

BAB VI

PEMBAHASAN

6.1 Jumlah Kecelakaan

Berdasarkan hasil penelitian pada ruas jalan HOS Cokroaminoto yang dapat dilihat pada tabel 5.1 dan gambar 5.1 mempunyai jumlah kecelakaan yang cukup banyak tiap tahunnya. Dalam hal ini Pemerintah Kota Yogyakarta juga memberikan solusi terhadap permasalahan tersebut agar angka kecelakaan dapat diturunkan lagi. Salah satu caranya adalah dengan mengalihkan beberapa rute bis kota (KOPATA) yang melewati ruas jalan yang ditentukan ke ruas jalan yang lain dan memperbaiki serta menambah fasilitas jalan.

6.2 Jumlah Korban dan Tingkat Keparahan

Pada tabel 5.2 dan gambar 5.2 dapat dilihat pula kenaikan *fatal accident* dan *serious injury accident* yang menunjukkan bahwa pada bagian-bagian tertentu di ruas jalan HOS Cokroaminoto perlu penanganan dan perhatian khusus dari aparat kepolisian dan Pemerintah Kota Yogyakarta.

6.3 Waktu Kejadian Kecelakaan Lalulintas

Berdasarkan waktu kejadian kecelakaan dari tabel 5.3 dan gambar 5.3 bahwa waktu-waktu sering terjadinya kecelakaan adalah antara pukul 09.01-21.00 dimana pada pukul tersebut diperoleh jumlah kecelakaan sebesar $\frac{15}{69} \times 100 \% = 21,73 \%$ dan antara pukul 18.00-21.00 diperoleh jumlah kejadian kecelakaan sebesar $\frac{14}{69} \times 100 \% = 20,28 \%$. Dilihat dari kedua hasil jumlah kecelakaan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa pada waktu-waktu tersebut jam puncak kepadatan jalan dimana manusia melaksanakan aktivitas harian. Berdasarkan kondisi lingkungan pada daerah tersebut, terdapat lingkungan sekolah, perkantoran dan pemukiman yang penduduknya membuka usaha perdagangan, misalnya bengkel dan perkantoran.

Namun, berdasarkan tabel 5.3 yang menunjukkan total waktu kejadian kecelakaan bahwa pukul 06.01-09.00, 12.01-15.00, dan 15.01-18.00 terjadi kecelakaan dalam jumlah yang sama yaitu sebesar $\frac{11}{69} \times 100 \% = 15,94 \%$ maka dapat dikumulatikan kecelakaan sering terjadi pada pukul 06.01-21.00. Jumlah komulatif tersebut menunjukkan bahwa antara pukul 06.01-21.00 terjadi arus mobilitas manusia yang cukup tinggi sehingga sangat mempengaruhi pergerakan manusia yang dapat menyebabkan kecelakaan lalulintas.

Berdasarkan tabel 5.4 dan gambar 5.4 yang menunjukkan kejadian kecelakaan terbesar yaitu pada hari Selasa dan Rabu maka dapat disimpulkan bahwa kepadatan lalulintas yang cukup tinggi jumlahnya pada hari kerja sangat mempengaruhi

pengguna jalan, hal ini tidak menutup kemungkinan jika faktor fisik dan emosi cukup berperan penting dalam pengambilan keputusan di jalan raya. Sedangkan hasil jumlah angka kecelakaan pada hari Minggu cukup besar pula, hal ini disebabkan karena pada hari libur kondisi lalu lintas cukup lengang sehingga mempengaruhi orang untuk mengemudi dengan kecepatan tinggi dan berlaku kurang hati-hati di jalan raya.

