rabu, 18 Agustus 2004, 08.10 WIB.	Jl. Jogja – Solo km 12. Ds. Ngangruk Tirtomartani Kalasan Sleman.	Mobil Vs SPM	62 thn Swasta	PT	27 thn Swasta	2L	1 LR	D - S	Semula mobil Suzuki Katana B 2437 HF. datang dari arah timur (solo) menuju ke barat (jogja) dengan kecepatan sedang dan hendak memutar arah. Melalui penggal jalan. Menjelang di tkp SPM Kawasaki AD

Sumber : Data dari POLRES Sleman &amp; POLRES Klaten Tahun 2004.

Lanjutan Tabel 5.19 Data Detail *Black Spot* Km 12

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
										3689 EV melaju dari arah yang sama dari timur ke barat kurang memperhatikan ada mobil katana B 2437 HF yang akan berbalik arah, karena jarak terlalu ekat dan pengemudi SPM Kawasaki tidak bisa menguasai kendaraannya akhirnya menabrak mobil katana tersebut, dibagian pintu depan kanan, sehingga terjadilah laka lantas.

Sumber : Data dari POLRES Sleman &amp; POLRES Klaten Tahun 2004.

Lanjutan Tabel 5.19 Data Detail *Black Spot* Km 12

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
5.	Sabtu, 13 November 2004, 16.10 WIB.	Jl. Jogja – Solo Ds. Karang Tirtomartan i Kalasan Sleman.	SPM Vs Pejalan Kaki	20 thn Pelajar	SLA	45 thn Swasta	L / P	LB	LK	Semula pejalan kaki menyebrang dari utara ke selatan. Sampai tkp datang SPM dari barat ke timur karena jarak dekat akhirnya terjadi laka.

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten Tahun 2004.

Dari Tabel 5.19 diketahui jumlah kecelakaan yang terjadi pada kurun waktu tahun 2004 adalah sebanyak 5 (lima) kali kejadian kecelakaan. Berdasarkan data dari Polres Klaten dan Polres Sleman, penyebab utama tertinggi dari kecelakaan lalulintas pada km 12 yaitu kecepatan tinggi, dengan jenis tabrakan depan – samping dan lepas kendali.

Berdasarkan pengamatan di lokasi terlihat bahwa situasi jalan pada km 12 merupakan jalan lurus dan terdapat kawasan pemukiman. Faktor manusia dengan kecepatan tinggi sebagai penyebab kecelakaan, misalnya ada kendaraan di depan yang akan belok atau menyebrang ke kanan maupun kiri tanpa memberi riting maupun melihat kaca spion terlebih dulu. Tidak terdapat rambu batas kecepatan, lampu peringatan (lampu kuning) sebagai tanda untuk berhati-hati bagi pengemudi yang melintasi jalan tersebut dan tidak terdapat *zebra cross* untuk penyebrang jalan.

Kendaraan yang terlibat kecelakaan pada lokasi *black spot* Km 12 adalah bus vs pejalan kaki, mobil vs sepeda, SPM vs SPM, mobil vs SPM, dan SPM vs pejalan kaki. Kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan adalah sepeda motor, karena masih kurangnya tingkat kewaspadaan para pengemudi dan juga akibat pengemudi kendaraan bermotor yang memacu kendaraanya dengan kecepatan tinggi. Di lokasi *black spot* tersebut perlu dipasang rambu batas kecepatan dan lampu penerangan yang baik untuk mengurangi kecelakaan lalulintas.

Upaya – upaya untuk menurunkan kecelakaan pada km 12 adalah sebagai berikut ini.

1. Memasang rambu batas kecepatan dan lampu peringatan (warna kuning) sebagai tanda untuk berhati-hati bagi pengemudi yang melintasi jalan tersebut.
2. Memperjelas marka jalan terutama garis penuh serta membuat rambu-rambu banyak penyeberang jalan.
3. Membuat *zebra cross* untuk penyeberang jalan.
4. Menambah dan memperbaiki lampu penerangan.



Gambar 5.21 Lokasi *Black Spot* KM 12 pada Siang Hari



Gambar 5.22 Lokasi *Black Spot* KM 12 pada Malam hari

Dari Gambar 5.21 dan Gambar 5.22 terlihat situasi pada lokasi *black spot* pada siang hari dan malam hari. Lokasi *black spot* pada km 12 merupakan jalan lurus dengan arah arus 2 arah yang terdiri dari 2 jalur dan 4 lajur yang dipisahkan median antar jalurnya serta tidak terdapat jalur lambat. Ruas jalan tersebut merupakan jalan luar kota yang mengharuskan para pengemudi kendaraan memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi, sehingga memungkinkan terjadinya kecelakaan lalulintas. Di sekitar lokasi terdapat daerah pemukiman, pabrik, dan pom bensin. Di lokasi *black spot* tersebut tidak terdapat rambu-rambu lalulintas. Pada malam hari penerangan cukup baik sehingga tidak mengganggu kenyamanan pengguna jalan raya.

### 5.10.1.4 Analisis Lokasi *Black Spot* pada KM 16

Data detail *Black Spot* pada KM 16 dapat dilihat pada Tabel 5.20 di bawah ini.

Tabel 5.20 Data Detail *Black Spot* Km 16

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
1.	Senin, 12 Januari 2004, 10.00 WIB.	Jl. Jogja – Solo Ds. Bogem Taman Martani, Kalasan Sleman.	Mobil Vs SPM	27 thn Swasta	-	56 thn Purnawirawan TNI  50 thn Swasta	2L  P	2 LB/ LR	D - S	Semula SPM dari selatan berhenti dipinggir jalan hendak menyebrang jalan tiba-tiba dari arah timur datang panther kearah barat. karena jarak dekat akhirnya terjadi laka.
2.	Sabtu, 14 Februari 2004, 12.05 WIB.	Jl. Jogja – Solo Ds. Kemiten Taman Martani, Kalasan Sleman.	Truk Vs SPM	26 thn Swasta	SLA	37 thn Swasta  16 thn Pelajar	2L  L	LB/LR	D - S	Semula SPM dari arah barat ke timur. Sedang truk dari timur ke barat. Sampai tkp truk belok kanan karena jarak dekat akhirnya terjadi laka.

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten Tahun 2004.

Lanjutan Tabel 5.20 Data Detail *Black Spot* Km 16

No	Waktu	Lokasi	Kend.	Tsgk	Pend.	Korban	Sex	Kond. Korban	Jenis Tabrakan	Uraian
3.	Sabtu, 8 Juni 2004, 14.00 WIB.	Jl. Jogja – Solo Ds. Kemiten Taman Martani. Kalasan Sleman.	Truk Vs Mobil Vs Truk	29 thn Sopir	-	51 thn POLRI 24 thn POLRI 43 thn POLRI 35 thn Sopir	L/P  P P L	3 LR	D - B	Semula truk R 9624 TA dan Suzuki karimun dari timur dan berhenti di traffic light sedang truk R 2042 CB dari timur kurang memperhatikan akhirnya menabrak karimun.
4.	Sabtu, 3 Juli 2004, 07.30 WIB.	Jl. Jogja – Solo Ds. Bogem taman martani. Kalasan Sleman	SPM Vs Sepeda	27 thn Swasta	SLA	50 thn Swasta	2L	LR	D - B	Semula sepeda ontel dari barat lewat jalur lambat sedang SPM dari arah sama sampai tkp kurangantisipasi akhirnya menabrak sepeda ontel.

Sumber : Data dari POLRES Sleman & POLRES Klaten Tahun 2004.



Dari Tabel 5.20 diketahui jumlah kecelakaan yang terjadi selama kurun waktu 2004 adalah sebanyak 4 (empat) kali kejadian kecelakaan. Berdasarkan data dari Polres Klaten dan Polres Sleman, penyebab utama tertinggi dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada kurun waktu 2004 yaitu kecepatan tinggi dan kurang hati – hati, dengan jenis tabrakan depan - belakang dan depan samping .

Berdasarkan pengamatan di lokasi terlihat bahwa situasi jalan pada km 16 merupakan jalan lurus dan merupakan kawasan aktivitas masyarakat karena dekat Pasar Piyungan, dan dekat dengan kawasan wisata Candi Prambanan. Dari pengamatan penulis di lapangan tidak ada rambu lalulintas, tidak ada *zebra cross*, dan lampu penerangan yang kurang terang di malam harinya.

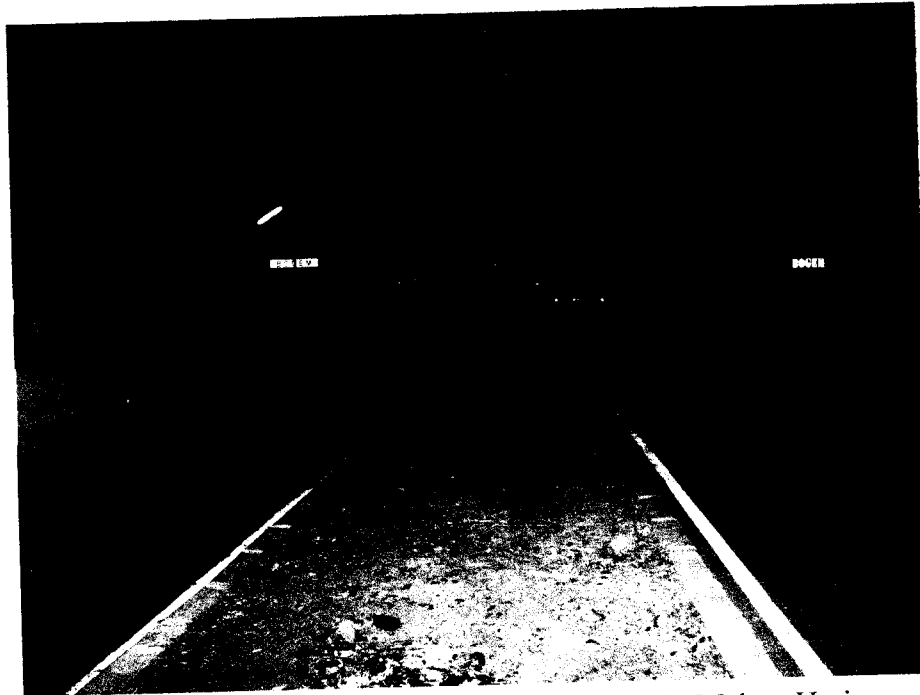
Kendaraan yang terlibat kecelakaan pada lokasi *black spot* Km 16 adalah mobil vs SPM, truk vs SPM, truk vs mobil vs truk, dan SPM vs sepeda. Kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan adalah sepeda motor dan truk, karena masih kurangnya tingkat kewaspadaan para pengemudi dan juga akibat pengemudi kendaraan roda dua maupun roda empat khususnya truk yang memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Pada lokasi *black spot* perlu dipasang rambu batas kecepatan dan rambu peringatan.

Upaya – upaya untuk menurunkan kecelakaan pada km 16 adalah sebagai berikut ini.

1. Memasang rambu-rambu lalulintas.
2. Memperjelas marka jalan terutama garis penuh serta membuat rambu-rambu banyak penyeberang jalan terutama di depan lokasi wisata.
3. Memasang *zebra cross* untuk penyeberangan bagi pejalan kaki.
4. Menambah dan memperbaiki lampu penerangan jalan.



Gambar 5.23 Lokasi *Black Spot* KM 16 pada Siang hari



Gambar 5.24 Lokasi *Black Spot* KM 16 pada Malam Hari

Dari Gambar 5.23 dan Gambar 5.24 terlihat situasi pada lokasi *black spot* pada siang hari dan malam hari. Lokasi *black spot* pada km 16 merupakan jalan lurus dengan arah arus 2 arah yang terdiri dari 3 jalur dan 4 lajur yang dipisahkan median antar jalurnya serta terdapat jalur lambat. Ruas jalan tersebut merupakan jalan luar kota dan dengan batas minimum kecepatan 60 km sehingga memungkinkan para pengemudi memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Di sekitar lokasi terdapat daerah pemukiman. Pada malam hari penerangan kurang baik sehingga diperlukan pemasangan beberapa lampu penerangan pada lokasi tersebut supaya tercipta kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalan raya.

Rekapitulasi identifikasi masalah titik *black spot* dan upaya penanganannya dapat dilihat pada Tabel 5.21 di bawah ini.

Tabel 5.21 Rekapitulasi Identifikasi Masalah Titik *Black Spot* dan Upaya Penanganan

Lokasi	Identifikasi Masalah	Upaya Penanganan
Km 9	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalan Lurus</li> <li>2. Dekat Kawasan Pemukiman dan Bandara</li> <li>3. Rambu Lalulintas Samar</li> <li>4. Banyak Penyeberang Jalan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memperbaiki Rambu Batas Kecepatan</li> <li>2. Memperjelas Marka Jalan</li> <li>3. Membuat dan Memperbaiki <i>Zebra Cross</i></li> </ol>
Km 11,5	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalan Lurus</li> <li>2. Tidak Ada Rambu lalulintas</li> <li>3. Banyak Penyeberang Jalan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memasang Rambu Batas Kecepatan</li> <li>2. Memasang Lampu Peringatan</li> <li>3. Memperjelas Marka Jalan</li> </ol>
Km 12	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dekat Kawasan Pemukiman</li> <li>2. Tidak Ada Rambu lalulintas</li> <li>3. Banyak Penyeberang Jalan</li> <li>4. Marka Jalan Kurang Jelas</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memasang Rambu Batas Kecepatan</li> <li>2. Memperjelas Marka Jalan</li> <li>3. Membuat <i>Zebra Cross</i></li> <li>4. Menambah dan Memperbaiki Lampu Penerangan Jalan</li> </ol>
Km 16	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dekat Pasar</li> <li>2. Dekat Kawasan Wisata Candi Prambanan</li> <li>3. Tidak Ada Rambu Lalulintas</li> <li>4. Lampu Penerangan Kurang terang</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memasang Rambu Batas Kecepatan</li> <li>2. Memperjelas Marka jalan</li> <li>3. Memasang <i>Zebra Cross</i></li> <li>4. Menambah dan Memperbaiki Lampu Penerangan Jalan</li> </ol>

### 5.10.2 Analisis *Black Site*

Secara teori *Black Site* adalah menspesifikasikan dari panjang jalan yang mempunyai frekuensi kecelakaan tertinggi. *Black Site* untuk jalan luar kota sering dijumpai pada segmen-segmen tertentu. Biasanya pada daerah-daerah atau wilayah yang homogen, misalnya perumahan, industri, dan sebagainya. Dengan menggunakan Persamaan 3.6 didapat hasil *Black Site* untuk semua daerah dapat dilihat pada Tabel 5.22.

Tabel 5.22 *Black Site* Untuk Semua Daerah Tahun 2004

No	Lokasi Km	Kecelakaan Pada Ruas Jalan	Jumlah Kec.	Panjang Jalan (km)	Tingkat Kec. (per km. thn)	<i>B. Site</i> $\geq$ Tk. Kec. rata-rata
1	8 - 9	Jogja-Solo	-	20	0	-
2	9 - 10	Jogja-Solo	3	20	0,15	<i>B.Site</i>
3	10 - 11	Jogja-Solo	1	20	0,05	-
4	11 - 12	Jogja-Solo	4	20	0,20	<i>B.Site</i>
5	12 - 13	Jogja-Solo	5	20	0,25	<i>B.Site</i>
6	13 - 14	Jogja-Solo	-	20	0	-
7	14 - 15	Jogja-Solo	-	20	0	-
8	15 - 16	Jogja-Solo	-	20	0	-
9	16 - 17	Jogja-Solo	4	20	0,20	<i>B.Site</i>
10	17 - 18	Jogja-Solo	-	20	0	-

11	18 – 19	Jogja-Solo	-	20	0	-
12	19 – 20	Jogja-Solo	-	20	0	-
13	20 – 21	Jogja-Solo	-	20	0	-
14	21 – 22	Jogja-Solo	-	20	0	-
15	22 – 23	Jogja-Solo	-	20	0	-
16	23 – 24	Jogja-Solo	1	20	0,05	-
17	24 – 25	Jogja-Solo	-	20	0	-
18	25 – 26	Jogja-Solo	-	20	0	-
19	26 – 27	Jogja-Solo	-	20	0	-
20	27 - 28	Jogja-Solo	1	20	0,05	-
Tingkat Kecelakaan Rata – Rata					0,05	

Dari Tabel 5.22 dapat diketahui bahwa pada tahun 2004 di sepanjang ruas jalan Jogja-Solo terdapat ruas rawan kecelakaan yang paling rendah yaitu Km 9-10 sebesar 0,15 dengan 3 (tiga) kasus kecelakaan dalam satu tahunnya. Km 11-12 dan km 16-17 sebesar 0,20 dengan 4 (empat) kasus kecelakaan dalam satu tahunnya. Tingkat kecelakaan paling tinggi yaitu pada km 12-13 sebesar 0,25 dengan 5 (lima) kasus kecelakaan setiap tahunnya, dari tingkat kecelakaan rata-rata 0,05.

### 5.10.2.1 Analisis Lokasi *Black Site* pada Km 9 – Km 10

Lokasi *Black Site* pada Km 9 - 10 pada ruas jalan Jogja-Solo merupakan daerah geometri jalan berupa jalan lurus dengan panjang jalan 1 Km. Pada tahun 2004 terjadi 3 (tiga) kali kejadian kecelakaan. Dari data yang diperoleh penyebab terjadinya kecelakaan terbanyak dikarenakan oleh kecepatan tinggi dan ketidak hati-hatian para pengguna jalan dalam berlalulintas. Dengan jenis tabrakan samping – samping dan depan – samping.

Dari pengamatan di lapangan, sepanjang ruas ini merupakan jalan lurus sehingga memungkinkan pengemudi memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi. Sepanjang ruas jalan ini terdapat kawasan pemukiman dan dekat dengan bandara Adi Sucipto Yogyakarta, sehingga banyak kendaraan yang keluar masuk bandara baik roda dua, roda empat atau lebih dan apabila kurang hati-hati akan membahayakan kendaraan lainnya yang melintasi jalan tersebut. Kondisi jalan baik tetapi fasilitas jalan yang tersedia kurang memadai sehingga kenyamanan para pengguna jalan terganggu. Di sepanjang ruas jalan ini cukup mendapatkan pengawasan dari pihak kepolisian guna menjaga ketertiban berlalulintas.

Upaya-upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada Km 9 – Km 10 adalah sebagai berikut ini.

1. Memperbaiki rambu-rambu yang telah rusak atau sudah mulai tidak kelihatan.
2. Memperjelas marka jalan baik itu garis putus-putus maupun garis penuh.
3. Memperbaiki rambu-rambu batas kecepatan.
4. Membuat dan memperjelas *zebra cross* untuk pejalan.

### 5.10.2.2 Analisis Lokasi *Black Site* pada Km 11 – Km 12

Lokasi *Black Site* pada Km 11 – 12 pada ruas jalan Jogja-Solo merupakan daerah geometri jalan berupa jalan lurus dengan panjang jalan 1 Km. Pada tahun 2004 terjadi 4 (empat) kali kejadian kecelakaan. Dari data yang diperoleh penyebab terjadinya kecelakaan terbanyak dikarenakan oleh kecepatan tinggi dan ketidak hati-hatian para pengguna jalan dalam berlalulintas. Dengan jenis tabrakan depan-samping, depan - belakang, dan lepas kendali.

Berdasarkan pengamatan di sepanjang ruas jalan ini tidak terdapat rambu batas kecepatan, tidak terdapat lampu peringatan (warna kuning) sebagai tanda bagi pengemudi untuk berhati-hati dalam melintasi jalan tersebut. Kondisi jalan cukup baik dan tidak terdapat kerusakan pada perkerasan jalan. Tempat untuk memutar hanya ada satu sehingga banyak kendaraan yang melawan arus, khususnya motor.

Upaya-upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada Km 11 – Km 12 adalah sebagai berikut ini.

1. Memasang rambu-rambu batas kecepatan.
2. Memasang lampu peringatan (warna kuning) sebagai tanda untuk berhati-hati bagi pengemudi yang melintasi jalan tersebut.
3. Memperjelas marka jalan baik itu garis penuh maupun garis putus-putus.



### 5.0.2.3 Analisis Lokasi *Black Site* pada Km 12- Km 13

Lokasi *Black Site* pada Km 12 - 13 pada ruas jalan Jogja-Solo merupakan daerah geometri jalan berupa jalan lurus dengan panjang jalan 1 Km. Pada tahun 2004 terjadi 5 (lima) kali kejadian kecelakaan. Dari data yang diperoleh penyebab terjadinya kecelakaan terbanyak dikarenakan oleh kecepatan tinggi dan ketidak hati-hatian para pengguna jalan dalam berlalulintas. Dengan jenis tabrakan depan-samping dan lepas kendali.

Berdasarkan pengamatan di sepanjang lokasi *black site* yang merupakan jalan lurus banyak terdapat lokasi pemukiman, persawahan dan dekat dengan Rumah Sakit Bhayangkara. Faktor manusia dengan kecepatan tinggi sebagai penyebab kecelakaan, misalnya ada kendaraan di depan yang akan belok atau menyebrang ke kanan maupun kiri tanpa memberi riting maupun melihat kaca spion terlebih dulu. Tidak terdapat rambu batas kecepatan, lampu peringatan (lampu kuning) sebagai tanda untuk berhati-hati bagi pengemudi yang melintasi jalan tersebut dan tidak terdapat *zebra cross* untuk penyebrang jalan. Kondisi perkerasan jalan cukup baik sehingga banyak pengguna jalan yang memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi.