6.4 Faktor-faktor Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan HOS Cokroaminoto

Berdasarkan tabel 5.5 dan gambar 5.5 penyebab kecelakaan karena menyalip, kurang hati-hati dan kecepatan tinggi. Ketiga penyebab kecelakaan tersebut merupakan faktor-faktor yang saling berkaitan dalam terjadinya kecelakaan. Hal ini dapat dilihat pada tipe tabrakan yang terjadi adalah tabrak samping-samping dan manusia dengan kendaraan yang terlibat yaitu sepeda motor. Berdasarkan hal tersebut maka dapat disimpulkan bahwa dengan kondisi jalan yang mempunyai lebar jalan sebesar 7 km menyebabkan pengemudi mengendarai kendaraannya dengan kecepatan tinggi, baik ketika ia menyalip. Sehingga pengemudi kurang hati-hati di jalan raya. Tipe tabrakan yang terjadi pun karena pengemudi banyak menyalip kendaraan lain. Sehingga dalam kondisi yang tak terduga dapat menyebabkan tabrak samping-samping dan manusia yang menyeberang jalan.

Dengan adanya fakta bahwa kecepatan sesaat (*spot speed*) di ruas jalan HOS Cokroaminoto sebesar 52,82 km/jam yang melebihi kecepatan rencana 50 km/jam (spesifikasi geometri jalan perkotaan) dan kontrol kecepatan 40 km/jam (Dinas

Perhubungan) pada ruas jalan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa kecepatan merupakan indikator terjadinya kecelakaan lalulintas.

Ruas jalan HOS Cokroaminoto dilihat dari dasar klasifikasi perencanaan termasuk tipe jalan kelas III A, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton dengan kontrol kecepatan rencana yang digunakan yaitu sebesar 40 km/jam.

6.5 Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan

Dengan nilai 67,96 % berdasarkan tabel 5.6 dan gambar 5.6 untuk sepeda motor sebagai salah satu jenis kendaraan terbesar yang terlibat kecelakaan diruas jalan HOS Cokroaminoto, dapat ditarik kesimpulan bahwa kejadian terjadi karena kondisi jalan yang lebar sehingga pengemudi sepeda motor dapat dengan bebas menjalankan sepeda motornya dengan kecepatan tinggi. Dari hasil pengamatan dilapangan, jenis kendaraan sepeda motor ini mempunyai kecepatan lebih tinggi dari kontrol kecepatan 40 km/jam, kecepatan sepeda motor rata-rata 51,375 km/jam. Dari penelitian sebelumnya juga menunjukkan bahwa keterlibatan sepeda motor dalam peristiwa kecelakaan lalulintas menempati angka tertinggi dilanjutkan dengan mobil penumpang, karena kelincahan geraknya sepeda motor mudah menyalip kendaraan lain dalam kemacetan lalulintas. (Suwardjoko, 2002)

6.6 Faktor Manusia

6.6.1. Status Pelaku kecelakaan

Pengertian status korban kecelakaan adalah pekerjaan dari orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas. Dalam kejadian kecelakaan lalu lintas baik itu yang ada diruas jalan, tikungan maupun dipersimpangan jalan korban kecelakaannya mempunyai berbagai status dan dalam kejadian kecelakaan ini tidak membedakan hal tersebut. Semua lapisan masyarakat dapat mengalami kecelakaan baik itu kecelakaan ringan maupun kecelakaan berat yang dapat mengakibatkan kematian berdasarkan hasil dari tabel 5.7 dan gambar 5.7

Dari tabel 5.7 dan gambar 5.7 tersebut, status pelaku kecelakaan adalah pelajar/mahasiswa pada rentang usia 16-30 tahun dan jenis kendaraan terlibat adalah sepeda motor dengan penyebab kecelakaan adalah menyalip hal ini dapat dikaitkan dengan kondisi lingkungan pada ruas jalan HOS Cokroaminoto dimana terdapat lingkungan sekolah dan universitas.

6.6.2. Usia pelaku kecelakaan

Dari tabel 5.8 dan gambar 5.8 dapat dilihat pada usia 16-30 memiliki tingkat kecenderungan yang tinggi sebagai pelaku kejadian kecelakaan lalu lintas yaitu

sebesar $\frac{36}{137} \times 100 \% = 26,27 \%$ untuk usia 12-21 tahun dan usia 22 – 30 tahun

merupakan rentang usia pelaku kecelakaan terbesar dengan nilai $\frac{40}{137} \times 100 \% =$

29,19 %. Berdasarkan hal ini dapat disimpulkan bahwa pada usia tersebut selain

masih rendahnya tingkat kedisiplinan juga berpengaruhnya faktor emosional dalam pengambilan tindakan di jalan raya. Keterkaitan dengan hal tersebut maka sebaiknya diterapkan batasan usia maksimal seseorang untuk memiliki SIM.