Upaya-upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada Km 12 – Km 13 adalah adalah sebagai berikut ini.

1. Memasang rambu batas kecepatan dan lampu peringatan (warna kuning) sebagai tanda untuk berhati-hati bagi pengemudi yang melintasi jalan tersebut.
2. Memperjelas marka jalan terutama garis penuh serta membuat rambu-rambu banyak penyeberang jalan.
3. Membuat *zebra cross* untuk penyeberang jalan.
4. Menambah dan memperbaiki lampu penerangan.



#### 5.10.2.4 Analisis Lokasi *Black Site* Pada Km 16 – Km 17

Lokasi *Black Site* pada Km 16 - 17 pada ruas jalan Jogja-Solo merupakan daerah geometri jalan berupa jalan lurus dengan panjang jalan 1 Km. Pada tahun 2004 terjadi 4 (empat) kali kejadian kecelakaan. Dari data yang diperoleh penyebab terjadinya kecelakaan terbanyak dikarenakan oleh kecepatan tinggi dan ketidak hati-hatian para pengguna jalan dalam berlalulintas. Dengan jenis tabrakan depan-samping dan lepas kendali.

Berdasarkan pengamatan di sepanjang lokasi *black site* yang merupakan jalan lurus terdapat banyak akses jalan masuk, karena terdapat kawasan pemukiman. Pada ruas jalan tersebut juga terdapat Pasar Piyungan dan lokasi wisata Candi Prambanan, sehingga pergerakan lalulintas di ruas jalan tersebut cukup tinggi. Kondisi perkerasan jalan cukup baik, dan disekitar lokasi candi prambanan terdapat jalur lambat sepeda motor dan sepeda.

Upaya-upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada Km 16 – Km 17 adalah sebagai berikut ini.

1. Memasang rambu-rambu batas kecepatan.
2. Memperjelas marka jalan terutama garis penuh serta membuat rambu-rambu banyak penyeberang jalan terutama di depan lokasi wisata.
3. Memasang *zebra cross* untuk penyebrangan bagi pejalan kaki.
4. Menambah dan memperbaiki lampu penerangan jalan.

Rekapitulasi identifikasi masalah *black site* dan upaya penanganannya dapat dilihat pada Tabel 5.23 di bawah ini.

Tabel 5.23 Rekapitulasi Identifikasi Masalah *Black Site* dan Upaya Penanganan

Lokasi	Identifikasi Masalah	Upaya Penanganan
Km 9 – Km 10	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalan Lurus</li> <li>2. Dekat Kawasan Pemukiman dan Bandara</li> <li>3. Rambu Lalulintas Samar</li> <li>4. Banyak Penyebrang Jalan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memperbaiki Rambu Lalulintas</li> <li>2. Memperjelas Marka Jalan</li> <li>3. Membuat dan Memperbaiki <i>Zebra Cross</i></li> <li>4. Memperbaiki Rambu Batas Kecepatan</li> </ol>
Km 11 – Km 12	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalan Lurus</li> <li>2. Tidak Ada Rambu lalulintas</li> <li>3. Banyak Penyebrang Jalan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memasang Rambu-rambu Batas Kecepatan</li> <li>2. Memasang Lampu Peringatan</li> <li>3. Memperjelas Marka Jalan</li> </ol>
Km 12 – Km 13	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dekat Kawasan Pemukiman</li> <li>2. Tidak Ada Rambu lalulintas</li> <li>3. Banyak Penyebrang Jalan</li> <li>4. Marka Jalan Kurang Jelas</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memasang Rambu Lalulintas</li> <li>2. Memperjelas Marka Jalan</li> <li>3. Membuat <i>Zebra Cross</i></li> <li>4. Menambah dan Memperbaiki Lampu Penerangan Jalan</li> </ol>
Km 16 – Km 17	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dekat Pasar</li> <li>2. Dekat Kawasan Wisata Candi Prambanan</li> <li>3. Tidak Ada Rambu Lalulintas</li> <li>4. Lampu Penerangan Kurang terang</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memasang Rambu Batas Kecepatan</li> <li>2. Memperjelas Marka jalan</li> <li>3. Memasang <i>Zebra Cross</i></li> <li>4. Menambah dan Memperbaiki Lampu Penerangan Jalan</li> </ol>

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Dari hasil pengolahan data dan evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo kurun waktu 2004, dapat disimpulkan :

1. Jumlah kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo (km 8 – km 28) sepanjang 20 km berjumlah 19 kasus kecelakaan dengan tingkat keparahan korban meninggal dunia yaitu 4 korban atau sebesar 16 %, luka berat 9 korban atau sebesar 36 % dan luka ringan 12 korban atau sebesar 48% dari total jumlah kecelakaan.
2. Tipe kecelakaan terbesar yang terjadi pada ruas jalan Jogja – Solo kurun waktu 2004 adalah tipe depan - samping sebanyak 7 kasus atau sebesar 36,84% dari total jumlah kecelakaan yang terjadi.
3. Jenis kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo kurun waktu 2004 adalah motor sebesar 14 kali kejadian atau sebesar 36,84% dari total kendaraan yang terlibat kecelakaan.
4. Waktu terjadinya kecelakaan terbesar pada ruas jalan Jogja-Solo kurun waktu 2004 dalam variasi selama 1 hari (24 jam) yaitu antara jam 08.01 – 12.00 WIB yaitu sebesar 7 kasus kecelakaan atau sebesar 36,84%.
5. Tingkat pendidikan terakhir pelaku yang sering terlibat kecelakaan pada ruas jalan Jogja –Solo kurun waktu 2004 adalah SMU sebanyak 14 kasus atau

sebesar 37,84% dan tanpa keterangan 13 kasus atau sebesar 35,14% dari total tingkat pendidikan terakhir pelaku kecelakaan.

6. Jenis kelamin korban kecelakaan yang sering terlibat pada ruas jalan Jogja-Solo pada tahun 2004 adalah laki-laki sebanyak 336 kasus atau sebesar 60,65% dari total jenis kelamin pelaku kecelakaan.
7. Umur korban yang sering terlibat pada ruas jalan Jogja – Solo pada tahun 2004 adalah umur 15-24 sebanyak 201 kasus atau sebesar 34,90% dan umur 25-40 sebanyak 169 kasus atau sebesar 29,34% dari total umur korban kecelakaan.
8. Status pelaku yang sering terlibat kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Jogja – Solo kurun waktu 2004 adalah swasta sebanyak 20 kasus atau sebesar 54,05%.
9. *Black Spot* untuk ruas jalan Jogja – Solo pada tahun 2004 adalah KM 12 (ruas jalan Jogja – Solo) dengan tingkat kecelakaan tertinggi yaitu 0,25.
10. Ruas jalan Jogja – Solo yang rawan kecelakaan kurun waktu 2004 adalah KM 9 (ruas jalan Jogja – Solo), KM 11,5 (ruas jalan Jogja – Solo), KM 12 (ruas jalan Jogja – Solo), dan KM 16 (ruas jalan Jogja – Solo).
11. Berdasarkan pengamatan pada lokasi *Black Spot* diketahui bahwa pada umumnya kondisi lokasi menunjukkan rambu-rambu dan marka jalan yang tidak memenuhi syarat, dan tidak adanya fasilitas penyeberangan jalan.

## 6.2 Saran – saran

1. Memasang, memperbaiki dan merawat rambu-rambu batas kecepatan.
2. Membuat *zebra cross* sebagai tempat penyeberangan jalan bagi pejalan kaki.
3. Memasang lampu peringatan warna kuning sebagai tanda untuk berhati-hati, dan memasang lampu penerangan jalan pada lokasi *black spot* dan lokasi *black site*.
4. Memperbaiki rambu jalan yang sudah rusak dan memindahkan ke lokasi yang bisa terlihat dengan lebih jelas.
5. Memperjelas marka jalan baik itu garis putus-putus maupun garis penuh.
6. Perlu adanya pengawasan dan penindakan tegas dari Kepolisian Resort Klaten dan Kepolisian Resort Sleman bagi pelaku pelanggar rambu-rambu lalulintas.
7. Perlu adanya penanaman kesadaran berlalulintas sejak usia dini, baik secara formal maupun non formal ke seluruh lapisan masyarakat, guna meningkatkan rasa disiplin berlalulintas.
8. Perlu adanya penyuluhan-penyuluhan tentang disiplin berlalulintas dan dari hasil evaluasi didapatkan bahwa faktor penyebab kecelakaan terbesar adalah faktor manusia (pengemudi), sehingga dalam penanganan untuk meminimalkan angka kecelakaan dapat dilakukan dengan cara memperketat prosedur pembuatan SIM dan memperbesar denda tilang bagi pengemudi yang melanggar rambu-rambu lalulintas.

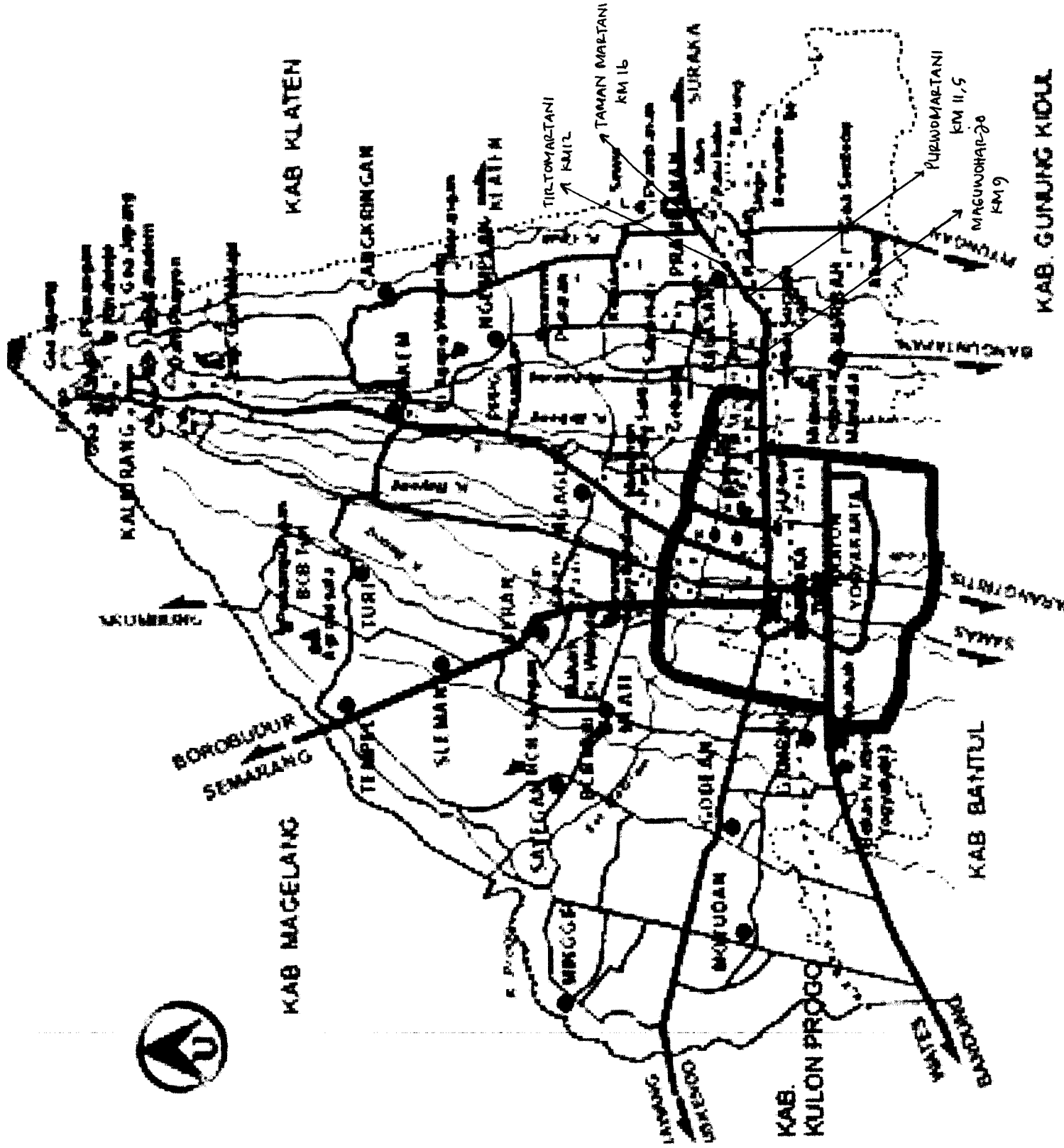
## DAFTAR PUSTAKA

1. -----, 1990, **Spesifikasi Standar Untuk Perencanaan Geometrik Jalan Luar Kota (Rancangan Akhir)**, Direktorat Jendral Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
2. -----, 1992, **Undang-Undang Republik Indonesia No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan**, Penerbit Sub Unit-Korpri POLRI, Departemen Polisi Republik Indonesia, Jakarta.
3. -----, 1993, **Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalulintas Jalan**, Jakarta.
4. -----, 1995, **Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib**, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.
5. AASHTO, 1984, **Policy on Geometric Design of Highway and Street**.
6. Bayu dan Didik, 2002, **Evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan Lalulintas di Kabupaten Gunung Kidul Periode 1997 – 2001**, Tugas Akhir JTS FTSP UII (tidak dipublikasikan).
7. Dewanti, 1996, **Karakteristik Kecelakaan Lalulintas di Yogyakarta**, Media Teknik no. 3 XVII Edisi November 1996, Yogyakarta.
8. Fachrurrozy, 1996, **TRAFFIC SAFETY**, MSTT UGM, Yogyakarta.



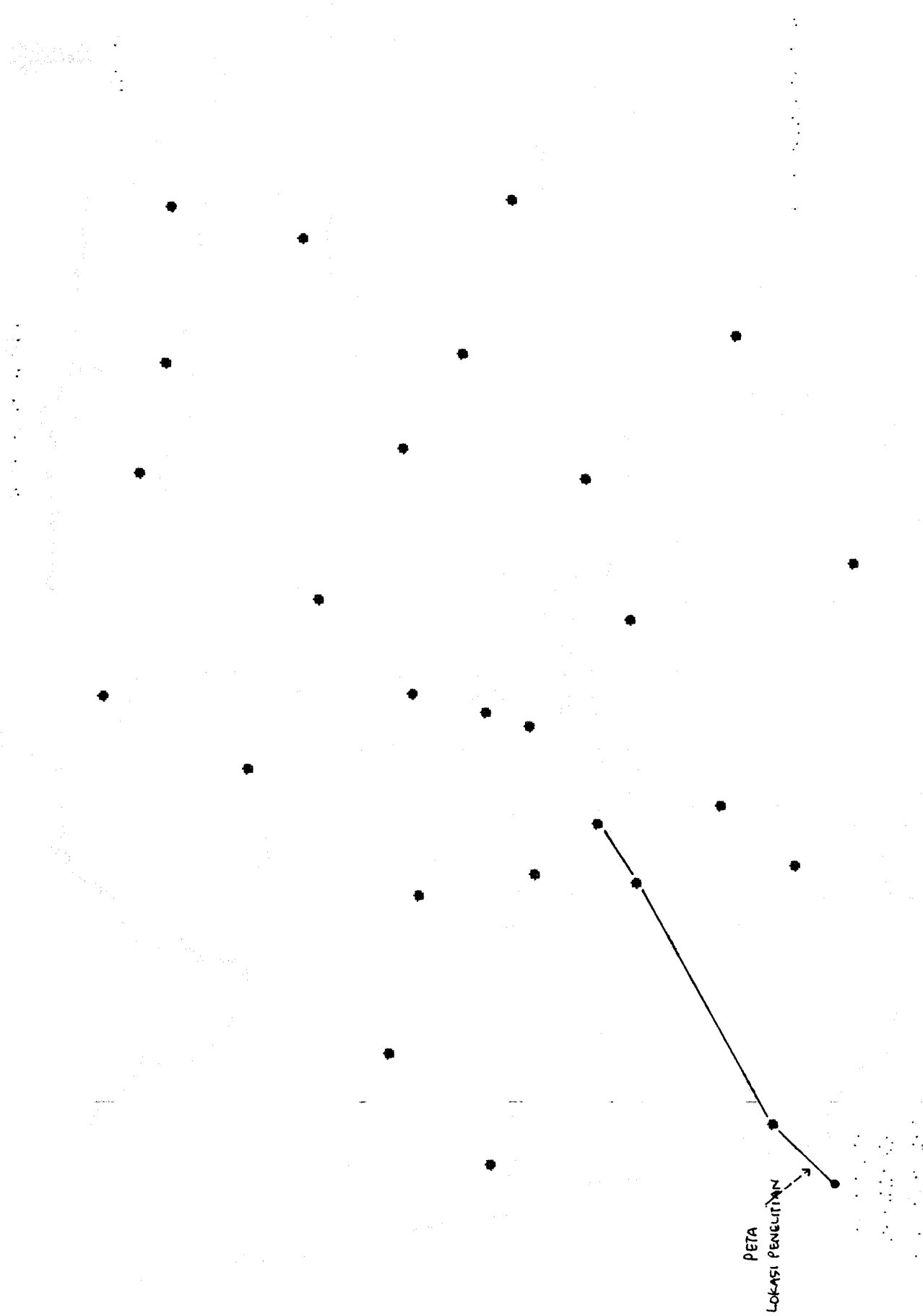
9. Guruh dan Umar, 2003, **Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Pada Ruas Jalan Gombang-Kebumen, Tugas Akhir JTS FTSP UII** (tidak dipublikasikan).
10. Hoobs, F.D, 1979, **Perancangan dan Teknik Lalulintas**. Edisi ke 2, UGM Terjemahan, Yogyakarta.
11. Iskandar, 1986, **Analisis Kecelakaan Lalulintas Di Jalan Tol Jakarta-Cikampek**, Artikel Majalah Jalan & Transportasi edisi 84, Hal 50-61.
12. Jajat Sujatmika dan Danang Wahyu Pribadi, 2004, **Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Pantura Surodadi – Warureja Kabupaten Tegal Periode 2000 – 2002, Tugas Akhir JTS FTSP UII** (tidak dipublikasikan).
13. Marliansyah, 2001, **Upaya Menurunkan Tingkat Kecelakaan Lalulintas di Propinsi Yogyakarta (Ruas Jalan Yogyakarta-Magelang), Tugas Akhir JTS FTSP UII** (tidak dipublikasikan).
14. Paqutee, Rodnor .J, 1972, **Planning and Design Transportation**, John and Willey Sons, Inc., New York.
15. Pignataro L.J, 1973, **Traffic Engineering Theory and Practice**, Prentice-Hall, Inc., New Jersey.

# **Lampiran 1**



KAB. GUNUNG KIDUL

KABUPATEN KARAWANG



## **Lampiran 2**

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA  
RESOR SLEMAN

JUMLAH KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS  
DAN PENYELESAIANNYA TAHUN 2004

NO	BULAN	KJD	KORBAN			KER MATERIL	SELESAI				KET
			MD	LB	LR		PU	SP3	PYT	JML	
1.	JANUARI	18	6	4	15	RP. 12.305.000,-	2	-	12	14	
2.	FEBRUARI	8	3	2	7	RP. 14.310.000,-	2	-	3	5	
3.	MARET	15	1	4	19	RP. 4.450.000,-	2	-	9	11	
4.	APRIL	10	3	3	5	RP. 4.575.000,-	2	-	7	9	
5.	MEI	16	6	7	14	RP. 4.950.000,-	3	-	9	12	
6.	JUNI	30	6	3	36	RP. 71.900.000,-	2	-	20	22	
7.	JULI	18	2	3	22	RP. 11.990.000,-	2	-	17	19	
8.	AGUSTUS	27	7	16	23	RP. 24.470.000,-	2	-	21	23	
9.	SEPTEMBER	20	12	14	45	RP. 70.250.000,-	3	-	17	20	
10.	OKTOBER	16	3	6	19	RP. 30.800.000,-	4	-	10	14	
11.	NOVEMBER	26	9	10	21	RP. 26.050.000,-	2	2	20	24	
12.	DESEMBER	22	14	9	5	RP. 37.100.000,-	1	-	18	19	
	<b>JUMLAH</b>	<b>226</b>	<b>72</b>	<b>81</b>	<b>231</b>	<b>RP. 313.150.000,-</b>	<b>27</b>	<b>2</b>	<b>164</b>	<b>192</b>	

JUMLAH KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS  
DAN PENYELESAIANNYA TAHUN 2005 S/D BULAN OKTOBER

NO	BULAN	KJD	KORBAN			KER MATERIL	SELESAI				KET
			MD	LB	LR		PU	SP3	PYT	JML	
1.	JANUARI	11	3	7	6	RP. 5.550.000,-	1	-	6	7	
2.	FEBRUARI	14	4	6	18	RP. 20.825.000,-	1	1	9	11	
3.	MARET	12	6	6	10	RP. 10.450.000,-	3	-	7	10	
4.	APRIL	11	10	2	6	RP. 12.250.000,-	1	2	3	6	
5.	MEI	7	5	2	3	RP. 4.250.000,-	3	-	5	8	
6.	JUNI	7	7	4	-	RP. 12.675.000,-	1	-	4	5	
7.	JULI	15	5	14	22	RP. 20.300.000,-	2	-	2	3	
8.	AGUSTUS	7	5	6	7	RP. 6.800.000,-	1	1	4	6	
9.	SEPTEMBER	8	4	5	9	RP. 11.410.000,-	1	1	7	9	
10.	OKTOBER	13	4	11	11	RP. 21.725.000,-	4	1	4	9	
	<b>JUMLAH</b>	<b>105</b>	<b>53</b>	<b>63</b>	<b>20</b>	<b>RP. 130.925.000,-</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>51</b>	<b>75</b>	

A.N. KEPALA SATUAN LALU LINTAS  
KANIT LAKA

SUTIKNO  
IPTU NRP 62090461

ANTARA

IDENTITAS

4 Minggu 4 Januari 2004 jam. 08 30 wib di jl Bina Sedomas Gudang Suman.

Spm Yamalia AB-3011-RS  
\*  
Spd annd

pmg Spm AB-3011-RS  
- ANDI SASMOYO, 23 th, Sruarta.  
Pusat Indus. Sedomas Gudang Suman.  
I/SLA/1 km

15 Selasa 6 Januari 04 jam. 1100 wib di jl Mbl on. Binar. Pirdadi Suman.

Spm Sruarta AB-4629- U  
\*  
Spm Yamalia AB-4001-67

pmg Spm AB-4629 U  
- JOKO PURKAWATO, 50 th, PNS  
Jl Kencana Jajar 20 RT 02/10-11/02  
K/SLA/Sruarta

pmg Spm AB-4001-67  
- ANDRIAS ANGGI PRADONO, 16 th, P U  
Jl Leluan Suman Mbl on Sma.  
T/SLA/Sruarta

16 Kamis 8 Januari 2004 jam. 04 30 wib di jl Yagya Sulu on. Tegal Kali Bimng. Tirtonaragam Kala Jan Suman.

Buu Alkas N-6897-LU  
\*  
Pjl Kulu

pmg Buu N-6897 LU  
- POPONG HABI PRAYOGA HAJI  
49 th, Sruarta  
on. Jalinan RT 2/2 Karang  
harjo, Silo, Jimbar  
T/SMP/ Sma Bliu

pjjalan Kulu  
- SUMINAH, 70 th, Ibu rumah tangga.  
Gomy Sruam, Macinaga, Prong  
banam Suman  
K/SD

semula smp dan spd onke sama.  
 sama datang dari arah barat  
 ke timur spd onke di depan sam  
 pan rup. balok hitam karena jarak  
 dekat alinya menjadi laka.

semula laka smp sama sama  
 dari arah selatan ke utara posisi  
 smp semula 13-4829-1M di depan  
 dan smp no. 4061 64 di belakang  
 sampai rup. smp semula balok la-  
 kan karena jarak dekat alinya  
 menjadi laka.

semula bus akan datang dari  
 arah timur ke barat / ya ya laka  
 jalan tinggi bidang pijatan  
 laka dari utara menyekeliling  
 ke selatan harung gelap dan  
 jalan dekat alinya menjadi  
 laka.

Depan ~~di samping~~

di depan laka

1 Rp. 300.000

1 Rp. 75.000

1 Rp. 500.000



ANTARA

IDENTITAS

07 Jumat 9 Januari  
2004 jam 10.15  
wib di Jl Mbel  
on. Baram, Tenda  
di Slemam.

Des. hatsu priatno  
AB-9230-12  
x  
Jualah kedahuan  
AB-9036-12

Pingganah priatno AB-9230-12  
- HUKI DANCERY, 35 th, Ligung,  
Pamasan 1x Puhungo, Slemam  
K/SLA / Sim A

II

08 Senin 12 Januari  
2004 jam 10.00  
wib di Jl Yogyo  
Selo on. Bagem  
Paman martam,  
Kalasan, Slemam.

Siwan pantuk  
H-9571-111  
x  
Spm. Swatun  
AB-4281-KY

ping hulu AB-9036-12  
- Slamet Supriyanto, 34 th, Snask  
Paman jogorogo 10 1/4  
Mekroyudan, Magelang  
T/SLA / Sim BII

ping pantuk H-9571-111  
- Tedy Kristianto, 27 th, Snaska  
Paman Paman Slemam-lila 10 1/4  
Sungangan Slemang  
Sim BE

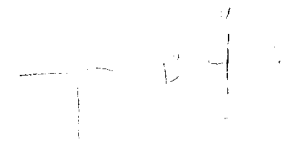
ping hlm AB-4281-KY  
- Siharjo, 56 th, Purnawano  
WNI, TNI  
Jualah Tirtomandam,  
Kalasan, Slemam  
T/SLA / SMP / Sim

ping hlm AB-4281-KY  
- Sri Mulyani, 56 th,  
Snaska  
Jualah Purnawano kala  
San Slemam  
K/SMP

- Smulau dan bahan paku up  
 dari utawa / mui lu siladon.  
 dan bahan di bagian panyam  
 kerana fragit mual hidang  
 - fruk dari utawa lu siladon  
 - sampin Tup nam blong dan  
 - minalarai dan bahan dan tre  
 - jach lori lali.

- Smulau Spm dari jilakam br  
 - hanti di pinggal jalan hndak  
 - menyulawq jalan tiba tiba  
 - dari arah timur la tang pom  
 - jw lu arah barat kerana jz sak  
 - di kar almayas injid lali.

papan ...



Rp. 5.000

Rp. 1.000.000,- BF

ANTARA

IDENTITAS

Minggu 18 Januari  
2004 jam. 2015 wib  
di Jl Yogyo. Suku  
Dn. Jorogunan, pux  
Womartani Kalasan  
Slman.

Spm Honda  
AB-5131-NU

Spm Kawasaki  
AB-3367-WT

Silasa 20 Januari 04  
jam. 1730 wib di Jl  
Godean. Dipan pom  
bmbm Dn. Godean  
Fidocum, Godean  
Slman.

Spm Honda  
AB-4873-VY

Spm Honda

Rabu 21 Januari 04  
jam. 1108 wib di Jl  
Yogyo. wates Dn.  
Dyrol. Ambanlura.  
Nany Gampriy  
Slman.

Spm Honda  
AB-5132-NU

KBM Lawi

Poy Wijany  
AB-7852-LA

pmg Spm Honda AB-5131-NU  
- SUWASBO. 5117, PMS  
Pandan Harjutmamyan Pakem  
Slman.

pmg Spm AB-3367-WT  
- Muji Sukamtu. 2217, Po Uci  
Kuwon Sidomulyo Bambang  
lipina Bantke

pmg Spm AB-3367-WT  
- Slamet Supriyadi. 2717, Inastu  
Kerbakan, Gelangharjo, Pandak  
Bantke


pmg Spm AB-4873-VY  
- BODI PERKAWAN. 1917, Mhu  
Tawangtan, Mangkahan Suye  
Jam Slman

pmg Spm Honda  
- Tuliyo. 1617, Inastu  
Mjerrak, Sidomulyo Godean Slm  
T. STA

pmg Spm AB-5132-NU  
- Dery Yanto Saputro. 1817,  
Pulayan  
Palambaru, Belukarya Pura  
T. STA

pmg Poy Wijany AB-7852-LA  
- Wira Wijarwo. 2017, Slman  
Candana, Bajiha, Bantke  
Mjerrak, Godean Slman  
M. A

- Simula s/m kemasukan dalam  
 - Simula ke bawah sedang s/m hon  
 - dan dari bawah ke bawah dan  
 - per 1/2 handuk memutar arah  
 - ke bawah kemasukan gambar dalam  
 - atinya injeksi laktat.

a.    
 Depan ke belakang

- Simula s/m dan s/pd onke sama  
 - sama dalam arah, simula ke ka  
 - ras pirus s/pd angin di depan  
 - Simulas P/p s/m handuk mem  
 - atur dalam atinya injeksi laktat

- Simula kom yang berlaku di laktat  
 - dan s/m sama sama dalam  
 - arah bawah ke bawah s/m  
 - s/m di belakang Simulas P/p  
 - s/m memutar sedang ke s/m yg  
 - berlaku di laktat s/m jaitu kemasukan  
 - dalam arah dalam dan laktat  
 - laktat dan injeksi laktat

-	2	-	Rp. 500.000	S
-	-	1	Rp. 100.000	S
-	1	-	Rp. 1.000.000	La

ANTARA

IDENTITAS

22 Rabu 11 pebruari  
2004 jam 12.30  
wib ch ji wata  
Dn. Puringdawa  
Baleahm. Gann  
pny slman

Sym Honda  
G-5989 YF  
pjt kalaw

pny sym G-5989 YF  
MUAD BUDI BN JALAN 26 th swasta  
Dn Sidapurna Sidapurna Kulon  
pny ngal  
K/SLA / sym

pny sym 17 5989 YF  
HARDIANI MUIFI Kipara  
/ Palasari Lintang palasari  
Saw hanti ngatik slm

ngulam kalaw  
JEMINGIN INORO, 60th, Buruh  
MKS Argosajo Sidayu kcm  
kul  
K/SD

23 Sabtu 14 pebruari  
2004 jam 12.05 wib  
dny yogyo Sula  
Dn. Kim Tim ramim  
marham kalasun  
slman.

ngula wipac  
AD-1513-111  
Sym Honda  
AB-4050 SC

pny hula AD-1513-111  
MURWANNO, 26th, swasta  
Sulungan kumbar kul  
Harang anyar  
K/SLA / sym BI

pny sym AB-4050 SC  
SUSASTO, 37th, swasta  
BONSORO jabiryo Lintang  
kulon progo  
K/SLA / sym

pny sym AB-4050 SC  
EKO BUDIYONO, 16th, pelajar  
BONSORO jabiryo Lintang  
kulon progo  
K/SLA /

ANTARA

IDENTITAS

Selasa 30 Mei  
2004 jam 11:30 WIB  
di Jl. Dalam Iain  
Dn. Labaian, Dalam  
Kamangan Palembang  
Slman.

Spm Henda  
ms 3877-100  
x  
Pjlt Kala

Prny Spm ms 3877-100  
Ski Myiani 28 th. Inansi  
Pamam Camlikimagan Palembang

Panungpan Spm ms 3877-100  
ms 3877-100 28 th. Inansi  
Pamam Camlikimagan Palembang

pejalan kaha  
orang qalandangan.

Rabu 31 Mei  
jam: 08:15 WIB di  
Jl. Yogyo - Sulo  
Dn. Sambilegi ma  
qamchamp. Bpale  
Slman

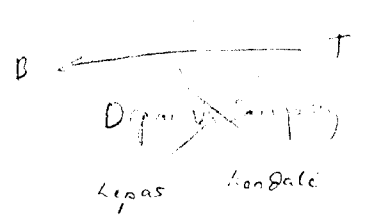
Spm Henda  
ms 4706-2  
x  
Pjlt Kala

Prny Spm ms 4706-2  
Dni Myicaw 28 th.  
28 th.  
Kmpmsaw Babehaji Pram  
Kaman Slman.

pejalan kaha  
17 th. 28 th. Inansi  
Kpale pamam Palembang  
Slman

jumlah 1 sm di bagian  
arah timur ke barat kelang  
jalan kali dari makam  
menyebabkan ke arah haur  
jambi dikat alanya hr  
jadi laka

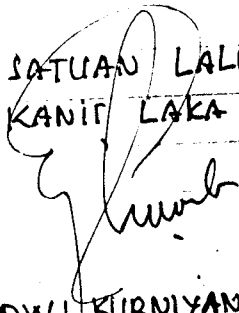
jumlah 1 sm dari arah timur  
ke barat sampai dip ada pija  
tan kali menyebabkan jalan  
kemana jalan dikat alanya  
jadi laka



JUMLAH	15	1	4	19	Rp. 4.450.000	
--------	----	---	---	----	---------------	--

Sleman. 1 APRIL 2004

An. KEPALA SATUAN LALU LINTAS  
KANIT LAKA

  
EDDWI KURNIYANTO  
IPTU NRP 77071330

ANTARA

IDENTITAS

Senin 8 April  
2004 jam 15.00  
wtk di jl. Jono dn.  
Jono Widemane  
Jmn. Ngumpulak  
Jlman

Muk Wopae  
AB-9097-YE  
x  
Spm Florida  
AB-4267-HK

prog muk AB-9097-YE  
RINDU WIDODO, 40 th pengemudi  
Magelang Bmdan memit  
Kanggo kelaten  
Jmn A

Sabtu 10 April 04  
jam. 04.45 wtk di  
jl. Lebongan - Snyegan  
dn. Mulyan. Margyo.  
Mulyo, Snyegan  
Jlman

Spm Florida  
AB-3594-KS  
x  
Pje kali

prog spm AB-3594-KS  
LAKSMIYANTO, 27 th. Polus  
nyamplang 4/19 Mangohaton.  
Snyegan Jlman  
T / SLA / Sinc

pijalan kali  
- SUMARJONO, 27 th swasta.  
- Mulyan. Margomulyo. Snye  
gan. Jlman.  
K / SLA

Minggu 11 April 04  
jam. 11.20 wtk di jl  
Yegya. Sulo dn.  
Bmdan Tirtomanta  
m. Kataran, Sle  
man.

Sns Cassy  
AD-8244-BF  
x  
Spd angin

prog cam AD-8244-BF  
- NARININ, 41 th swasta.  
Cabean. Smbungan. Ngupawi.  
Boyslali  
T / SLA / Sinc BCU

prog Spd angin  
- WITO KIBO 30 th swasta  
Kachikopo. Puhwomaklam kala  
San. Jlman.  
K / SLA



1 200.000

1 - up. 400.000 -

BP



	<b>ANTARA</b>	<b>IDENTITAS</b>
--	---------------	------------------

<p>Rabu 19 Mei 04 jam. 13.45 WIB di Jl. Mela dn. Jombor Lok. Sm dang achi. Wlati Slman.</p>	<p>Mikro bus AB-2804-E x truk up mit AB-9039-SE x - Sjn. Honda AB-5145-DY</p>	<p>truk mikro bus AB-2804-E - PRIS SUMARWAN, 46 th, purnadi Somedarem, Banyuwangi, Gampeng Sm BIA truk truk up AB-9039-SE - ANDONO HERU YUDHOKO, 57 th Swasta, Jl. Jogo, Ramantirto, Kasihan BHC Slu / T / Sm BI truk Sjn AB-5145-DY - YUYEN HADIYANTO, 23 th, mhs MURTEL, Tridadi Slman, K / PT / Sm C truk Sjn AB-4836 PD truk Sjn AB-4836 PD truk Sjn AB-4836 PD Slman, T / K / Slu / truk Sjn AB-5550 RY - WAHYUNI, 19 th, swasta, Placian, Jombang, Nidati, Sm. K / Slu Truk AD-1515-HF - NEADIMAN, 50 th, Swasta, laki-laki, P/a Jafan RT/RW CI/13, Karanganyar, Jafeng. Pejalan kaki. - ROY PRIWIBOWO, 35 th, laki-laki, seunti Bandara Adisucipto - P/a Komplek rcc-20 Adisucipto Blok B No 45 Yogyakarta</p>
<p>Minggu 23 Mei 04 jam. 08.00 WIB di Jl. R. Kipri Bancam Indul, Tri dadi Slman.</p>	<p>Sjn Honda x Sjn Gramedia AB-5550 RY</p>	<p>truk Tronton 1 AD-1515-HF x Pejalan kaki</p>
<p>Selasa, 25 Mei 2004 jam 08.00 WIB di Jl. Yogyakarta - Solo, km 10,5, Grogol, Kalitirto, Berbah, Slman, Yka.</p>	<p>Truk Tronton 1 AD-1515-HF x Pejalan kaki</p>	<p>Truk AD-1515-HF - NEADIMAN, 50 th, Swasta, laki-laki, P/a Jafan RT/RW CI/13, Karanganyar, Jafeng. Pejalan kaki. - ROY PRIWIBOWO, 35 th, laki-laki, seunti Bandara Adisucipto - P/a Komplek rcc-20 Adisucipto Blok B No 45 Yogyakarta</p>

ANTARA

IDENTITAS

Sabtu 5 Juni  
2004 jam. 17.15  
Wib di Jl. Solo  
Dn. Karanggen.  
Boluoharjo, Drom  
boman Sleman.

Mikrobis  
AB-2920-E  
x  
Sjm nmg  
AB-3504-MF

Prng Mikrobis AB-2920 E  
Bili jilw purnomo, 44th, Snela  
Sidomulyo Prumukan, Kalasan  
Sleman.  
T/SLA / 1 km

Prng Sjm AB-3504-MF  
- WINDITYA PRANA BHARATA 20th  
Mahasiswa.  
Jl. Cili dihiro no 26 004/008 yka.  
K/PT / km c

Prummpang Sjm AB-3504-MF  
- Tulus AKBAR 18th, Mku  
Jl. Kabiliany km 4.5 pummp  
Srekiarso no 51. yka.  
K/PT

Selasa 8 Juni 04  
jam. 14.00 wib di  
Jl. Solo Dn. Keunikan  
Taman montani, ka  
Lelan, Sleman.

Tunk perlela  
R-2624-1A  
x  
Sms keunikan  
AB-7038-EH  
x  
Tunk Himu  
R-2642-CB.

Prng huk R-2624-1A  
RATNO, 29th, Sopih.  
Di Karangwan no 4/1, Banyumal Banyumal  
Bili.

Prng keunikan AB-7038-EH  
- Sri Mulyanti 5th, Polwi  
Cendrawongko perlela Banyumalapan B.H.  
K/PT / SMA.

Prmpang keunikan AB-7038-EH  
1. IDA SETIANATI, 24th, Polwi  
Pummpal CC Dph Sm  
K/SLA /

2. IRIANI, 43th, Polwi  
Cngkumngem, Blang wetan, kelaten.  
K/PT

Prng huk R-2642 CB  
- SUBEHRIZADI 35th, Sopih  
Ds Cndaga 15 01/01, lurasan.  
Banyumas.

T/SLA / SIA PT

JUSTITIA



LAPORAN POLISI

NO. POL : LP/ 89 / VI / 2004 / LL

Pada hari ini Senin tanggal 28 Bulan Juni Tahun 2000, Empat Jam 09.00 Wib saya :-----

**BAMBANG MULYONO** :-----

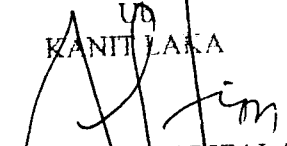
angkat Aipda NRP 59120102, selaku Penyidik / penyidik pembantu pada kantor tersebut di atas, telah menerima pemberitahuan / berita dari Abrip SENTO anggota Polsek Kebonarum, Klaten.

Hari, tanggal kejadian	- Senin Tanggal 28 Juni 2004 sekitar Jam 08.45 Wib.
Tempat terjadinya kecelakaan lalu lintas	- Jl. Dr. Suraji Tirtonegoro Klaten tepatnya di depan bengkel Sumberejo motor simpang empat Bendogantungan Sumberejo, Klaten selatan, Klaten.
Identitas pengemudi yang terlibat ( Identitas, SIM dan alamat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengemudi Spm Honda AD-5162-MV, Nama : BUDIONO PUGUH TJAHJO ADI, SH, 40 tahun, Islam, swasta. Tt. Jl. Kakap 1/2 Minomartani RT.17/07 Ngaglik, Sleman, Yogyakarta. SIM C. Sleman No. 640314520539.</li> <li>- Penemudi Kbm Truck AD-9657-KC, Nama : SUWOTO, 26 tahun, Islam, swasta. Tt. Gunting, Ngemplak Seneng, RT.11/06, Manisrenggo, Klaten.</li> </ul>
Keadaan Jasmani dan Rohani Pengemudi Penumpang setelah kecelakaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengemudi Spm Honda AD-5162-MV, Mengalami luka pada : kepala pecah. MD di Tkp.</li> <li>- Pengemudi Kbm Truck AD-9657-KC, tidak mengalami sesuatu.</li> <li>- Penumpang Kbm Truck AD-9657-KC, Nama : SARYONO, 32 tahun, Islam, Kernet. Tt. Bokat, Ngemplak Seneng, Manisrenggo, Klaten. Tidak mengalami sesuatu.</li> </ul>
Keadaan cuaca , jalan dan sebagainya.	- Cuaca cerah, pagi hari, saat kejadian sekitar jam: 08.45 Wib , jalan beraspal baik. datar, lebar, lurus, pada simpang empat, terdapat lampu pengatur lalu lintas, kanan jalan pertokoan/ pemukiman penduduk, kiri jalan bengkel Sumberejo motor dilihat dari arah logja.
Identitas kendaraan yang terlibat ( STNK, STCK, dsb ).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spm Honda AD-5162-MV, STNK An. PT. BPR DANAGUNG SAKTI. Alamat : Jl. Raya Ngaran Mlese Ceper, Klaten.</li> <li>- Kbm Truck AD 9657-KC, STNK An. AKCI SARDI M BASORI SUSENO. Alamat : Sukorini, Manisrenggo, Klaten.</li> </ul>
Identitas saksi – saksi.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. GIARTO Alias mbo.ok, 50 tahun, Islam, Agen Bus Simpang Empat Bendogantungan. Tt. Paseban – Paseban, Bayat, Klaten</li> <li>2. SUKIRMAN, 40 tahun, Islam. Tk. Ojek / buruh. Tt. Mengkan, Jetis, Rt. 03/03 Klaten selatan, Klaten</li> </ol>

8. Akibat kecelakaan	MD : 1 - Orang LB : - Orang LR : - Orang
9. Kerusakan benda / materiil dan sebagainya	- Spm Honda AD-5162-MV, mengalami kerusakan pada : slebor , lampu belakang pecah, totok depan lepas. Tafsir kerugian Rp. 300.000,- - Kbm Truck AD-9657-KC, mengalami kerusakan pada : bumper depan pesok. Tafsir kerugian Rp. 200.000,-
10. Kerugian Materiil	- Rp. 500.000,- ( Lima Ratus Ribu Rupiah ).
10. Keterangan singkat asal mula kejadian kecelakaan lalu lintas.  Depan US Malang	- Semula Spm Honda AD-5162-MV berjalan dari arah Jogja menuju Klaten, selanjutnya berhenti pada lajur paling kiri karena lampu pengatur lalu lintas menyala merah, sedangkan Kbm Truck AD-9657-KC berjalan searah di belakangnya. Menjelang sampai di Tkp, Kbm Truck AD-9657-KC berusaha mengurangi kecepatan dengan mengerem, namun ternyata Remnya tidak berfungsi, dan karena jarak sudah dekat, sehingga menabrak Spm Hnd AD-5162-MV tersebut., terjadilah laka lantas.
12. Kesimpulan sementara	- Karena kurang hati hatinya pengemudi Kbm Truck AD-9657-KC sewaktu berjalan kondisi rem tidak normal, sehingga terjadi laka lantas.
13. Barang Bukti yang di sita	- Spm Honda AD-5162-MV, beserta STNKnya, Sim C dan KIP an. Budiono Puguh Tjahjoadi, SH. - Kbm Truk AD-9657-KC, beserta STNKnya, Sim B1 An. Suwoto.
14. Orang yang ditangkap/ ditahan	- Tidak ada.