6.7 Jalan

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

Dari tabel 5.9 menunjukkan lokasi kecelakaan lalu lintas yang paling dominan terjadi pada ruas jalan. Dari hasil pengamatan di lapangan yang berupa *Mapping* (memetakan) ruas jalan HOS Cokroaminoto (lampiran 1) dapat dilihat bahwa pada ruas jalan tersebut banyak terdapat *akses road* (jalan masuk). Dengan adanya akses road akan dapat mengubah pola pergerakan arus lalu lintas sehingga memicu terjadinya kecelakaan.

Terjadinya kecelakaan karena kebanyakan pengemudi mengendarai kendaraan melebihi batas kecepatan yaitu 50 km/jam (Standar spesifikasi jalan perkotaan) dan kontrol kecepatan 40 km/jam (Dinas Perhubungan), sehingga jika ada kendaraan berlawanan arah kurang bisa mengendalikan laju kendaraan sehingga terjadi kecelakaan baik itu yang bersifat fatal maupun tabrak samping.

Dari tabel 5.9 dan gambar 5.9 juga dapat dilihat jumlah kasus kecelakaan pada daerah persimpangan sebanyak 21 kasus. Peta jalan HOS Cokroaminoto (lampiran 1.) terdapat beberapa persimpangan, baik itu ada lampu lalu lintas (*traffic light*) maupun

tanpa lampu lalu lintas dan persimpangan rel kereta api. Namun dari data kepolisian tidak menyebutkan ketepatan lokasi kejadian kecelakaan terutama pada bagian daerah persimpangan sehingga untuk kecelakaan pada daerah persimpangan tidak dapat dianalisis lebih dalam. Dari hasil survey di daerah persimpangan, perlu diadakannya upaya-upaya penurunan angka kecelakaan terutama pada daerah persimpangan tanpa lampu lalu lintas dan persimpangan dengan rel kereta api.

Dari tabel 5.10 dan gambar 5.10 dapat dilihat pada daerah lurus datar mempunyai kecenderungan terjadi kecelakaan yang cukup tinggi, hal ini disebabkan pada daerah tersebut kemungkinan untuk melakukan tindakan mengemudi lebih mudah dan orang cenderung mengemudi kendaraan dengan keadaan lengah karena pada kondisi jalan yang lurus mengemudi kendaraan akan terasa lebih nyaman. Dari tabel di atas juga terdapat jumlah kecelakaan pada tikungan sebanyak 25 kasus kecelakaan, hal ini dapat dikarenakan jarak pandang yang terhalang bangunan sehingga menyebabkan terbatasnya pandangan bebas pengemudi.

6.8 Faktor Cuaca

Dari tabel 5.11 dan gambar 5.11 terlihat bahwa kecelakaan lalu lintas sering terjadi pada saat cuaca cerah, yaitu sebesar 62 kasus atau $\frac{62}{69} \times 100\% = 89,85\%$ total kasus kecelakaan selama kurun waktu 4 tahun dari tahun 1999 hingga tahun 2002.

Dari hasil di atas dapat dianalisis bahwa kemungkinan besar pada saat hujan, berkabut, berdebu, atau keadaan lainnya, umumnya para pengemudi kendaraan tidak mengendarai kendaraannya dengan kecepatan tinggi atau kemungkinan besar para pengemudi akan lebih waspada dibandingkan dengan saat cuaca cerah.

6.9 Bentuk Kecelakaan Lalulintas

Dari hasil tabel 5.12 dan gambar 5.12 dapat dianalisa tipe tabrakan berdasarkan pengamatan dari data kepolisian.