Demikian Laporan Polisi ini dibuat dengan sebenarnya mengingat sumpah jabatan, kemudian ditutup dan ditanda tangani di Klaten pada hari, tanggal bulan serta tahun tersebut di atas.

MENGETAHUI  
A.n KEPALA KEPOLISIAN RESORT KLATEN  
KASAT LANTAS

  
ALFIAN NURRIZAL SH  
IPTU NRP. 78020890

Yang Membuat Laporan

  
BAMBANG MULYONO  
AIPDA. NRP 59120102.

Sabtu 3 juli 2004  
jam. 0730 wib  
di jl solo sm. Bu  
gum. Taman makam  
kalasan Sleman

Spm Hmudi  
AB 4152-02  
x  
Spti onki

prog Spm AB 4152-02  
- HIKMAH PERAZANNO, 27 th, HIKMAH  
CANDISARI, ANGGUNO HONGO.  
Dipole Sbm  
T/K/SLA / Sme

prog Spti onki  
MULYONO, 57 th, Sme  
Pakem, Taman makam  
kalasan Sleman.  
K/SLA

Sabtu 3 juli 2004  
jam. 1145 wib di  
jl solo sm. Angung  
kunt. Cahar hongo  
Sleman.

Spm Hinda  
B-3361-10  
x  
Spti Hala

prog Spm B-3361-10  
- SERGIUS RIZA, 23 th, NIKI  
J. SURIONO 1/60 1/60  
Dipole juga Pemas. Dipole  
T/K/PT / Sme

prog Hala  
MULIYONO NASIK, 57 th, Sme  
Angung kunt. Cahar hongo, Sbm.  
K/SLA

Minggu 11 juli 2004  
jam. 1100 wib di jl  
solo sm. Sorogumen.  
Purnomartani. Kalas  
San Sleman

Hanni Pandu  
W-2153-RA  
x  
Spti Hala

prog Pandu W-2153 RA  
- KEMARE NUGROHO, 1K 37 th  
Hary BUNA.  
Jadidaw pamar 2/100. papologi  
nyaman. Sorogumen. jalm  
T/K/PT / Sme

prog Hala  
ABU AMIRI, 60 th, Sme  
mbanyu mureng pucangan  
ngambe. ngawen jalm.  
K/SLA



KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
 DAERAH JAWA TENGAH  
 RESORT KLATEN

**PRO JUSTITIA :**



**LAPORAN POLISI**  
**NO. POL : LP/ 69 / VII / 2004 / LL**

----- Pada hari ini Selasa tanggal 20 Bulan Juli Tahun 2004, Empat Jam 16.15 Wib saya : -----  
 ----- : **J A Y A D I** : -----


----- Pangkat Brigpol NRP 59090230, selaku Penyidik / penyidik pembantu pada kantor tersebut di atas, telah menerima pemberitahuan / berita dari Brigpol Wifin Anggota Sat Lantas Res Klaten..

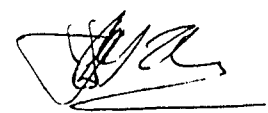
1. Hari, tanggal kejadian	- Selasa tanggal 20 Juli 2004 sekitar Jam 16.00 Wib.
2. Tempat terjadinya kecelakaan lalu lintas	- Jl. Raya Klaten – Jogja tepatnya di DK. Pandan, Somopuro, Jogonalan, Klaten.
3. Identitas pengemudi yang terlibat ( Identitas, SIM dan alamat	- Pengemudi Kbm Toyota sedan B-2497-HD, nama: JANUAR SUTYO AJI, 40 Th, Islam, Swasta, Tt. Mrican Baru 1A Catur Tunggal Rt.01 / 44 Sleman Jogja. Sim B1 Sleman No. 6401145220334.
4. Keadaan Jasmani dan Rohani Pengemudi Penumpang setelah kecelakaan.	- Pengemudi Kbm Toyota Sedan B-2497-HD, mengalami luka pada Pusing, sadar, Opname di RSUP Tegalyoso Klaten. - Penumpang Kbm Toyota Sedan B-2497-HD, nama: FOR INDRIAWAN, 33 Th, Katolik, Wiraswasta, Tt. Jl. Anggrek No. 5 Klaten, mengalami luka pada: perut kiri sobek, kaki kiri patah, lutu kiri sobek, tidak sadar, opname di RSUP Tegalyoso Klaten.
5. Keadaan cuaca , jalan dan sebagainya.	- Cuaca cerah, sore hari, jalan beraspal baik, datar, lebar, sediki menanjak dari arah Klaten, lurus, arus lalu lintas Ramai, Kanan jalan dari arah Klaten tolong Gamping / kiri jalan pekarangan / kebun bambu penduduk.
6. Identitas kendaraan yang terlibat ( STNK, STCK, dsb ).	- Kbm Toyota Sedan B-2497-HD, STNK : ----.
7. Identitas saksi – saksi.	1. NGATIRAN, 64 Th, Katolik, pensiunan Guru, Tt. Sidoarjo-Somopuro- Jogonalan-Klaten. 2. SUBUR, 34 Th, Islam, Sopir, Tt. Pandan- Somopuro- Jogonalan-Klaten. 3. SISWO, 34 Th, Islam, Tani, Tt. SDA No. 2. 4. PENDEK, 35 Th, Islam, Sopir, Tt. SDA No. 2. 5. SAIFUL, 25 Th, Islam, Sopir, Tt. SDA No. 2. 6. KENCIL, 22 Th, Islam, Sopir, Tt. SDA No. 2.



8. Akibat kecelakaan	MD : - Orang LB : 1 Orang LR : 1 Orang
9. Kerusakan benda / materiil dan sebagainya	- Kbm Toyota Sedan B-2497-HD, mengalami kerusakan pada: <b>Body</b> mobil ringsek, tafsir kerugian Rp. 25.000.000,- . - Pagar besi pengaman jembatan mengalami kerusakan pada: besi lepas / pesok, tafsir kerugian Rp. 5.000.000,- .
10. Kerugian Materiil	- Rp. 30.000.000,- ( Tiga Puluh Juta Rupiah )
10. Keterangan singkat asal mula kejadian kecelakaan lalu lintas.  ← lepas besi	- Semula Kbm Toyota Sedan B-2497-HD berjalan dari arah Klaten menuju arah Jogjakarta, setelah sampai di Tkp karena jalan terlalu ke kiri sehingga menabrak pagar besi pengaman jembatan dan masuk dalam pekarangan-kebun bambu milik penduduk, terjadilah laka lintas.
12. Kesimpulan sementara	- Karena kurang hati – hatinya Pengemudi Kbm Toyota Sedan B-2497-HD sewaktu berjalan kurang hati- hati, sehingga terjadi laka lintas.
13. Barang bukti yang disita.	- Kbm Toyota Sedan B-2497-HD, Sim B1 An. JANUAR SUTYO AJI.
14. Orang yang ditangkap/ ditahan	- Tidak ada

----- Demikian Laporan Polisi ini dibuat dengan sebenarnya mengingat sumpah jabatan, kemudian ditandatangani dan ditanda tangani di Klaten pada hari, tanggal bulan serta tahun tersebut di atas.


  
POLRES KLATEN  
KEPOLSEKRETARIATAN  
KEPOLRES KLATEN  
KEPOLSEKRETARIATAN  
KEPOLRES KLATEN  
ALFIANNURRIZAL SH  
IPTU NRP. 78020890

Yang Membuat Laporan  
  
JAYADI  
BRIGPOL NRP. 59090230

ANTARA

IDENTITAS

18) 8mm 2 Agustus  
 2004 jam. 12.00  
 Wb ch pt Solo dn  
 Krayan Purbonon  
 ram Kalasan, Sle  
 man.

Spm Honda  
 AD-6985-SJ  
 x  
 Spm Honda  
 AB-3716-AU

Prng Spm AD-6985-SJ  
 SUHARJO, 45 th. PNS  
 Bometen, Ngandong, Gambiwa  
 Klaten  
 T / Smp / Sm C

penumpang Spm AD-6985-SJ  
 ENDAH KUSRINI 31 th. Swarta  
 Bometen, Ngandong, Gambiwa &

Prng Spm AB-3716-AU  
 SURADI, 50 th. PURNAWIRAWAN  
 Pem Boko Purnama Asu Prami  
 K / Smp / Sm C

Penumpang Spm AB-3716-AU  
 SUJAWATI, 52 th. Swarta.  
 Pem Boko Purnama Asu Prami  
 K / Smp.

19) 8mm 2 Agustus  
 2004 jam. 10.30  
 Wb ch pt Solo  
 Wlon. dn. Purnamar  
 ram, Ngumpitah  
 Sleman.

Truk wopar  
 B-9917-DI  
 x  
 Spm Honda  
 AB-3936-B2

Prng Spm AB-3936-B2  
 TOPO RAHARJO, 27 th Swarta  
 Ngelo, Harjoharjono, Palu.

Prng Truk B-9917-DI  
 SCAMET MULYONO, 31 th Swarta  
 Juwangan, Puluwo mentam, Kew  
 San Sleman.

formula s/m mel 10-6981-SJ  
 dan timun ke bawah sampai  
 dip hmdat mumpung jarak  
 ke usam arah ke pant. lain  
 bersamaan itu dan bawah itu  
 yang s/m AB-3716-SU dan  
 bawah ke timun karena ja  
 kali dekat dengan Tjijah  
 labo.

E < ...  
 Daga ...

formula mula dan arah itu  
 dan ke arah sampai dip bilok  
 kanan dan berhuruf mungga  
 dan dan usam sedang s/m  
 dan arah berlawanan ke tinggi  
 karena jarak dekat dengan  
 Tjijah labo.

2 Rp 200.000

SL

1 Rp. 300.000

211

ANTARA

IDENTITAS

Rabu 18 Agustus  
2004 jam. 13.30 WIB  
di Jl. Palagan  
Jember Palagan  
Dh. Komandan, Sani  
hargo, ngaglik  
Jember

Suzuki Cawi  
D-1481-BD  
X  
Jm. Yomalia  
AB-3610-TZ

ping caw D-1481-BD  
SIGIT Hidayat Nuri, 30 th, dosen  
Sulaiman Palembang  
Palem Jember  
T/PT / Jm A

ping Jm AB 3610-TZ  
FIONA KARTIKA M. SUGBAR, 30 th  
harta.  
Slup blok N/so Sindrad-mlati  
K/SLA / Jm C

Pemumpang Jm AB-3610-TZ  
SABIAN A RAMADAN, 4 th, TK  
Slup blok N/so Sindrad-mlati  
K/TK

2) Rabu 18 Agustus 2004  
jam. 08.10 WIB  
di Jl. Soega Solo Ck 12  
di. Negeri Kruk Tirtodarmo  
Tali Kalayan Jember

MOBIL Sze Yantina  
KOROL B-2027 HF  
X  
SPD KOKANAKA  
KOROL AD-3684 EU

Pemumpang MOBIL KATANA B-3437-HF  
KOROL: Sze Yantina, 18 th, LAM-CAK, 8 th, ST  
AL - KUCSEAR NO. 3 BTN Jember, CUREK  
KARI, KESAR KATAPATI / BAKAL KECILAN  
TI WAKO KLATER  
T/PT / Jm BE

Perc. SPM KANTASAKI KOROL: AD 3684-EU  
- NAMA: NINERUNG TRI SUISEKTI, 27 TH, KARI  
SUKATI, AL KOMERAS BARDI BAROAT LOR  
RT/RO, 01/04 KLATER  
K/SLA / Jm C

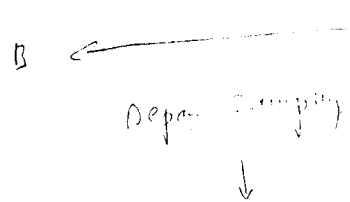
34) Kamis, 19 Agustus 2004  
jam. 09.00 WIB  
Pusat Patro Centurion  
Jl. Kaliurang Sebecat  
Selatan Traffic Light

SPM Sze Smash  
AB-4604-BZ  
X  
MBL. BARAK DUKHAT  
Su. H-9291-TS

Perc. SPM Sze Smash KOROL: AB-4604-  
- KASIMAH, 22 TH, ISKATI, KAHAGASIA, AL  
Terc RT. 06 RW: 30. SIMBUH HAJJE, NGAGE  
SUKATI, JK  
T/K / PT / Jm C

Perc. MBL BAHATRU - KOROL: H-9291-TS  
KAWAN, 27 TH, ISKATI, Jember, AL. KOROL  
KOROL III, RT. 06 RW 27 Felt HAJJE, SUKATI  
KEMICIKI SMC B.I. Jm BI

di dalam Salasari Kurat Sampiran  
 Tmp Sumbu Cera bermaklumat  
 mada hulu Sni hamana tra  
 lulu mpuh 119 Injnd laka.



Sempua MBL Suzuki KATANA B-2437-HF, DATANG DARI  
 ARAH TIMOR (Kole) MENGIKUI CARAT (Jocja) DE SEEL  
 PATAH SUDAH DAN HEDOK IKUTAR ARSH. MELALUI  
 PERAGAL JALAN. MELAJANG DI TIGI SPK KAWASAKI  
 AD-3604-EV, MELAJU DARI ARAH GAZI SAHA. DARI  
 TITIK PERBATAS KUNAR KOMPORHATIKAN ADA MO  
 BIL KATANA B-2437-HF YE AKAR BUBALIK A-  
 PAH, KARAK JARAK TERLALU DEKAT DAN PERDO  
 SPK KAWASAKI TIDAK BISA MENCEKAM KENDARAAN.  
 ADUNYA ACIRUNYA MELAKSUKAN MOBIL KATANA TSB  
 DI BAGIAN PINYU DEPAN KATANA, FEMINGGA TERJATI  
 DICAIH LAKA LAWATAS.

- Sempua kedua PROKOR SHAN<sup>2</sup> MELAJU DARI ARAH KE  
 FELATAN, SEPANJANG NI TERP, SPK SMASH AB-4604-  
 RZ HEDOK MELAKSUKAN MBL KAWASAKI H-9241-  
 TS DARI SP. FAKTU BERHUBUNG JARAKNYA TERLALU  
 KECIL HINGGA TERJATI LAKA CARATAS.

mp. 10.000

Rp. 750.000

Rp. 300.000

ANTARA

IDENTITAS

5 JUM'AT, 01-10-2004

Jam. 15.20 WIB.

Jl. GEDHAN LAMONG, TELAT  
NYA. OS: NOBTAK, Sun.  
PER. ABUNG, KROYUAN  
SLEMAN YOGYAKARTA

SPM. TOSA. WOPOL:  
AB-5629-MZ.

Per. SPM TOSSA AB-5629-MZ  
- JONAN ARIFIN, 22 TH, MAHA SISAA  
DAS: KALI DUREN, 1, SUMBER ABUNG,  
KROYUAN, SLEMAN, YOGYAKARTA  
T / 11 / 11 / 11 / 11

64 MINGGU, 03-10-2004

Jam. 03.00 WIB.

Jl: Yogyakarta - Solo BUKU  
WAYU II PURWO KARTI  
NO KALASAN SLEMAN

MBSI SURUDI S...  
KEREKA AA...  
MBSI...  
NO POL: 11-88-31-AB

Per. MBSI... AA-...  
- BANYANTU, 22 TH, YOGYAKARTA  
Jl. GEDHAN LAMONG, TELAT NYA. OS: NOBTAK, Sun.  
PER. ABUNG, KROYUAN, SLEMAN, YOGYAKARTA  
T / SIA / Sm A

Per. MBSI... H-88-31-AB  
- BUKU GUARIS (WAKA), 21 TH, SURAB  
DAS: Jl. PETERAN NO 130 KROYUAN DEJE  
YOGYAKARTA.  
TIDAK KEMERCI SIA KOPERASIONAL  
DAS: RUC ALK... C.

65 Smm 4 Oktober  
2004 jam. 22.30 WIB  
di Jl Subo Dr. Rupi  
managem, Mbh. Rupi  
Jm.

10xi Nupul  
AB-1096 C x  
x  
Pjl liabn

Jng Joxi AB. 1096 C x  
JLINDRI. 53 TH, SURABTA.  
Baburiani 1B 17/26 11F  
19/05 BT Dpl Smm  
1 / SIA / Sm A

pujulan liabn  
" x "

Sebelum Perizinan SPK TOSEA 40-5629-KZ dari arah  
 Selatan Kutara, Sampai TSP, karena jaraknya  
 tergolong sangat sehingga SPK TOSEA TSB jalan  
 nya sering sehingga tidak bisa melewati -  
 Feo DARA nya atau melewati rumah di P.UGGIR  
 jalan maka terjadi laka lantas

Sebelum MBL Suzuki AA-8772-ca melaju dari  
 arah Barat, sebelum melewati TSP MBL seek  
 TSB belok ke kiri (arah utara) bersahabat itu  
 dari belakang melaju MBL Feoan yang TSB  
 karena jarak dekat sehingga terjadi laka

Dopo vs ...

Sebelum taxi dan arah timur  
 ke barat lalu belok ke utara jalan  
 memutar jika ada ppi hal  
 berada di tengah jalan dan ppi  
 dalam alimya menjadi laka.

Rp. 100.000  
 Rp

Rp. 10.000.000  
 Rp

Rp 1.500.000  
 Rp

ANTARA

IDENTITAS

Kamis 21 Oktober  
 2004 jam. 13.50 wib  
 di Jl. Kuning Road km.  
 pegung Lor, Siman  
 achi wlah stn.

Spm Honda  
 B-4603-FA  
 Break

prg spm B-4603 FA  
 REZA JULIA R GIRSANG, 28 th.  
 mahasiswa.  
 Jl. Mangrove No 90 Cibada Sari  
 Cibebera Tangerang  
 T/K/Pt/Smc

prg spm break  
 HARJO SUKIRNO, 50 th swasta  
 pegung Lor, Siman  
 K/SD

Jabon 23 Oktober  
 2004 jam. 14.00 wib  
 di Jl. Yogyakarta Sate  
 km. Ngogul / Cipun  
 wam. Pukawar team  
 Kalasan Sleman.

Truk apas  
 AB-9681 DD  
 Spm Siman  
 AB-4844 CZ

prg truk AB 9681 DD  
 PUKAWAR 30 th Supu  
 Pukawar team Kalasan Sleman

prg spm AB-4844 CZ  
 PUKAWAR Pukawar team  
 Kalasan Sleman  
 T/S/Sm/Smc

prg spm AB-4844 CZ  
 EDD WIDHANTO 30 th pelajar  
 Janti 56, Catur Mangal  
 Dipole Sleman.  
 K/Slc

Rabu 27 Oktober 04  
 jam. 10.35 wib di  
 di Tumpul - Gindul  
 km. Kranggan. Meru  
 ayu Tumpul stn

Truk min  
 AB-9692-BC  
 Spm Honda  
 B-3311

prg truk AB 9692 BC  
 GUNAWI, 30 th, prg min  
 wam di kumbang wongkulam Kp  
 T / Slc / Sm / Smc  
 prg spm B-3311  
 EDD BOHIM, 39 th  
 Duluh pondokwiji Tumpul stn  
 K/Slc / Smc



Simula sym dan break sama.  
 Simula dan arah benar / menjari  
 ke arah timur posisi sym di  
 belakang break di depan sam  
 pan sup hmda mndatmlu  
 kaman jml, dkat alnya m  
 jnd laka.

2 Rp. 300.000

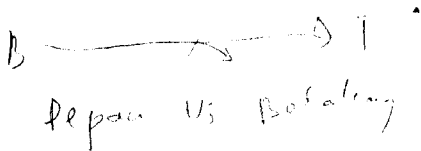
RI

50

Simula hmda dan arah benar  
 ke arah timur hmda mndatmlu  
 arah dan bnt. brsama an  
 ite dan arah kemas ad long  
 sym kaman jml, dkat  
 alnya m jnd laka.

1 1 Rp. 200.000

RI



Simula kedua hmda dan arah  
 hmda ke arah timur posisi sym di de  
 pan. Simpan sup sym hmda mndatmlu  
 kaman jml, dkat alnya m jnd laka.

1 Rp. 600.000

ANTARA

IDENTITAS

185

Kami 11 Nopem  
br 2004 jsm 11/41  
wrh ch ji mae  
on. Melaun, ca  
turharp. Slman

Dauhatsu Jarand  
AA-8489 CE  
x  
pji kalu

ping tauuna AA-8489-CE  
KRISTIONO SIKETO, 60th, Swa  
lingk Marchisau 8/3 kerio  
Tumanggung  
T/SLO/ Sm A

186

Jumat 12 Nopem  
br 2004 jam. 164t  
wrh ch ji urasau  
on. Gumeh baun  
Jradang kirk. Br  
bah Slman.

Jum Nopem  
AA-9199-FE  
Sjm kamaial  
AB-325 / JU

ping hulk AA-9199 TE  
KARYADI, 27th Swasta.  
Bulu Candimengun palum  
Sm BT

187

Sabtu 13 Nopem  
2004 jam. 1610 wrh  
ch ji Salon ka  
rang kelasam. 17th  
marham kalasam

Sjm Swasta  
AB-4061-NE  
x  
pji kalu

ping Sjm AB 4101 NE  
Dwi ASMIRO pntro. 20th pelaj  
Zulchargo KE / OS / OS. Boleban  
Pranabam. Slman  
T/SLO/ Sm A

pinang kalu  
M. JARIYAN 40th, Swasta  
pinang 10/01/02 10th kulu  
T/SLO/ Sm A

ANTARA

IDENTITAS

211

JUM'AT, 10 DES 04  
jam. 04.15 WIB.  
Jl. CEMORO MODAL  
DPO. TUNGGU, CATUR  
HARJO (SEMARANG).

SM. HENDI BUDIA  
AB-4647-10-1  
TC  
SEORANG KAWAN PUTIH  
KELUARGA  
TABRAK KAMI

Penc. SPK HENDI GRAND AB-4647-10-1  
MAMA: SUDARMA WIDAYAN, 37 TH, MARIK, SEMARANG  
AL: KOLEKTEK, KAWAN PUTIH, SEMARANG  
KAWAN KAWAN PUTIH MARIK (Lose)

212

JUM'AT, 10 DES 04:  
jam. 22.30 WIB.  
Jl. JOGJA-SOLO, TERPATNYA  
DPM POM BUNGIN, DSO.  
TRUKAN, MAGUNG HARJO  
DEPOK, SEMARANG.

MILITRUK CANDURE  
AG-2041-CF  
X  
SPK HENDI  
AB-5698-59

Penc. MILITRUK CANDURE AG-2041-CF  
MAMA: KASIMATI, 33 TH, MARIK, SEMARANG  
AL: JLO AIR LORONG VI CUPUR SURENTO,  
PENCERITA KENDERA, MEMILIKI SIM "L"

Penc. SPK HENDI AB-5698-59  
MAMA: ANI YULIATI, 47 TH, MARIK, SEMARANG  
AL: BONDURON, SUMBER HARJO, TRANSMISI  
RT 11/9 SEMARANG. MEMILIKI SIM "C"

213

JUM'AT, 10 DES 2004  
jam. 07.45 WIB, 01 -  
Jl. RING ROAD UTARA, TERPAT  
DIPA SEBELAH BARAT ST.  
IV CONDUK CATUR, DSO.  
PANSERAN CANDURE CATUR  
DEPOK (SEMARANG)

MILITRUK CANDURE  
AG-7302-15U  
TC  
SPK HENDI  
AB-4321-FA

Penc. MILITRUK CANDURE AG-7302-15U  
MAMA: SUHARNO, 41 TH, MARIK, SEMARANG  
AL: DS. SURENTO RT 2/1 JALAN KENDERA JA

Penc. SPK HENDI AB-4321-FA  
MAMA: MARGITA, 37 TH, DSO.  
AL: JAWANTAN CONDUK CATUR RT 8/6  
SEMARANG

Penc. MILITRUK SPK HENDI AB-4321-FA  
MAMA: ANIC SUHARSIH, 25 TH, CRISTEN  
AL: GATSAHAN CATUR MARIK CATUR RI  
KLATEN JATENGO.

214

MARTEL, 12 DES 2004  
jam. 02.00 WIB.  
Di Seleksi KATAMARCO.  
KANTORAN RINGIN ST.  
MAGUNG HARJO DEPOK (SE-  
MARANG) TERPATNYA DI BAWAH JEM-  
BATAN KEDURAN BINTI CANDURE

SPK HENDI AB-4321-FA  
AD-2041-41  
TC  
CABA TUGAL

Penc. CANDURE SPK HENDI AB-4321-FA  
MAMA: PATOK ANIS RUMAH IL, 18 TH,  
CARI, PULANG  
AL: PALANGSARI RT 5/2 DEPOK HARJO  
SEMARANG. TUMBU KERING 5 TH.

Sebelum SPH Honda Grand, datang dari arah Barat menuju ke Timur, sampai tiba di persimpangan tidak berhenti melaju sedan warna putih yang tidak di ket. ke belanya, karena jarak dekat akhirnya terjadi laka laotak bersamaan sedan melampirkan diri

Rp. 25.000

Sebelum mobil ini berangkat datang dari arah Barat menuju ke Timur (dari kawasan pasar ke rumah Bapak) dan ke. sedan, bersamaan itu dari de la kano (Barat) menuju ke. timur melaju sedan Honda dan sedan sedan dan sedan sedan. Nyalab mobil truck grand karena jarak dekat dan terjadi laka, karena mobil truck grand tidak mengetahui adanya sedan itu maka tidak melampirkan diri

Sebelum SPH Honda dari arah Barat menuju ke Timur (dari pertempatan di kawasan pasar) dan ke. sedan dan bus yang melaju mobil truck grand dari sebelah kanan, karena jarak dekat akhirnya terjadi laka laotak.

Sebelum SPH Honda CC Pro dari arah Barat ke Timur, ke. sedan situasi gelap jalannya sehingga mobil tidak berhenti. SPH CC Pro tidak menyadari sedan melaju SPH Honda CC Pro tidak sadar sendiri di belakang jadi terjadi laka.

Rp. 300.000

ANTARA

IDENTITAS

221. Kamis, 23 Desember  
2004 jam 05.00  
Jl. Rika Road dg  
Ri. Nalika, Sukirni,  
Jd Ngaglik Pa

Honda K-3050 ml  
x  
Pejalan kaki

Pengendara Spm Honda K-3050 ml.  
Nama : Aji Wijanto, 25 th, Sukirni, Pa  
Asrama Alau Jawa (SMP)...

Pejalan Kaki

Nama : Setyati, 30 th, Sukirni A  
Nagran, Jwa harjo Ngaglik Pa  
(B. Rs. Plerawang).

222. Minggu, 26 Des 04  
jam 16.30 Wib di  
Jl. Pamungkas Dsn.  
Kaptak, Umbulmarka  
ni, Ngemplak.

Kijang AB 7514 KE  
x  
Spm Samakha napol  
AB-4344 MF

Pengemudi Kijang AB 7514 KE  
- SAWALDI, 30 th, Islam, Pesisir, Alamat  
II Umbulmarkani, Ngemplak, Sleman.

Pengendara spm AB 7514 KE  
- HENDIYAH ROSETHO, 15 th, Islam, P  
Klaten, Uluwatu, Ngemplak

223. Minggu, 26 Des 04  
jam 21.30 wib di  
Jl. Solo km 9 Dsn.  
Kalangan, Maguwa-  
harjo, Depok.

Kijang AB 7420 FB  
x  
Spm Honda napol  
AB-3640 HZ

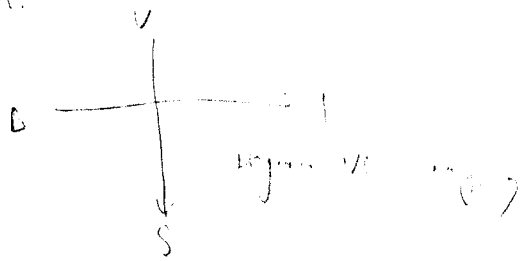
Pengemudi Kijang AB-7420-FB =  
- LEONARDO AGUS WAHJUDI MINABLO, 29  
sukasri. Alamat Kadipiro Rt 08/13 Ho  
Ja, Kasihan, Bantul.

Pengendara spm AB-3640-HZ =  
- SAUWANI, 23 th, Islam, sukasri. Alamat  
Karang Kilasan Rt. 5/2 Tirtomarta  
Klaten, Sleman.

K. 3088. Wl. dari arah utara  
terkat begitulah jalan tol dan  
jalan tol ke arah utara. Pada jalan  
toll ke arah utara. Setelah tol selesai  
maka jalan tol ke arah utara. Setelah  
jalan tol ke arah utara. Setelah jalan  
tol ke arah utara.

Semula Kilang AB-7145-MF dari Selatan  
ke Utara. Ketika sampai di tol dan  
arah utara datang smpn AB-4314-MF.  
Karena pengemudi smpn tidak dapat  
menguasai kendaraannya akhirnya terjadi  
di benturan antara kedua kendaraan.

Semula Kilang AB-7420-FB dari Utara  
menyebabkan ke Selatan. Sebelum  
kejadian dari Barat datang smpn Honda  
AB-3640-HZ. Karena jarak sudah dekat  
akhirnya kedua pengemudi tidak dapat  
menguasai kendaraannya akhirnya terjadi  
di benturan antara kedua  
kendaraan.



	1	Rp. 1.500.000,-
	1	Rp. 500.000,-

## **Lampiran 3**

## CHAPTER 3. POPULATION AND EMPLOYMENT

### BAB 3. PENDUDUK DAN TENAGA KERJA

#### 3.1. Population

Based on the result of National Socio-Economic Survey in 2004, number of population in D.I. Yogyakarta was recorded 3.220.808 persons, consist of 50.81 percent female and 49.19 percent male. Percentage of urban populations is 58.67 percent and rural populations is 41.33 percent

The growth rate of population is 0.42 percent, that is lower comparing with the previous years. The growth rate of Yogyakarta city are greater than province's growth, that are 1.79 percent.

With the total area of D.I. Yogyakarta is 3.185.80 km<sup>2</sup>, population density in 2004 is 1.011 persons per km<sup>2</sup>. The high density happened in Yogyakarta City, that is around 12.246 persons with area around 1 percent from total area of D.I. Yogyakarta. In contrary, the density of Gunungkidul Regency is 462 persons per each square kilometer with area by 46.63 percent from total area of D.I. Yogyakarta.

Based on National Socio-Economic Survey, the highest percentage of DIY population by age group is productive and old people, there are 10.83 percent population in 20 - 24 years old and 14.04 percent in 60 years and over. The high proportion of old people population shows that population of DIY Province tends to have a high expectation of life.

#### 3.2. Employment

Local government activity of DI Yogyakarta Province was supported by 87.549 civil servants.

#### 3.1. Penduduk

Berdasarkan hasil Susenas tahun 2004, jumlah penduduk D.I. Yogyakarta tercatat 3.220.808 jiwa, dengan persentase jumlah penduduk perempuan 50,81 persen dan penduduk laki-laki 49,19 persen. Menurut daerah, persentase penduduk kota mencapai 58,67 persen dan penduduk desa mencapai 41,33 persen.

Pertumbuhan penduduk pada tahun 2004 adalah 0,42 persen, relatif lebih rendah dibandingkan dengan pertumbuhan tahun sebelumnya. Kota Yogyakarta terlihat memiliki angka pertumbuhan di atas angka propinsi, yakni 1,79 persen.

Dengan luas wilayah 3.185,80 km<sup>2</sup>, kepadatan penduduk di D.I. Yogyakarta 1.011 jiwa per km<sup>2</sup>. Kepadatan tertinggi terjadi di Kota Yogyakarta yakni 12.246 jiwa per km<sup>2</sup> dengan luas wilayah hanya sekitar 1 persen dari luas Propinsi D.I. Yogyakarta. Sedangkan Kabupaten Gunungkidul yang memiliki luas wilayah mencapai 46,63 persen dihuni rata-rata 462 jiwa per km<sup>2</sup>.

Komposisi kelompok umur penduduk D.I. Yogyakarta didominasi oleh kelompok usia dewasa yaitu umur 20-24 tahun sebesar 10,83 persen dan kelompok umur lanjut usia yaitu umur 60 tahun ke atas sebesar 14,04 persen. Besarnya proporsi mereka yang berusia lanjut mengisyaratkan tingginya usia harapan hidup penduduk DIY.

#### 3.2. Tenaga Kerja

Pelaksanaan kegiatan pemerintahan di Propinsi DIY pada tahun 2004 didukung oleh 87.549 orang pegawai negeri sipil. Ditinjau menurut level pemerintahan, pegawai



**Tabel/Table : 3.1.10**  
**Persentase Jumlah Penduduk berdasarkan Hasil Susenas**  
**menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Propinsi D.I. Yogyakarta**  
*Percentage of Population based on National Socio-Economic Survey by Age Group and Sex*  
*in D.I. Yogyakarta Province*

2003 - 2004

Kelompok Umur Age Group	2003		2004			
	Laki-laki Male	Perempuan Female	Laki-laki Male	Perempuan Female		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0 - 4	3,64	3,01	6,65	3,49	3,49	6,97
5 - 9	3,62	3,58	7,20	3,70	3,47	7,16
10 - 14	4,02	3,76	7,78	3,65	3,85	7,50
15 - 19	4,73	4,43	9,16	4,34	4,03	8,36
20 - 24	5,14	5,39	10,53	5,69	5,14	10,83
25 - 29	3,96	3,77	7,73	3,62	3,79	7,42
30 - 34	3,86	3,93	7,79	3,60	3,91	7,51
35 - 39	3,77	4,05	7,83	3,67	4,18	7,85
40 - 44	3,38	3,62	7,00	3,74	3,53	7,27
45 - 49	3,06	2,99	6,06	3,11	3,05	6,16
50 - 54	2,45	2,70	5,16	2,47	2,74	5,20
55 - 59	1,80	1,78	3,58	1,75	1,97	3,72
60 - 64	1,87	2,20	4,06	1,99	2,53	4,52
65 - 69	1,54	1,76	3,30	1,49	1,73	3,22
70 - 74	1,39	1,63	3,02	1,41	1,67	3,08
75 - 79	0,84	0,71	1,55	0,77	0,83	1,60
80 - 84	0,39	0,59	0,98	0,50	0,50	0,99
85 - 89	0,15	0,16	0,31	0,13	0,15	0,28
90 - 94	0,05	0,10	0,16	0,06	0,18	0,24
95+	0,04	0,10	0,15	0,04	0,08	0,11
Jumlah/Total	49,73	50,27	100,00	49,19	50,81	100,00

Sumber : Susenas, BPS Propinsi D.I. Yogyakarta  
 Source : National Socio Economic Survey, BPS - Statistics of D.I. Yogyakarta Province  
 Ket./Note :

**Tabel/Table : 3.2.1**  
**Jumlah Pegawai Negeri Sipil Pusat dan Daerah**  
**menurut Daerah Penempatan dan Jenis Kelamin di Propinsi D.I. Yogyakarta**  
*Number of Central/Local Civil Servants by Region of Placement and Sex*  
*in D.I. Yogyakarta Province*

2001 - 2004

Daerah Penempatan Region of Placement	Laki-laki Male		Perempuan Female		Jumlah Total	%
	Jumlah Total	%	Jumlah Total	%		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Kulonprogo	5.890	58,11	4.248	41,91	10.136	100,00
2. Bantul	9.160	56,75	6.982	43,25	16.142	100,00
3. Gunungkidul	8.552	67,66	4.088	32,34	12.640	100,00
4. Sleman	17.759	61,24	11.238	38,76	28.997	100,00
5. Yogyakarta	11.972	60,98	7.660	39,02	19.632	100,00
Jumlah/Total	53.333	60,92	34.216	39,08	87.549	100,00
2003	55.503	61,37	34.938	38,63	90.441	100,00
2002	41.614	43,65	53.726	56,35	95.340	100,00
2001	60.966	60,48	39.844	39,52	100.810	100,00

Sumber : Badan Kepegawaian Negara Regional I, Propinsi Jawa Tengah & DIY  
 Source : I<sup>st</sup> Regional of State Personnel Board, Central Java & DIY Province  
 Ket./Note :

**Tabel/Table : 3.1.8**  
**Persentase Penduduk menurut Jenis Kelamin,**  
**Kota-Desa, dan Kabupaten/Kota di Propinsi D.I. Yogyakarta**  
*Percentage of Population by Sex, Urban-Rural and Regency/City in D.I. Yogyakarta Province*

2002 - 2004

Kabupaten/Kota Regency/City	Kota/Urban			Desa/Rural		
	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Kulonprogo	9,29	9,69	18,98	39,66	41,36	81,02
2. Bantul	36,63	36,33	72,95	13,41	13,64	27,05
3. Gunungkidul	2,02	3,30	5,32	46,59	48,09	94,68
4. Sleman	41,34	42,18	83,53	8,20	8,27	16,47
5. Yogyakarta	47,87	52,13	100,00	-	-	-
Propinsi DIY DIY Province	28,83	29,84	58,67	20,36	20,96	41,33
2003	28,86	28,66	57,52	20,88	21,60	42,48
2002	29,99	29,51	59,50	19,69	20,81	40,50

Sumber : Susenas, BPS Propinsi D.I. Yogyakarta  
 Source : National Socio Economic Survey, BPS - Statistics of D.I. Yogyakarta Province  
 Ket./Note :

**Tabel/Table : 3.1.9**  
**Jumlah Penduduk berdasarkan Hasil Susenas**  
**menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Propinsi D.I. Yogyakarta**  
*Number of Population based on National Socio-Economic Survey by Age Group and Sex*  
*in D.I. Yogyakarta Province*

2003 - 2004

Kelompok Umur Age Group	2003			2004		
	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0 - 4	116.851	96.438	213.289	112.341	112.302	224.643
5 - 9	116.158	114.786	230.944	119.018	111.672	230.690
10 - 14	129.025	120.586	249.611	117.671	123.988	241.659
15 - 19	151.788	142.095	293.883	139.628	129.641	269.269
20 - 24	164.913	172.929	337.842	183.106	165.656	348.762
25 - 29	126.923	120.951	247.874	116.681	122.187	238.868
30 - 34	123.937	125.998	249.935	115.858	126.091	241.949
35 - 39	121.046	129.945	250.991	118.260	134.483	252.743
40 - 44	108.534	116.142	224.676	120.342	113.770	234.112
45 - 49	98.240	96.048	194.288	100.242	98.213	198.455
50 - 54	78.957	86.499	165.456	79.436	88.177	167.613
55 - 59	57.692	57.094	114.786	56.387	63.504	119.891
60 - 64	59.826	70.509	130.335	64.070	81.396	145.466
65 - 69	49.353	56.377	105.730	47.915	55.635	103.550
70 - 74	44.454	52.379	96.873	45.418	53.680	99.098
75 - 79	27.028	22.780	49.808	24.850	26.645	51.495
80 - 84	12.411	18.933	31.344	15.951	16.008	31.959
85 - 89	4.869	5.112	9.981	4.090	4.970	9.060
90 - 94	1.741	3.310	5.051	2.019	5.843	7.862
95+	1.397	3.291	4.688	1.138	2.526	3.664
Jumlah/Total	1.595.183	1.612.202	3.207.385	1.584.421	1.636.387	3.220.808

Sumber : Susenas, BPS Propinsi D.I. Yogyakarta  
 Source : National Socio Economic Survey, BPS - Statistics of D.I. Yogyakarta Province  
 Ket./Note :

## **Lampiran 4**

**DAFTAR : JUMLAH KENDARAN BERMOTOR ( KECUALI MILIK TNI/POLRI )  
S/D BULAN DESEMBER TH. 2004**

NO	JENIS KENDARAN	TDK UMUM		U M U M		CC/ DD	JUMLAH
		PEMERI NTAH	SWASTA	PEMERI NTAH	SWAS TA		
<b>MOBIL PENUMPANG</b>							
		390	24.093		764		25.247
1	SEDAN	1.112	8.647		-		9.759
2	JEEP	1.643	41.291		877		43.811
3	S. WAGON						
4	SUBURBAN						
5	COMBI						
6	MINI CUP						
7	KBM RODA 3						
8	LAIN-LAIN				1.641		78.817
	<b>JUMLAH (I)</b>	<b>3.145</b>	<b>74.031</b>				
<b>MOBIL BEBAN</b>							
		696	8.481		1.345		10.522
1	TRUK BARANG	4	22		-		26
2	TRUK CONTAINER						
3	TRUK TRAILER						
4	TRUK FORKLIF						22
5	TRUK DEREK	20	2		-		181
6	TRUK TANK BBM/AIR	34	147		-		12
7	TRUK PEMADAM API	10	2		-		38
8	TRUK TRAKTOR	1	37		-		22.872
9	PICK UP	477	21.393		1.002		351
10	AMBULANCE	228	123				2
11	MOBIL JENASAH	2	-				5
12	LAIN-LAIN	2	3				34.031
	<b>JUMLAH (II)</b>	<b>1.474</b>	<b>30.210</b>		<b>2.347</b>		
<b>MOBIL BUS</b>							
		89	341		1.444		1.874
1	BUS BIASA	-	1		533		534
2	BUS CASIS PJG	305	5.916		1.339		7.560
3	MINIBUS/MIKRO						
4	BUS TINGKAT						
5	LAIN-LAIN						9.968
	<b>JUMLAH (III)</b>	<b>394</b>	<b>6.258</b>		<b>3.316</b>		
<b>SEPEDA MOTOR</b>							
		-	24				24
1	SPD KUMBANG	116	21.845				21.961
2	SCOOTER						
3	SPM SYSPAN						733116
4	SPM 50 KEATAS	<del>1.551</del>	728.565				
5	LAIN-LAIN						755101
	<b>JUMLAH (IV)</b>	<b>4.867</b>	<b>750.434</b>				<b>877917</b>
	<b>TOTAL ( I S/D IV )</b>	<b>9.880</b>	<b>860.933</b>		<b>7.304</b>		