1. Tipe tabrakan samping-samping disebabkan karena menyalip yang berhubungan erat dengan kecepatan tinggi dan kurang hati-hati, hal ini dapat dilihat dari :
 - 1). Pengemudi kurang dapat memperkirakan jarak aman untuk menyiap dan mendahului kendaraan yang ada didepannya dalam kecepatan tinggi.
 - 2). Kendaraan berjalan terlalu ketengah dan melewati marka jalan sehingga terjadi serempetan dengan kendaraan dari jalur lain.
 - 3). Menyalip kendaraan lain dari sebelah kiri sehingga pengemudi kendaraan yang disalip kaget dan terlambat mengambil tindakan antisipasi terhadap kecelakaan.

Hal ini dapat dibuktikan dengan evaluasi bahwa menyalip merupakan penyebab kecelakaan tertinggi yang terjadi pada ruas jalan.

2. Tipe tabrak manusia :

Penyebab tabrakan manusia dapat dilihat dari dua hal, yaitu manusia sebagai penyeberang jalan dan pengemudi kendaraan.

Beberapa hal yang menyebabkan tipe tabrak manusia adalah:

- 1). Pejalan kaki yang menyeberang jalan tidak pada tempatnya.
 - 2). Adanya jalan yang terlalu besar dan tidak terdapatnya median menyebabkan penyeberang jalan merasa kesulitan untuk menyeberang karena jarak yang ditempuh terlalu besar.
 - 3). Adanya kendaraan yang parkir ditepi jalan sehingga ketika kendaraan lain hendak melintas tidak melihat adanya pejalan kaki.
 - 4). Pejalan kaki sering menggunakan jalur kendaraan karena trotoar yang merupakan fasilitas pejalan kaki digunakan oleh para pedagang kaki lima.
 - 5). Adanya kendaraan yang berkecepatan tinggi yang menyalip kendaraan didepannya sehingga ketika ada pejalan kaki yang hendak menyeberang, pengemudi tidak dapat menghindarinya.
3. Tipe tabrakan depan-belakang.

Dapat disebabkan beberapa hal, yaitu :

- 1). Adanya kendaraan yang berhenti mendadak dan kendaraan dibelakangnya tidak mengambil respon yang cepat sehingga terjadi tabrakan.
- 2). Jarak yang terlalu dekat antara kendaraan satu dan kendaraan yang dibelakangnya sehingga ketika kendaraan dibelakang menambah kecepatan akan dapat menyebabkan tabrakan.
- 3). Pada saat terjadi kemacetan dan kendaraan harus berjalan pelan, kendaraan dibelakang kurang hati-hati sehingga menabrak kendaraan didepannya.
- 4). Adanya kendaraan yang bermaksud menyalip kendaraan didepannya, tetapi dari arah yang berlawanan terdapat kendaraan lain dengan

kecepatan tinggi dan jarak yang tersedia untuk menyalip tidak cukup sehingga menabrak bagian belakang kendaraan yang akan disalip.

4. Tipe tabrakan depan-depan

Beberapa penyebab tipe tabrakan depan-depan adalah sebagai berikut :

- 1). Adanya kendaraan yang hendak menyalip dengan kecepatan tinggi dan melampaui batas marka jalan, namun terdapat kendaraan lain yang datang dari arah yang berlawanan dengan kecepatan tinggi pula sehingga pengemudi kurang mengantisipasi hal tersebut dan terjadi kecelakaan.
- 2). Adanya kendaraan yang menyalip kendaraan lain dari sebelah kiri jalur sehingga pengemudi kendaraan yang disalip kaget dan menabrak kendaraan lain yang datang dari arah yang berlawanan.

6.10 Angka Kecelakaan

Dari hasil analisis diperoleh bahwa pada ruas jalan HOS Cokroaminoto selama kurun waktu 4 tahun penelitian mempunyai tingkat kecelakaan rata-rata 7,680 kecelakaan per tahun km. Angka keterlibatan kecelakaan dilihat dari jumlah pengemudi yang mengalami kecelakaan diperoleh 0,1156 per 100.000 populasi, Angka kematian berdasarkan populasi penduduk dan angka kematian berdasarkan registrasi kendaraan terjadi peningkatan pada tahun 2002. Juga diperoleh angka kecelakaan pada bagian jalan raya ruas jalan HOS Cokroaminoto selama 4 tahun sebesar 0,602 kecelakaan per 1.000.000 kendaraan per km.