Yogyakarta, Januari 2005  
An. DIR LANTAS POLDA DIY  
KASUBDIT MIN REG IDENT

  
Drs. SAMSUL BAHRI  
AKBP / NRP 65080671

## **Lampiran 5**

## DAFTAR RUAS JALAN SIONAL DI PROPINSI DIY.

NOUR RUAS	NAMA RUAS	PANJANG (KM)	DARI KOTA (KM)	KE KOTA (KM)
	2	3	4	5
	SLEMAN - TEMPEL	7,535 KM	SLEMAN	12,00 KM
	YOGYAKARTA - SLEMAN	7,869 KM	YOGYAKARTA	4,11 KM
102 K1	JL. BIPONEGORO	0,652 KM	YOGYAKARTA	1,95 KM
102 K2	JL. WAGELANG	1,507 KM	YOGYAKARTA	2,61 KM
103	YOGYAKARTA - PRAMBANAN	12,152 KM	YOGYAKARTA	4,60 KM
103 K1	JL. JEND. SUDIRMAN	1,254 KM	YOGYAKARTA	1,95 KM
103 K2	JL. HRIP SUMOHARJO	1,009 KM	YOGYAKARTA	3,24 KM
103 K3	JL. LAKSDA ADISUCIPTO	0,374 KM	YOGYAKARTA	4,23 KM
104 1	YOGYAKARTA - SENTOLO	13,663 KM	YOGYAKARTA	1,99 KM
104 2	YOGYAKARTA - SENTOLO	1,025 KM	YOGYAKARTA	15,17 KM
104 K1	JL. KYAI MOJO	1,152 KM	YOGYAKARTA	2,61 KM
104 K2	JL. BOS. COKROAMINOTO	2,284 KM	YOGYAKARTA	1,44 KM
104 K3	JL. RE. MARTADINATA	0,976 KM	YOGYAKARTA	0,99 KM
105	SENTOLO - MILIR	8,322 KM	SENTOLO	16,08 KM
106	WATES - TOYAN	4,875 KM	WATES	30,00 KM
107	TOYAN - KARANGNONGKO	9,885 KM	TOYAN	34,79 KM
108	YOGYAKARTA - FIYUNGAN	9,300 KM	YOGYAKARTA	5,14 KM
109	JL. GEDONG KUNTING	2,018 KM	YOGYAKARTA	5,50 KM
110 K1	JL. KAPT. TENDEAN	0,750 KM	YOGYAKARTA	1,44 KM
110 K2	JL. BOGISAN	0,467 KM	YOGYAKARTA	2,20 KM
110 K3	JL. SUGENG JERONTI	0,679 KM	YOGYAKARTA	2,65 KM
110 K4	JL. MT. HARYONO	0,730 KM	YOGYAKARTA	3,36 KM
110 K5	JL. MAY. JEND. SUTOYO	0,599 KM	YOGYAKARTA	4,12 KM
110 K6	JL. KOL. SUGIYONO	0,791 KM	YOGYAKARTA	1,90 KM
110 K7	JL. M. SUPENO	1,136 KM	YOGYAKARTA	2,72 KM
110 K8	JL. PERT. KEMERDEKAAN	0,811 KM	YOGYAKARTA	3,97 KM
110 K9	JL. NGKESIGONDO	0,801 KM	YOGYAKARTA	4,79 KM
111	PIYUNGAN - GADING	4,130 KM	PIYUNGAN	13,93 KM
112	PIYUNGAN - GADING	13,700 KM	PIYUNGAN	18,13 KM
113	GADING - GLEDAG	4,790 KM	GADING	31,83 KM
114	GLEDAG - WONOSARI	4,860 KM	GLEDAG	36,74 KM
115	MILIR - WATES	3,912 KM	MILIR	24,40 KM
116	JALAN LINTAS SELATAN	18,500 KM	YOGYAKARTA	5,70 KM
117	WONOSARI - NGEPSARI - SUMULU - SEDOYO - DUKET	32,200 KM	WONOSARI	41,50 KM
118	JL. ARTERI UTARA	10,207 KM	YOGYAKARTA	6,30 KM
119	JL. ARTERI UTARA BARAT	8,500 KM	YOGYAKARTA	3,95 KM
	JUMLAH	193,434 KM		

Yogyakarta,

1996.

Kepala Sekel Perencanaan Lahan

Suharsana Bina Warga



MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR 1/PT/1999 Tahun 1999

TENTANG

PENETAPAN KELAS JALAN DI PULAU JAWA

MENTERI PERHUBUNGAN,

Meningkatkan :

- a. bahwa dalam Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1994 tentang Prasarana dan Lalu-Lintas Jalan, telah diatur ketentuan mengenai kelas jalan;
- b. bahwa dalam rangka kebutuhan transportasi dan pengembangan muatan lebih di Pulau Jawa, diperlukan penetapan kelas jalan;
- c. bahwa selubung dan busur s, perlu ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Kelas Jalan di Pulau Jawa;

Mengingat :

- 1. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3497);
- 2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
- 3. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 1985 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3293);
- 4. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3529);
- 5. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;
- 6. Keputusan Presiden Nomor 61 Tahun 1998 tentang Kedudukan, Tugas, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 192 Tahun 1998;

2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91/Ol.0027/Hb-80 dan KM 16/Ol.0027/Hb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dep. Trans Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 80 Tahun 1993.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 1993 tentang Rambu Rambu Lalu Lintas di Jalan.

Memperhatikan : Pendapat Menteri Pekerjaan Umum melalui surat Nomor : HE 01 12-Db/567 tanggal 20 Juli 1993 perihal Pengesahan tentang Konsep Kelas Jalan di Pulau Jawa.

AL E M U T I N K A N :

Menetapkan : **KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENETAPAN KELAS JALAN DI PULAU JAWA.**

#### Pasal 1

Untuk keperluan perencanaan, pemeliharaan serta kelancaran lalu lintas dan angkutan, jalan dibagi dalam (lima) kelas yaitu :

- a. Jalan Kelas I
- b. Jalan Kelas II
- c. Jalan Kelas III A
- d. Jalan Kelas III B
- e. Jalan Kelas III C

#### Pasal 2

- (1) Jalan Kelas I sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 huruf a, merupakan jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton;
- (2) Jalan Kelas II sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 huruf b, merupakan jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton;
- (3) Jalan Kelas III A sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 huruf c, merupakan jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi dari 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton;



- (4) Jalan Kelas III B sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 huruf d, merupakan jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk manusia dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter dan muatan semesta terberat yang diizinkan 8 ton,
- (5) Jalan Kelas III C sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 huruf e, merupakan jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk manusia dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter dan muatan semesta terberat yang diizinkan 8 ton.

#### Pasal 3

- (1) Berdasarkan ketentuan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, maka jalan di Pulau Jawa ditetapkan sebagai Jalan Kelas II, Jalan Kelas III A, Jalan Kelas III B dan Jalan Kelas III C.
- (2) Rambu-rambu jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sesuai dengan kelengkapan sebagaimana tercantum dalam tabel pada Lampiran I dan Lampiran II Keputusan ini.

#### Pasal 4

Penetapan kelas jalan di Pulau Jawa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, dilaksanakan dalam Berita Negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### Pasal 5

Kelas jalan di Pulau Jawa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, diuat di dalam Buku Jalan yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan dan disebarluaskan kepada masyarakat pengguna jalan.

#### Pasal 6

Kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, wajib dinyatakan dengan rambu-rambu lalu lintas.

#### Pasal 7

- (1) Dalam rangka memenuhi perkembangan kebutuhan transportasi, kelas jalan dapat dilakukan evaluasi untuk diadakan peninjauan kembali penetapannya.

- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, dan Direktorat Jenderal Bina

PROPOSAL JALAN LINTAS

KARAKTERISTIK

KODE	NAMA RUAS JALAN	JALAN JURUSAN	JALAN KELAS	JALAN LEBAR (M)	TARIFKAM (RUMBUKAM)	JALAN LEBAR (M)	KECEPATAN MAX (KM/J)	FUNGSI
24001	PEJAGAN - LOSARI	17.00	II	8.0	3		100	
24002	PREDES - PEJAGAN		II	8.0	3		100	
24003	TEGAL - PREDES		II	8.0	3		100	
24003	JL. KOL. SUGIONO TEGAL		II	8.0	3		100	
24004	JLN. MAYJENO. SUTOYO TEGAL		II	8.0	3		100	
24004	PEMALANG TEGAL		II	8.0				
24004	PEMALANG-TEGAL		II	8.0				
24004	JL. GAJAH MADA		II	8.0				
24004	JLN. M. HARYONO TEGAL		II	8.0				
24004	JL. YGS SUDARSO		II	8.0	3		100	
24005	JL. MERTOLOYO		II	8.0				
24005	PEKALONGAN - PEMALANG		II	8.0				
24005	JL. GAJAH MADA PEKALONGAN		II	8.0				
24005	JL. HAYAM WURUK		II	8.0				
24005	JL. DR. G.P.T.O		II	8.0				
24005	JL. DOKTER WAHIDIN PEKALONGAN		II	8.0				
24005	JL. PESERTA IMAM BOGJOI - DIPENOGORO (PRI)		II	8.0				
24005	JL. WAK. SUPRATMAH PEKALONGAN		II	8.0	3		100	
24005	5 PEKALONGAN - BATANG		II	8.0				
24006	JL. DOKTER SUTOMO PEKALONGAN		II	8.0				
24006	JL. SETIA BUDI		II	8.0				
24006	JL. JEND. SUBIRMAN PEKALONGAN		II	8.0	3		100	
24006	JLN. H. MAS MANSYUR PEKALONGAN		II	8.0	3		100	
24007	BATANG - WILCINTEN - TAMBO		II	8.0				
24007	WELER - BATANG (SIMP. BARAT)		II	8.0	7		100	
24007	JL. TEMBUS HARU (PULUT)		II	8.0	7		100	
24008	KENDAL - WELER		II	8.0				
24008	SEKELONG - KENDAL		II	8.0				
24009	JL. IMAM BOGJOI - KENDAL		II	8.0				
24009	JL. BOBAPRASTA		II	8.0				
24009	JL. SENDRAI SUBIRMAN SEMARANG		II	8.0				
24009	JL. SILIWANGI		II	8.0	7		100	
24009	JL. WALISONGO		II	8.0				
24010	SEMARANG - BAWALI		II	8.0				
24010	JL. WIDOHARJO		II	8.0				
24010	JL. DR. G.P.T.O		II	8.0				
24010	JL. KOMPOL MAKSUD		II	8.0				
24010	JLN. HARYONO SEMARANG		II	8.0				
24010	JLN. ER. WARDI SEMARANG		II	8.0				
24010	JLN. TERBUKUM SEMARANG		II	8.0	4		100	
24010	JLN. SETIA BUDI SEMARANG		II	8.0	4		100	
24011	BAWEN - PRINGSURAT		II	8.0				
24011	PRINGSURAT - BAWEN		II	8.0	5		100	
24011	JL. PRIGIT LAMA		II	8.0				
24012	BAWALI - SALATIGA		II	8.0	5		100	
24012	JLN. DIPONEGORO SALATIGA		II	8.0	4		100	
24013	SECANG - PRINGSURAT		II	8.0				
24014	MAGELANG - SECANG		II	8.0				
24014	JL. A. YANI		II	8.0				
24014	JL. EKO SURADAYAN MAGELANG		II	8.0	4		100	
24014	JLN. CANGKUK MERGUDAH		II	8.0				
24015	SALATIGA - BOYOLALI (JKA BARAT)		II	8.0				
24015	BOYOLALI - SALATIGA (JKA BARAT)		II	8.0				

DAFTAR LEBER

No	Nama Jalan	Kategori	Tipe	Kategori Leber			Kategori
				Lebar (m)	Lebar (m)	Lebar (m)	
1	JL. JEND. SUDIRMAN	II	870				A
2	MAGELANG - KEPREKAN	II	870				A
3	JL. PEMUDA	II	870				A
4	JL. JEND. SUDIRMAN	II	870	3		100	A
5	KEPREKAN - BTS. DRY	II	870	3		100	A
6	KLATEN - KATAMBARAN	I	870	4		100	A
7	KARTOSURO - KLATEN	II	870	5		100	A
8	KARTASURA - BOYOLALI	II	870	4			A
9	SURAKARTA - KARTOSURO	II	870				A
10	JL. SLAMET RIYADI	II	870				A
11	JLN. A YANI SURAKARTA	II	870				A
12	JLN. TENTARA PELAJAR SURAKARTA	II	870			100	A
13	JL. ADI SUKERTO SURAKARTA	II	870	3			A
14	SURAKARTA - PALUR	II	870				A
15	JL. KALIBARU / JL. SUTAMI SURAKARTA	II	870			100	A
16	JLN. SUTAMI SURAKARTA	II	870	3			A
17	PALUR-SRAGEN	II	870	3		80	K2
18	SRAGEN - MANTINGAN	III B	660	3		80	K3
19	PEJAGAN - KETANGGUNGAN	III B	660	2		100	K1
20	SLAWI - KETANGGUNGAN	III A	870	3			K1
21	TEGAL - SLAWI	III A	870				K1
22	JL. SUDIRMAN	III A	870				K1
23	JL. A.R. HAKIM	III A	870			80	K2
24	JL. SULTAN AGUNG	III B	660	5		100	K1
25	KETANGGUNGAN - PRUPUK	III A	660	5		60	K2
26	SLAWI - PRUPUK	III B	660	3		80	K2
27	PEMALANG - RANDUDONGKAL	II	870	3		100	K1
28	RANDU DONGKAL - MOGA	III A	870	3			K1
29	PRUPUK-AJIBARANG (BKI BARAT)	III A	870			100	K1
30	PRUPUK (BMT) - AJIBARANG	III A	870	3		100	A
31	AJIBARANG - WANGON	II	870	1			A
32	WANGON - BTS. JAWA BARAT (BMT)	II	870			60	K2
33	WANGON (BMT) - BTS. JAWA BARAT	III B	870	3		60	K1
34	PURWOKERTO - AJIBARANG	III A	870	3		60	A
35	MANGANTI - WANGON	III A	870	3			A
36	WANGON - GUMILIR	III A	870			100	A
37	WANGON (BMT) - GUMILIR	III A	870	3		100	A
38	GUMILIR - CILACAP	III A	870	3		100	K2
39	SLARANG - GUMILIR	III A	660	3		100	K2
40	MANGANTI - KASUGIHAN	III A	870	3		100	A
41	MANGANTI - KASUGIHAN	III A	870	3		80	K2
42	KASUGIHAN - SLARANG	III B	660	3		80	K2
43	BUNTU - SELARANG	III B	660	3		100	K1
44	BUTI (BMT) - SELARANG	III A	870	3		100	A
45	RAWALO - MANGANTI	III A	660	3		100	A
46	RAWALO - SAMPANG	III A	660	3		100	A
47	SAMPANG - BUNTU	III A	870	3		100	A
48	PATIKAJA - RAWALO	III A	870	3		100	A
49	PATIKAJA - PURWOKERTO	III A	870	3		100	A
50	SUKARAJA - PURWOKERTO	III A	870				A
51	JL. GEMILYA-VETERAN PURWOKERTO	III A	870			80	A
52	MONUMEN GATOT SUBROTO	III B	870	3		100	A
53	KALIGATI - PATIKAJA	III A	660	3			A
54	KALIGATI - SUKARAJA	III A	660	3			A

NO. AN	NAMA LOKASI	KODING	KELAS	KARAKTERISTIK				FL
				LEBAR (M)	TAMBAKAN (M)	LEBAR (M)	KECEPATAN (KM/J)	
24048	BANYUMAS - KAMPONG	2600	III A	87,0	3		100	
24049	BANYUMAS - BUNTU	500	III A	87,0	3		100	
24050	KEBUMEN - BUNTU	200000	III A	87,0	3		100	
24050	KEBUMEN - BUNTU	100000	III A	87,0	3		100	
24051	BANYUMAS - KAMPONG	0000	III A	87,0	3		100	
24051	BANYUMAS (BMT) - KAMPONG	3000	III A	60,70	3		100	
24052	SOKA RAJA - PURBALINGGA (BMT)	5000	III A	60,70			100	
24052	SOKA RAJA (BMO) - PURBALINGGA	10000	III A	60,70	3		100	
24053	PURBALINGGA - BOBOYSARI	50000	III A	60,70	3		100	
24054	KLAMPOK - PURBALINGGA	11000	III A	60,70	5		100	
24055	KLAMPOK - BANJARNEGARA	20000	III A	60,70	5		100	
24056	BANJARNEGARA - SELOPROMO (BRU)	10000	III A	60,70	5		100	
24057	BANJARNEGARA (KDU) - SELOPROMO	10000	III A	87,0	5		100	
24057	PREMBUN - KEBUMEN	10000	III B	60,70	5		80	
24058	PREMBUN - SELOPROMO	10000	III B	60,70	5		80	
24059	PREMBUN - SELOKROMO	11000	III A	60,70	5		100	
24059	WONOSOBO - SELOPROMO	12000	III A	87,0	5		100	
24060	KUTOARJO - PREMBUN	8000	III B	60,70	7		100	
24061	KERTEK - WONOSOBO	30000	III B	66,60	7		80	
24062	KUTOARJO - KEPIL	3000	III B	66,60	7		80	
24062	KUTOARJO - KEPIL	10000	III A	87,0	7		100	
24063	PURWOREJO - KUTOCERAO	5000	III B	66,60	7		80	
24064	MARON - KEPIL	1000	III B	66,60	7		80	
24064	MARON - KEPIL	10000	III B	66,60	7		80	
24065	KERTEK - KEPIL	10000	III A	87,0	7		100	
24066	PARAKAN - KERTEK (BMT)	5000	III A	87,0	7		100	
24066	PARAKAN (KDU) - KERTEK	1000	III A	87,0	7		100	
24067	PERTIGAAN BUNU - PARAKAN	1000	III B	66,60	3		80	
24068	WELERI - PARAKAN	10000	III B	66,60	3		80	
24069	WELERI - PARAKAN	10000	III A	66,60	3		80	
24070	KEDU - PERTIGAAN BUNU	1000	III B	87,0	3		80	
24070	TEMANGGUNG - PERTIGAAN BUNU	10000	III A	60,70	3		100	
24071	TEMANGGUNG - KEDU	10000	III A	60,70	3		100	
24072	KRANGGAN - TEMANGGUNG	10000	III B	66,60	3		80	
24073	PRINGSURAT - KRANGGAN	6000	III A	60,70	3		100	
24074	SECANG - KRANGGAN	12000	III A	87,0	5		100	
24075	MAGELANG - SALAMAN	10000	III A	87,0				
24075	JL. TIJAR	1000	III A	87,0				
24075	JL. GATOT SUBROTO	1000	III A	87,0				
24075	JL. PANCA ARGA	20000	III B	60,70	6		80	
24076	MAGELANG - SALAMAN	10000	III A	87,0	6		80	
24076	MAGELANG (SMB) - SALAMAN	10000	III B	87,0				
24076	JL. HASANUDDIN	10000	III B	87,0				
24076	JL. A YAHYI SALAMAN	10000	III B	60,70	6		80	
24077	KEPREKOH - SALAMAN	10000	III A	60,70	3		100	
24078	SALAMAN - MARON	10000	III A	66,60	3		100	
24078	SALAMAN - MARON	10000	III A	87,0	2		100	
24079	MARON - PURWOREJO	10000	III A	87,0	2		100	
24080	PURWOREJO - KARAH - PURWOREJO	10000	III	87,0	2		100	
24081	SEMARANG - DELMAK	10000	III	87,0				
24081	JL. YOS SUDARNO	10000	III	87,0				
24081	JL. ARTERI UTARA (SEMARANG)	10000	III	87,0				
24081	JL. USMAN JAHATI	10000	III	87,0				
24081	KONGGOWARSIHO	10000	III	87,0				

NO	NAMA RUAS JALAN	KAWASAN	KELAS	LEBAR (M)	KARAKTER		KECAPAIAN MAX (KMS)	FUNGSI
					TRUK/OTOPUS	LEBAR JERAM		
				8,00				A
				8,00				A
	JL. KALIGAWI RAYA		B	8,00			100	K2
	SEMARANG - GODONG		IIA	8,00	2			K2
	JL. DR. GUN. KATAWISO. LI MARGOH		IIA	8,00				K2
	JL. BRIGJEN. SUDIARTO		IIA	8,00				K2
	TUGURUDA - SP. LIMA A YAH		IIA	6,00			80	A
	DEMAK - GODONG		IIA	8,00	2		100	K2
	DEMAK - TRENGGULI		II	6,00	2		80	K2
	TRENGGULI - MARGOYOSO		II B	6,00	2		90	A
	TRENGGULI (PTB) - MARGOYOSO		II B	6,00	2		100	A
	TRENGGULI - JATI (GMT)		II	6,00	2		100	K2
	TRENGGULI (PTB) - JATI		II	6,00	2		100	A
	KUDUS - MARGOYOSO		IIA	8,00	2		100	K2
	JATI - KUDUS		II	6,00	2		100	K2
	MARGOYOSO - JEPORO		IIA	6,00	2		100	K2
	JEPORO - JAYU		IIA	6,00	2		100	K2
	JEPORO - JAYU		IIA	6,00	2		100	K2
	JL. TERIKAR JEPORO		II	6,00	2		100	A
	KUDUS - PAH (PAH BARAT)		II	6,00	2		100	A
	KUDUS (PTU) - PAH		II	6,00	2		100	K2
	JL. TERIKAR PAH		II	6,00	2		100	K2
	JL. TERIKAR HARA PAH		II	6,00	2		100	K2
	PAH - JAYU		II	6,00	2		100	K2
	PAH - PEMBAH		II	6,00	2		100	K2
	PEMBAH - JAYU		II	6,00	2		100	K2
	PEMBAH - PEMBAH		II	6,00	2		100	K2
	PEMBAH - PEMBAH		II	6,00	2		100	K2
	PEMBAH - PEMBAH		II	6,00	2		100	K2
	CEPU - PIS. JATI		II	6,00	2		100	K2
	WIROSARI - CEPU (GMT)		II	6,00	2		100	K2
	WIROSARI (PTU) - CEPU		II	6,00	2		100	K2
	WIROSARI - PIS		II	6,00	2		100	K2
	WIROSARI - BANGSA		II	6,00	2		100	K2
	PURWODADI - PURWODADI		II	6,00	2		100	K2
	JATI - PURWODADI (PTU)		II	6,00	2		100	K2
	JATI (PTU) - PURWODADI		II	6,00	2		100	K2
	GODONG - PURWODADI		II	6,00	2		100	K2
	SURAKARTA - PURWODADI		II	6,00	2		100	K2
	JEN. TEROBOSAN HARA PELAJAR		IIA	8,00	3		100	K2
	SURAKARTA - PURWODADI		IIA	8,00	3		100	K2
	PAJARAN - KARAPAJARAN		IIA	8,00	3		100	K2
	KADANGAHAR - PIS. JATI		IIA	8,00	3		100	K2
	SURAKARTA - SUKOHARJO		IIA	8,00	3		100	K2
	JL. BRIG. SUDIARTO		IIA	8,00	3		100	K2
	JL. VETURAH		IIA	8,00	3		100	K2
	JL. GAYUNGKARA SURAKARTA		IIA	8,00	3		100	K2
	JL. DR. RAJIMAH SURAKARTA		IIA	8,00	3		100	K2
	JL. ABUS SALIM SURAKARTA		IIA	8,00	3		100	K2
	JL. KAPTEN BULYANI		IIA	8,00	3		100	K2
	JL. JUANDA		IIA	8,00	3		100	K2
	SUKOHARJO - WONOGIRI		IIA	8,00	3		100	K2
	SUKOHARJO (SIS) - WONOGIRI		IIA	8,00	3		100	K2
	WONOGIRI - BIRING		IIA	8,00	3		100	K2
	NGADIREJO - GIRIWONO		IIA	8,00	3		100	K2

REKAM DATA

REKAM DATA

NO	NAMA	JENIS	LUAS (HA)	TANAMAN		KECERDASAN		KATEGORI
				1 (RUBI)	2 (RUBI)	1 (RUBI)	2 (RUBI)	
1	SIRIWI - KR. CULU	HA	10000	1		100		K1
2	KODU - GOLA	HA	10000	1		100		K1
3	PATI - GORONGAN	HA	10000	1		100		K1
4	PATI - GORONGAN	HA	10000	1		100		K1
5	BOGOTSARI - BANDUDORO	HA	10000	1		100		K1
6	BOGOTSARI (K1) - BANDUDORO	HA	10000	1		100		K1
7	WONOSOBO - KEMAJAR	HA	10000	1		100		K1
8	GEMOLONG - ANDONG	HA	10000	1		100		K1
9	SANGKAL PUTUNG - BOYOLALI	HA	10000	1		100		K1
10	WONGGIRI - BUMBUNG	HA	10000	1		100		K1
11	BATAANG - BLADO	HA	10000	1		100		K1
12	KETANGGUNGKAL - BANTARAN	HA	10000	1		100		K1
13	WIRAREJA - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
14	PURWOKERTO - BATHARAH	HA	10000	1		100		K1
15	DOMBERA - BEMER	HA	10000	1		100		K1
16	AMBABAWA - BANDUNG	HA	10000	1		100		K1
17	WABAYASA - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
18	WABAYASA - BATHAR	HA	10000	1		100		K1
19	PURWALINGGIRI - BAWANG	HA	10000	1		100		K1
20	GIRIWONO - BEMER	HA	10000	1		100		K1
21	BOYOLALI - BEMER	HA	10000	1		100		K1
22	BANDUNG - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
23	BANTARAN - WABAYASA	HA	10000	1		100		K1
24	KALIBIRING - BANTARAN	HA	10000	1		100		K1
25	MOGA - YOGYAKARTA	HA	10000	1		100		K1
26	MOGA (K1) - YOGYAKARTA	HA	10000	1		100		K1
27	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
28	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
29	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
30	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
31	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
32	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
33	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
34	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
35	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
36	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
37	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
38	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
39	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
40	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
41	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
42	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
43	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
44	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
45	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
46	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
47	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
48	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
49	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
50	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
51	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
52	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
53	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
54	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
55	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
56	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
57	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
58	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
59	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
60	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
61	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
62	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
63	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
64	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
65	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
66	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
67	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
68	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
69	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
70	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
71	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
72	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
73	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
74	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
75	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
76	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
77	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
78	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
79	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
80	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
81	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
82	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
83	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
84	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
85	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
86	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
87	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
88	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
89	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
90	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
91	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
92	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
93	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
94	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
95	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
96	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
97	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
98	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
99	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1
100	BANTARAN - KALIBIRING	HA	10000	1		100		K1



## **Lampiran 6**



TAHUN : 1999  
 NO. KODE : 099

KARTU INDLAS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT  
 DIAGNOSE : 1. lll

DEPARTEMEN KESEHATAN R.I.  
 RSUP "DR. SOERADJI" TIRTONEGORO - KLATEN

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		LAMA PERAWATAN	KEJLAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)					RUJUKAN			DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1-1	1-4	5-24	25-44	45-64	65+	PUSKESMAS	RS LAIN						
654607	10/27	11/27	1	I		✓			63						603 II				Wedi		
5732	3/37	4/1	1	I		✓		13	52						801.5				Wlt wltam	Aprs	
5398	28/21	3/21	3	3		✓				15					SB4.0				Kt. Phom	MPS	
4318	10/22	11/22	6	3		✓				15					801.5				Pradipate GIK	Aprs	
2103	21/25	2/25	3	3		✓				15					801.5				Pradipate GIK	Aprs	
4154	14/10	1/10	1	3		✓			30						801.5				Pradipate GIK	Aprs	
3290	3/15	4/12	3	3		✓			35						M54.5				Pradipate GIK	Aprs	
5724	31/7	1/3	1	3		✓									801.5				Pradipate GIK	Aprs	
452462	5/16	2/16	2	2		✓			46						801.5				Pradipate GIK	Aprs	
4172	14/23	2/23	2	3		✓			35						801.5				Pradipate GIK	Aprs	
4960	22/12	3/12	3	3		✓			35						801.5				Pradipate GIK	Aprs	
3937	12/20	5/20	5	3		✓			61						801.5				Pradipate GIK	Aprs	
4938	22/28	3/28	3	3		✓			23						801.5				Pradipate GIK	Aprs	
5427	28/31	3/31	3	3		✓									801.5				Pradipate GIK	Aprs	

860113361

KARTU INDEXS PENYAKIT  
 K.L.L.

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELUAR	LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 CD IX	SEKS		KELOMPOK UMUR (TAHUN)				RUJUKAN			DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET									
	MASUK	MASUK					1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN							DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)							
152902	30	2	3	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
2680	18	19	1	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
3908	24	8	10	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
2988	30	2	3	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
2560	27	0	5	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
3105	1	3	2	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
3986	11	14	3	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
2650	7	8	1	2	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
4170	14	14	1	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
3308	4	6	2	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
2472	21	27	6	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
3795	30	30	1	2	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
5088	24	25	1	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
2429	12	16	4	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
5102	25	30	5	2	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
3928	12	17	5	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
5025	24	27	4	2	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
4802	26	23	3	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
4985	23	23	1	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
4817	30	23	3	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
4169	11	21	7	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
4955	02	24	2	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
4605	18	20	2	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
2086	1	3	2	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET
2467	08	13	5	3	3	3	✓	✓	1	4	5	14	15	24	25	44	45	64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	INDIKASI OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET

12 13 0 0 2 8 8 6 1

TAHUN : 14 199  
 NO. KODE :

**KARTU INDEKS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT**

DEPARTEMEN KESEHATAN R.I.  
 RSUP "DR. SOERADJI TIRTONEGROPO" KLATEN

DIAGNOSE :

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHU*)					RUJUKAN			DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET		
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	-1	1-4	5-14	15-24	25-44	45-64	65+	PUSKESMAS							RS LAIN	LAIN-LAIN
47914	14 18	14 18	4	104		V		7															
1432	14 20	14 20	6	3		V		31	52														
1548	14 18	14 18	5	1		V		27															
2613	16 24	16 24	8	2		V		21															
1804	15 13	15 13	1	3		V		20															
8422	1 3	1 3	2	2		V		36															
1016	2 4	2 4	2	2		V		35															
2223	22 24	22 24	2	2		V		39															
2211	22 24	22 24	2	7		V		50															
2524	26 29	26 29	3	3		V		52															
2516	26 30	26 30	4	3		V		18															
2871	27 29	27 29	2	3		V		17															
2261	24 24	24 24	1	3		V		55															
2607	10 27	10 27	5	3		V		50															
2680	10 24	10 24	6	1		V		24															
452654	17 18	17 18	2	3		V																	

880016450

**KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT**

TAHUN : 04  
NO. KODE : 199

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 CD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)					RUJUKAN			KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSIS SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET		
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1-4	5-14	15-24	25-44	45-64	65+	PUSKESMAS	RS LAIN								LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN
115 0985	2	6	4	3			✓									199	NDP-uridic				W. Ruygo			
0986	2	3	1	3			✓			27							501.5					W. Ruygo		
1439	8	10	2	2			✓		12								501.9					ICF Tuning		
1259	6	9	3	2			✓		17													Pedalar		
0442	30	3	2	2			✓							70								WLT utawa		
0501	1	3	2	3			✓			27												Bayut		
1262	6	10	4	2			✓			32							582.8					reapabango		
1496	10	11	1	3			✓															Jatim		
0298	29	9	13	3			✓			35												Wid		
0476	1	10	9	3			✓			40												Jayabaya		
1271	6	10	4	2			✓			29												Kr Wngko	Aps	
1445	8	12	4	3			✓															Puwok		
0495	1	1	11	3			✓			17							720					Kr smyko		
2066	15	17	2	3			✓			60												Wid		
1509	10	13	3	3			✓															Krt sel		
1946	14	15	1	3			✓			27														
1941	14	18	4	3			✓			24												WLT utawa		
0571	26	4	5	10P			✓			20												501.5		
2624	16	17	1	3			✓			17												501.5		
0945	14	18	4	3			✓			15														
2621	16	22	6	3			✓			5												Bayat		
0995	2	4	2	3			✓															Wedi		
2260	24	25	1	3			✓			21												70Gomali		
2631	17	22	5	3			✓															1	Kamban	

1590018843



**KARTU INDEXS PENYAKIT-PASIE DIRAWAT DI RUMAH SAKIT**

DIPTONEGORO" KLATEN

DIAGNOSE :

KLL

TAHUN NO. KODE : 021  
1999

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 CD IX	SEX	KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RUJUKAN			KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	DARAH PENGUNJUAN	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR					1-1	1-4	5-14	15-24	25-44	45-64	65+	PUSKEMAS	RS LAIN							
449880	20	26	6	I		✓	5				43										Mustajir	
9982	21	22	2	2		✓															Ceper	
450132	23	29	4	1		✓	15														ICPT Sel	
449248	12	24	12	3		✓	17														Ruwik	
9862	20	26	6	3		✓	17														ICPT Sel	
450156	24	26	2	3		✓	19														Wedi	
449974	20	26	6	3		✓	40														Wedi	
9826	08	21	14	2		✓	19														Wedi	
8184	29	1	3	3		✓	5														Wedi	
9683	16	20	4	3		✓	40														Wedi	
450157	24	27	3	3		✓	20														Wedi	
449145	9	12	14	3		✓	17														Wedi	
450148	24	30	6	3		✓	17														Wedi	
449696	16	17	2	I		✓	16														Wedi	
450652	08	30	22	3		✓	17														Wedi	
449704	17	17	1	3		✓	25														Wedi	

420027610

DIAGNOSE : ...

DIAGNOSE : ...

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELAS PERAWATAN	LAMA PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 CD IX	SEX	KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RJIUKAN		KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSA SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNYAN DARAH	ASAL PASIEN	KET		
	MASUK	KELUAR					1-4	5-11	15-24	25-44	45-64	65+	PUSKESMAS	RS LAIN								LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN
							1	4	11	24	44	64	+	+								+	X
442116	29	5	3	7		✓									V99	ORRECT	7		Uk. Nongho				
8367	1	8	1	8		✓	18	42							-	ORIF	7		Uk. Anom	Rujus			
8050	7	11	4	4		✓	28	38							-		7	1001 Pac	Wadi				
8053	7	8	1	3		✓	20	29							-		7		Uk. Selatan				
8050	7	12	4	3		✓	25	25							-				Wayang / Jepore				
8051	5	6	2	2		✓	19	25							-				Uk. Tugay				
8710	20	5	2	2		✓	17	17							-				Uk. --	Alpe			
8524	2	5	2	2		✓	18	17							-				Wayang				
8111	20	2	4	2		✓	17	17	48						-	ORIF	11		7 Tokan				
8695	6	7	1	3		✓	18	18							-				Ngawasa	Apr			
9376	13	16	3	3		✓	28	30							-				Uk. Anom				
9267	12	5	4	2		✓	17	17	90						-				Amyat				
8505	3	9	7	2		✓	17	17							-				Uk. Rujus				
9701	16	19	3	3		✓	30	30							-				Uk. Rujus				
8846	19	20	1	3		✓	30	30							-				Uk. Rujus				
8117	20	4	5	3		✓	17	17							-				Uk. Rujus				
8371	1	5	4	3		✓	13	13							-				Uk. Rujus				
8403	2	2	1	3		✓	23	23							-				Amyalah				
8664	5	13	7	3		✓	16	16							-				76 Nalon				
9363	13	16	3	2		✓	16	16							-				76 Nalon				
8852	7	9	2	2		✓	17	17							-				Uk. Rujus				
85015	25	26	2	2		✓	4	4	45						-				Uk. Rujus				
442690	6	7	2	2		✓	4	4	50						-				Uk. Rujus				
450149	24	28	4	3		✓	17	17							-				Uk. Rujus				
442500	8	10	10	3		✓	17	17							-				Uk. Rujus				

13 12 0 0 1 1 9 3 1

TAHUN : 01  
 NO. KODE : 99

KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT  
 KLU

DEPARTEMEN KESEHATAN R.I.  
 RSUP "R. SOERADJI TIRTONEGORO" KLATEN

DIAGNOSE :

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RUJUKAN			DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	DARAH PENGGUNAAN	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR				1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN										
446463	7/14	7/14	7	1	1	V	V									V09	SOT.5	Sept.					Palmatiga	
5303	23/1	1/1	11	3	3	V	V	18								1/1	R. 42						RS Amungke	Apr
6214	9/11	12/1	3	3	3	V	V									"	8. 01.5						Magdalena	Apr
6849	11/12	1/1	1	3	3	V	V									"							Pet. Sel	
2748	24/28	4/1	4	3	3	V	V									"							76. Naen	
6250	7/11	1/1	1	3	3	V	V									"							Wlt sel	
6221	3/8	5/3	5	3	3	V	V									"								
8072	27/29	2/2	2	3	3	V	V									"	801.5						wedi	
777	25/20	3/3	3	3	3	V	V									"	801.5							
772	25/20	3/3	3	3	3	V	V									"	701.9							
770	25/30	5/3	5	3	3	V	V									"	801.5							
7104	16/00	2/2	2	3	3	V	V									"								
807	27/30	3/3	3	2	2	V	V									"								
7144	14/16	3/3	3	2	2	V	V									"								
6470	7/9	3/3	3	2	2	V	V									"								
7466	19/22	3/3	3	3	3	V	V									"								
7507	20/22	2/2	2	2	2	V	V									"								
7507	20/21	2/2	2	2	2	V	V									"								
1205	10/13	3/3	3	2	2	V	V									"								
7644	22/20	2/2	2	1	1	V	V									"								
6201	1/9	8/3	8	3	3	V	V									"								
6034	10/21	11/3	11	3	3	V	V									"								
6882	25/29	4/3	4	3	3	V	V									"								

10 9 0 0 0 4 9 8 1



TAHUN 1999  
NO. KODE

KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAI DI RUMAH SAKIT  
DIAGNOSE : KETANUN

DEPARTEMEN KESEHATAN R.I.  
RSUP "DR. SOERADJI TIRTONEGORO" KLATEN

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELAS PERAWATAN	LAMA PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)					RUJUKAN			KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	NET
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1-4	5-14	15-24	25-44	45-64	65+	PUSKEMAS	RS LAIN							
44611	2	4	3	2		✓	✓	16								1999	Septemb				Uemalang	
6070	1	4	5	3		✓	✓	24	37												Ur Nongho	
5772	29	2	5	3		✓	✓	25	25												Ge Warkud	
6003	1	3	3	3		✓	✓	17	26												Tobonala	
6703	8	9	1	2		✓	✓	21	22												Pramb	
413131	6	7	3	3		✓	✓	22	36												Tulung	
446313	5	8	3	3		✓	✓	22	26												Ampanal	
6473	7	8	1	3		✓	✓	22	26												Uemalang	
6042	6	3	3	3		✓	✓	22	26												Ke Nongho	
613	2	1	3	3		✓	✓	22	26												Dilasey	
6232	4	5	2	3		✓	✓	22	26												Wb Alen	
6190	2	7	5	3		✓	✓	24	26												Xiawen	
6337	6	14	8	3		✓	✓	24	26												M Punggo	
7003	13	15	2	2		✓	✓	24	26												Calilanting	
5811	30	3	4	3		✓	✓	24	26												B Nongho	
8065	26	27	1	3		✓	✓	24	26												Klaten	
7773	24	27	3	3		✓	✓	24	26												Gedang Sun Gik	
7737	23	25	2	2		✓	✓	24	26												Prayat	
5900	23	4	12	3		✓	✓	24	26												Delangge	
6303	5	7	2	3		✓	✓	24	26												Tulung	
6276	4	8	4	3		✓	✓	24	26												Fr. Nongho	
7746	23	24	1	3		✓	✓	24	26												KIT-92	
7906	26	28	2	2		✓	✓	24	26												Weddi	

11 12 0 0 1 7 13 1

RSUP "DR. SOERADJI TIRTONEGORO" KLATEN

KARTU INDEKS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

DIAGNOSE : ISLL

TAHUN : 2014

NO. KODE : V.99

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RUJUKAN	DIKIRIM KE RS LAIN	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +								
44448	20	22	2	3		V					38	70	X		Agust	Rebinant 23			Pruka		
5258	22	25	3	3		V							X						Palambajo		
5525	27	30	3	3		V				17	75	X							Pb. Basim		
3709	5	11	6	07P		V													Ngawan		
5024	21	22	2	7		V					65				S 29.9				Vh. Kuygo		

410001103

KARTU INDEX PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

TAHUN : 64  
 NO. KODE : 1.99

DIAGNOSE : 1.66

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELAS PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RUJUKAN			KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET			
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS	R5 LAIN	LAIN-LAIN								DIKIRIM KE R5 LAIN		
44614	8/24		6	3		✓		22															Juring			
4108	2/2		5	3		✓		30																GT WARD		
4121	8/9		2	3		✓		35																Prambanan		
4311	11/13		2	3		✓		40																Jobonal		
4370	12/16		4	3		✓		13																Baryat		
3764	5/7		3	3		✓		18																WR Anyar		
3363	1/4		3	3		✓		20																Widomayasa		
3552	3/3		4	2		✓		18																Wlt Selaat	Rejot	
4703	17/19		3	3		✓		18																web		
4286	20/24		4	3		✓		60																GT ward		
4825	19/21		2	3		✓		41																PT mangka		
5288	23/27		4	3		✓		18																Pemalang		
4844	18/22		9	3		✓		19																ket sed		
3715	5/19		1	3		✓		15																gama		
4484	13/16		3	3		✓		15																ket wama	Apr	
4624	29/29		1	3		✓		16																belung		
3200	1/1		3	3		✓		19																Wlt Selaat		
JD53	21/24		4	3		✓		19																wadi		
5756	25/28		3	3		✓		65																7060mal	APR	
4118	7/8		2	1		✓		32																Wlt Selaat	-	
4726	17/18		2	1		✓		18																Pedana		
3361	1/7		7	3		✓		21																891.5		
5D04	20/20		1	3		✓		20																	Ptosa, Inaget	-
4870	19/26		8	3		✓		62																Wlt Selaat	-	
5304	23/24		2	3		✓		23																16 Gm / 4094	-	

1870015522

NO. RUMAH

DIAGNOSE :

DR. SUKAWATI

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELAS PERAWATAN	KELAS PERAWATAN LAMA	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)					RUJUKAN			DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN						
442181	17	20	3	I		✓	✓										19		Wedi		
1728	13	15	3	I		✓	✓	18											Womoban		
1710	12	19	7	I		✓	✓	24	26										Wp. Arim		
1593	11	13	3	2		✓	✓	18	26										Wedi		
1976	17	21	4	3		✓	✓	18	52										Perene		
1729	13	17	4	3		✓	✓	18	29										Wlt Tengas		
2432	20	22	2	Wip		✓	✓	18	45										Wlt Tengas		
1976	17	21	4	3		✓	✓	18	45										Wlt Tengas		
2692	21	22	1	3		✓	✓	20											Wlt Tengas		
1812	14	19	5	3		✓	✓	21											Wlt Tengas		
9184024	20	20	6	3		✓	✓	17											Wlt Tengas		
1281	7	8	3	3		✓	✓	18											Wlt Tengas		
1349	9	10	2	3		✓	✓	23											Wlt Tengas		
3084	26	20	3	3		✓	✓	16											Wlt Tengas		
4700						✓	✓	16											Wlt Tengas		
3003	26	31	5	3		✓	✓	15											Wlt Tengas		
3138	28	29	3	2		✓	✓	24											Wlt Tengas		
1105	1	1	1	3		✓	✓												Wlt Tengas		

8900012320

KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

TAHUN : 89  
 NO. KODE : V99

DIAGNOSE : KCC

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RUJUKAN			DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR			LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN						
440625	30	6	3		V														Pedem		
0684	1	3	3		V														Kamb	T	
0666	30	4	3		V														Calanam	Aps	
441280	7	9	3		V			15											Teueng		
1305	7	9	3		V			46											Klt Sel		
1350	9	12	3		V			70											Cok Wano	Aps	
0871	5	8	3		V			80											Jatin		
1092	11	13	3		V			23											Om Rengga		
439072	21	26	3		V			21											Tulung		
440357	25	29	3		V			48											Wemalang		
1131	2	3	3		V														Pedem		
1927	16	19	3		V			22											Wedi		
1331	8	10	2		V			21											Wlt Selat		
0060	5	7	2		V			17											GT WARD		
2447	4	23	3		V			45											Pengant		
2450	11	26	3		V			20											-		
2450	20	23	3		V			18											Ralantoro		
1600	11	13	2		V														Klt Selat		
1287	7	9	3		V			10											Jugala		
2226	18	27	3		V			60											Pengant		
1824	14	26	3		V														1200		
1723	15	20	3		V			40											Kb Anun		
2749	22	27	2		V			20											Kemalang		
2738	23	24	2		V			18											Pi Yunged		
0046	4	8	2		V			17											Wlt Wano		

17801010284

KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

RS "PONDOK TIRTONEGORO" KLATEN

DIAGNOSE : Kelainan

TAHUN : 04

NO. KODE : V99

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)							RUJUKAN			KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET	
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1	2	3	4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS								RS LAIN
43065	2	13	12	3			✓			36														76. Nalam.	
44011	21	22	2	3			✓			30														Ngawen.	Apr.
43974	10	19	1	3			✓																	70 Gondem.	+
44051	27	28	2	VIP			✓		15															Wt utawa.	
25614	7	11	4	VIP			✓			49														Wedi	
43902	9	10	1	I			✓			25														Wt Cagas	
44039	28	28	3	2			✓			40														Pulambogo	+
43946	15	25	1	VIP			✓			46														Sleman	+
44029	23	25	2	2			✓		17															Cemarang	
0286	23	23	1	3			✓			46														Wesl.	Apr
0527	28	29	1	3			✓			25														Muning	+
43983	20	24	4	3			✓			25														Bongkot	
9462	19	22	3	3			✓			19														Wesl	Apr
4746	19	22	4	3			✓			22														Wesl.	
44016	26	29	3	3			✓			20														Pr Sompok	
43977	18	21	4	3			✓			16														M. Runggo	
9060	10	13	3	3			✓			60														Jalorban	
44018	23	25	2	1			✓			12														Klt Tengah	
43261	16	21	5	1			✓			27														Sit Ringles	
4986	20	25	5	2			✓			22														Gt waras	
9981	20	23	3	3			✓			37														Kalibata	23
44082	20	23	3	3			✓			40														Gt Wono	Apr
9069	9	17	8	3			✓			23														Juning	+
4630	16	19	2	3			✓			20														Boole	
4485	23	27	4	3			✓																	I 61.9, 552.8	

## KARTU INDEX PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

DIAGNOSE : **KUL**

TAHUN : **89**  
NO. KODE : **89**

NOMOR CATATAH MEDIK	TANGGAL		KELUAR	LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)							RUJUKAN			DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNJAM DARAH	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	PEREMPUAN					LAKI-LAKI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10-14	15-19								
432691	3		5	2	3		V																		M Rungga	
8282	1		7	6	3		V		48	93															Wid.	
4032	9		10	1	1		V		48	21															ket sed	
8665	2		11	10	UIP		V		20	20															Jo. Nalam	
9260	11		14	4	3		V		43	20															Bayat	
8877	8		14	6	3		V		20	20															Wt utawa	
9441	13		20	6	3		V																		Bayat	
9961	14		21	3	3		V		18																Bayat	
8905	7		16	6	3		V		6																Bayat	
8116	28		2	6	UIP		V			44															Bayat	
9465	14		7	3	3		V			42															Bayat	
9716	16		7	1	2		V			40															Bayat	
9472	14		23	9	UIP		V			76															Bayat	
440102	24		28	4	2		V																		Bayat	
439699	16		14	3	2		V																		Bayat	
9622	16		14	3	2		V																		Bayat	
2650	2		4	2	3		V																		Bayat	
2603	2		4	2	2		V																		Bayat	
2648	2		4	2	3		V																		Bayat	
8545	4		10	6	2		V																		Bayat	
440185	22		28	6	2		V																		Bayat	
0382	24		26	2	2		V																		Bayat	
439069	10		10	1	1		V																		Bayat	
91013	8		14	6	3		V																		Bayat	
404027	26		27	2	3		V																		Bayat	

111100026

KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

"KARTOGORO" KLATEN

KL

DIAGNOSE :

TAHUN 2004

NO. KODE : 199

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)							RUJUKAN			DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL. OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR			LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1	4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN						
737695	24	25	2	3		✓		19							199					Magean	APS	
7151	15	16	2	3		✓		19							199					Malang, Jember	APS	
7993	1	3	2	3		✓			48						"					Jember	7	
7387	27	29	3	3		✓		16							"					Walt Tengas		
7233	19	21	4	2		✓									"					Jember		
7492	2	27	6	3		✓									"					Walt Tengas		
6375	7	16	3	2		✓		16							"					Walt Tengas		
6862	12	14	2	2		✓		15							"					Walt Tengas		
6800	10	12	2	2		✓		28							X					Walt Tengas		
7322	18	21	3	3		✓		40												Walt Tengas		
7827	25	28	3	3		✓		16												Walt Tengas		
7976	26	27	1	3		✓		13												Jember		
7784	30	7	7	3		✓		22												Jember		
7175	16	28	2	3		✓		40												Jember		
8147	28	31	3	3		✓		24												Jember		
8268	27	31	4	3		✓		23												Jember		
7787	24	27	2	3		✓		20												Jember		
7823	25	27	3	3		✓		29												Jember		
7672	23	27	4	3		✓							52							Jember		
6806	10	18	0	3		✓		24												Jember		
8642	1	7	7	2		✓		27							X					Jember		
8643	1	2	1	2		✓		24							X					Jember		
9208	12	14	3	2		✓		46							X					Jember		
9272	12	17	6	3		✓		24							X					Jember		
7990	27	31	4	2		✓		45							X					Jember		



KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

DIAGNOSE : K.C.C

TAHUN : 2004  
NO. KODE : 199

NOMOR CATA'AN MEDIK	TANGGAL		LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)							RUJUKAN			RS LAIN DIKIRIM KE	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET			
	MASUK	KELUAR				PEREMPUAN	LAKI-LAKI	1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKEMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN												
437197	16 08	08	2	OP		V	V	1	6	9	7					3	1	Vag										
577322	4 13	3	3			V	V	18																				
706194	14 15	1	3			V	V	9																				
764822	26 04	2	2			V	V	42																				
764922	26 04	2	2			V	V	42																				
577322	20 04	2	2			V	V	17	23																			
679010	12 02	2	2			V	V																					
581611	12 02	2	2			V	V																					
576329	1 03	2	2			V	V		29																			
243428	11 03	3	3			V	V		20																			
437073	14 03	3	3	Vip		V	V		40																			
705814	21 08	1	1			V	V		40																			
506714	21 08	3	3			V	V		16																			
766614	22 09	2	2			V	V		20																			
752202	09 12	3	3			V	V		30																			
719216	17 12	2	2			V	V		40																			
794813	17 04	3	3			V	V		57																			
768331	11 04	3	3			V	V		25																			
799327	29 02	3	3			V	V		40																			

8110026540

KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

DIAGNOSE : **KLL**

TAHUN : **04**  
NO. KODE : **V gy**

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELUAR	LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 CD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RUJUKAN			D:KIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAH DARAH	ASAL PASIEN	KET		
	MASUK	KELUAR					LAK: LAKI	PEREMPUAN	1	4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN									LAIN-LAIN	
436221	5 7	7 2	3	3			V		17						X	V gy											
6325	5 8	3 3	3	3			V		27						X	V gy											
6222	5 5	1 2	2	2			V		30						X	V gy											
6521	8 0	2 3	3	3			V		8																		
5783	30 11	12 2	2	2			V		50						X												
6377	7 11	5 3	3	3			V		40						X												
6854	12 15	3 3	3	3			V		29																		
6528	8 14	8 3	3	3			V		46																		
6086	2 10	3 3	3	3			V		60																		
6207	5 10	3 3	3	3			V		29																		
6280	4 11	7 3	3	3			V		23																		
5781	1 6	5 3	3	3			V		46																		
6768	9 11	2 3	3	3			V		20																		
6788	9 17	2 2	2	2			V		28																		
6173	4 10	6 2	2	2			V		50																		
7057	11 14	1 2	2	2			V		55																		
6570	8 11	3 2	2	2			V		80																		
6808	10 13	3 3	3	3			V		17																		
6864	12 13	1 3	3	3			V		15																		
6379	7 8	1 NIP	1	1			V		50																		
6540	8 9	1 2	2	2			V		28																		
694866	4 22	1 3	3	3			V		21																		
433587	2 9	7 2	2	2			V		41																		

REGORO KLATEN

KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

DIAGNOSE : Akut Kebun

TAHUN : 2009  
NO. KODE : 199

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELAS PERAWATAN	LAMA PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RUJUKAN			DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1	4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKEMAS	RS LAIN								
434081	10	20	2	1		V												501.9	APRIL				IClt Tengah	7
380795	17	21	1	4		V												509.9					Flt Selondh	
434820	18	22	1	5		V				65								508.9					Garinawo	
434600	10	23	2	7		V				49								507.9 / K92.2					Klt Utara	
435000	24	29	3	9		V				10								544.4	ORIF	27			Genas	
435461	24	26	3	2		V				18								509.9					Wondari	
429966	22	25	2	4		V				40								509.9 / S22.4					Klaten Jemberh	
435236	23	30	3	7		V				40								509.9 / S23.2 / D6.4					Klaten Jemberh	
433749	5	15	2	11		V												509.9					Jogorodan	
434237	12	12	2	1		V				26								509.9					Prambanon	
434228	11	14	2	3		V				18								509.9					Klaten Sebron	
5503	26	28	2	2		V				08								506.0					Ukr Nongko	Apr
6144	3	30	3	8		V				30								501.9.842.3					Dawang	
5005	20	24	2	1		V				40								506.0 / S04.5					Cemplang	Apr
3777	6	7	3	2		V				40								506.0 / S04.5					Kalibora	
4994	19	22	3	4		V				24								506.0 / S04.5					Klaten	
5164	9	16	3	8		V				16								S 62.4					Klaten Nongko	
1654	29	30	1	2		V				14													Indung	
322	31	1	3	2		V				17													Wardi	
4604	16	24	3	5		V				25													Klaten Tengah	
3342	1	3	3	3		V				35													GT Warko	
3368	31	5	3	5		V				48													Klaten Tengah	
3369	31	3	3	7		V				34													Klaten Tengah	

1760018991

# KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

DIAGNOSE : K.L.L

TAHUN : 04  
NO. KODE : U33

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAI		KELUAR	LAMA PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RUJUKAN			DIKIRIM KE RS LAIN	KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET		
	MASUK	MASUK					LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN										
433234	24	1	3	3	2			V			21						Vgg	April I									
2799	27	3	3	3	2		V			29	50																
3179	27	4	3	3	3		V			17																	
1398	28	3	3	3	3		V			17																	
0656	26	6	3	3	3		V			17																	
3586	25	5	3	3	3		V			21																	
3966	26	6	2	3	3		V			20																	
3272	21	7	2	2	2		V			20																	
4222	14	3	3	3	3		V			22	30																
3389	3	3	3	3	3		V			22																	
4801	19	1	2	2	2		V			26																	
3927	23	5	2	2	2		V			37																	
3868	8	2	3	3	3		V			20																	
4067	15	1	3	3	3		V			15																	
4565	15	1	1	1	1		V			7																	
3012	8	4	3	3	3		V			26	46																
4996	20	1	2	2	2		V			17																	
5764	28	2	2	2	2		V			17																	
4226	20	5	1	1	1		V			65																	
4955	23	5	3	3	3		V			45																	
4258	12	2	2	2	2		V			75																	
5782	25	7	3	3	3		V			23																	
5629	23	7	VC	VC	VC		V			23																	

13 10 001 1 6 2 3

**KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT**

TAHUN : 2004  
NO. KODE : V 99

DIAGNOSE : KUL

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELAS PERAWATAN	LAMA PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)						RUJUKAN			DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN						
431492	9 16		3	8		V	V	40													Wedi	
16 27	20 17		3	0		V		19		50											Jombang	
27 65	23 25		3	3		V															Wlt Tengas	
2987	26 29		3	3		V		11													WES	
0993	5 12		3	7		V		35													Jombang	
134	8 15		3	7		V		17													"	
3394	1 3		2	3		V		21		40											Jombang	
2573	22 27		3	5		V		33													Jombang	
2783	24 26		3	2		V															Jombang	
85 10	24 29		2	5		V		20													Bayat	
28 10	23 26		2	3		V		10													Jombang	
397416	23 26		2	3		V		25													Jombang	Aps
43 1657	10 13		3	3		V		18													Jombang	Aps
1532	9 15		2	6		V		23													Jombang	Aps
1652	10 13		3	3		V		20		50											Jombang	
2207	19 31		3	12		V		20		82											Jombang	
34 23	8 11		2	6		V		30													Jombang	
1827	10 11		2	1		V		20		75											Jombang	
430044	28 01		2	3		V		20													Jombang	
1146	7 19		3	12		V		45													Jombang	
1772	12 23		2	12		V		50													Jombang	
1794	12 18		3	6		V		50													Jombang	

1380018642



KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

TAHUN : 84 1999  
NO. KODE :

DIAGNOSE : KEBUNYUAN

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		SEX	KELOMPOK UMUR (TAHUN)							RUJUKAN			DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUN/AN DARAH	ASAL PASTEN	KET
	MASUK	KELUAR		1	4	5-14	15-24	25-44	45-64	65+	PUSKESMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN						
427316	26	3	V															Belanggu	
430079	24	28	V															Mevide	
42463	20	1	V															Ngarden	
4253	4	5	V															Pelam	
7448	1	16	V						34									Cepas	
422224	10	13	V						20									Klt-fuy	
7109	1	4	V						17									Prayat	
8572	9	12	V						23									GT. widono	
430107	25	28	V						21		63							Wedé	
429366	15	18	V															Sragen	
430113	22	26	V															Klt-fuy	
429397	16	19	V						20									Mawon	
9372	16	20	V						34									FF. Prason	
9215	15	18	V						20									Ura Amun	
9820	21	25	V						23									Urt utawa	
413634	24	29	V						21									-	
428061	6	13	V															Cat wono	
79411	1	3	V															WER	
430080	24	25	V															Ngawen	
42864	7	9	V						29									Klt tengah	
429637	24	20	V						23									Belanggu	
429470	19	19	V						26									SOLO	
9853	22	23	V						25									Pramb	
430000	23	25	V						25									Pelam	

15 9 0 0 0 13 6 2 2 8

KARTU INDEXS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

TAHUN : 04  
 NO KODE : U.99

DIAGNOSE : LEUKEMIA

NOMOR CATATAN MEDIK	GAL	LAMA PERAWATAN	KELUAR	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE RS 4 CD IX	SEX		GAMPAK UMUR (TAHUN)					RUJUKAN			DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNTAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET
						LAKI-LAKI	PEREMPUAN	+	1-4	5-14	15-24	25-44	45-64	65+	PUSKESMAS						
42719		3	3	3		V		13						X						Uk arum	Apk
7947		3	3	3		V		38					X							Bayat	-
8403		5	5	3		V		42												Uk arum	-
8411		2	2	3		V		50												Uk arum	-
7926		3	3	3		V		30					X							Uk arum	Apk
7723		6	6	1		V		13												Uk arum	-
7795		4	4	1		V		41												Uk arum	-
6307		4	4	3		V		40					X							Uk arum	-
6317		2	2	3		V		38												Uk arum	-
8861		2	2	1		V		13												Uk arum	Apk
8306		4	4	2		V		21												Uk arum	-
8977		3	3	3		V		22												Uk arum	-
7935		5	5	3		V		45												Uk arum	-
8402		5	5	3		V		60												Uk arum	-
8589		7	7	3		V		19												Uk arum	-
8662		7	7	3		V		25												Uk arum	-
9208		2	2	3		V		20												Uk arum	-
9214		3	3	3		V		24												Uk arum	-
8294		2	2	10		V		17												Uk arum	-
9199		3	3	3		V		24												Uk arum	-
9471		1	1	3		V		29												Uk arum	-
9491		4	4	2		V		44												Uk arum	-
9827		3	3	3		V		65												Uk arum	-
8405		4	4	4		V		45												Uk arum	-





KARTU INDEXAS PENYAKIT PASIEN DIRAWAT DI RUMAH SAKIT

TAHUN : 94  
 NO. KODE : V 99

DIAGNOSE : KELAHI

NOMOR CATATAN MEDIK	TANGGAL		KELAS PERAWATAN	KELAS PERAWATAN	ANGKA KODE KE 4 ICD IX	SEX		KELOMPOK UMUR (TAHUN)							RUJUKAN			KOMPLIKASI (NO KODE)	DIAGNOSE SEKUNDER	TINDAKAN OPERASI	TGL OPERASI	PENGUNAAN DARAH	ASAL PASIEN	KET
	MASUK	KELUAR				LAKI-LAKI	PEREMPUAN	1 - 4	5 - 14	15 - 24	25 - 44	45 - 64	65 +	PUSKEMAS	RS LAIN	LAIN-LAIN	DIKIRIM KE RS LAIN							
425755	3	5	2	2		✓		20									V99	JANUARI					Jotonalan Wedi	
4277	1	3	4	2		✓		25										So1.5					Wedi	
4744	2	3	3	2		✓		23															Jotonalan	
5294	6	9	3	4		✓		32															Prambanan	
4745	1	6	5	I		✓		16															Wlt Selatan	
5264	5	6	2	2		✓		22															WR Cimahi	
6291	5	9	4	2		✓		14															Bayat Wedi	
4768	31	12	13	3		✓		42															Wlt	
5257	4	12	8	2		✓		28															Wlt	
4915	1	3	2	3		✓		20															Slaman	
6068	13	13	1	3		✓		40															Pringalah	aps
5275	5	6	1	3		✓		44															Sarbo	
4498	27	3	4	3		✓		20															Got Warno	
5732	9	9	1	I		✓		31															Wlt Selatan	Rujas Smi
6274	4	10	3	3		✓		18																
412668	12	12	1	3		✓																	Prambanan	
426846	21	23	3	3		✓		33															Jotonalan	
6100	14	18	5	3		✓		33															Wedi	
6438	16	19	4	3		✓		54															WR Nanyur	
4297	24	3	10	I		✓																	Wlt Selatan	
7207	25	27	3	2		✓		13															Wlt Tugus	
5817	10	19	10	3		✓		60															Kr. Anom	
4606	20	2	3	3		✓		10															Wedi	aps
5344	5	6	2	3		✓		30															Wlt	
6292	11	17	3	3		✓		72															Wlt	Wedi