6.11 Uraian Kasus Kecelakaan

6.11.1 Uraian Kasus Kecelakaan pada Periode Tahun 1999

Dari tabel 6.1.1 dan tabel 6.1.2 merupakan kejadian kecelakaan selama periode bulan September 1998-Agustus 1999 dapat diperoleh data sebagai berikut:

Jumlah kecelakaan yang terjadi sebanyak 23 kasus, yaitu pada pukul 09.01 – 12.00 sebanyak 5 kasus dan pada pukul 18.01 – 21.00 sebanyak 5 kasus dengan jenis kendaraan terbesar yang terlibat dalam kecelakaan adalah sepeda motor. Jumlah korban terbesar dengan luka ringan sebanyak 27 orang dengan status korban terbesar adalah mahasiswa/pelajar dan usia antara 16 – 21 tahun, penyebab kecelakaannya adalah menyalip dengan jenis tabrakan samping-samping pada daerah ruas jalan.

Kasus kecelakaan yang terjadi pada pukul 09.01 – 12.00 disebabkan karena kendaraan yang menyalip dengan tipe tabrakan samping – samping, status pelaku kendaraan terbesar adalah pekerja swasta. Jika dilihat dari waktu-waktu tersebut maka dapat ditarik kesimpulan bahwa masyarakat melakukan kegiatan usaha (ekonomi, sosial, budaya dan politik) pada waktu tersebut dan menuntut mereka untuk melakukan kegiatan transportasi. Untuk kecelakaan yang terjadi pada pukul 18.01 – 21.00 disebabkan karena pengemudi kurang hati-hati dengan tipe tabrakan samping-samping dan jenis tabrak manusia. Status pelaku kecelakaan terbesar adalah mahasiswa/pelajar, dalam hal ini dapat dilihat bahwa kota Yogyakarta merupakan kota pelajar, menyebabkan banyaknya jumlah pelajar dan mahasiswa pada rentang umur 16 – 21 tahun di kota ini. Besarnya kelompok ini mengakibatkan kurang efektifnya jam belajar masyarakat dan dilihat dari umur tersebut, kestabilan emosi

dalam berlalulintas masih sangat kurang. Bila dilihat dari penyebab dan waktu terjadinya kecelakaan, kemungkinan kecelakaan terjadi karena kurangnya penerangan jalan.

Dari data diatas dapat disimpulkan pada tahun 1999 dengan tingkat kecelakaan sebesar 10,240 yang berarti bahwa ruas jalan HOS Cokroaminoto merupakan daerah rawan kecelakaan dan penyebab utama terjadinya kecelakaan adalah faktor manusia.



Tabel 6.1.1 Jumlah Kasus Kecelakaan pada Periode Tahun 1999

No	Waktu		Jenis Kendaraan				Korban				Satus Korban				Umur										
	Hari	Tgl	Jam	Spm	Mp	Mb	Bus	Pjlk	Spd	Md	Lb	Lr	Pns	Abri	Mhs	Spr	Swt	dll	0-15	16-21	22-30	31-40	41-50	51-60	61+
1	Sbt	5/9	04.00	1	1						1					1							1		
2	Sls	8/9	16.50		1			1										2					1		
3	Sbt	12/9	18.30	1	1						1				2			1		2					
4	Snn	28/9	13.00	2							1	1			1						1		1		
5	Sbt	3/10	19.00	2							2				1						1		1		
6	Sls	13/10	20.15	2	1					1		1			1						1		1		
7	Rb	11/11	16.30	2							2				2						1		1		
8	Mng	13/12	07.30	1	1						1	1			1										
9	Mng	27/12	08.30	1							1	1			1						1				
10	Rb	17/2	10.30	2						1		1			1						1				1
11	Mng	7/3	19.20		1						2				2						1		1		
12	Kms	11/3	14.30	1							1				2										
13	Rb	31/3	20.30	2							1	1			1								1		
14	Rb	7/4	11.30	1							2				1						1				1
15	Snn	12/4	10.00		2						1				1									1	
16	Snn	26/4	15.30	1							1	1			1										
17	Rb	28/4	11.00	2							1	1			2								1		1
18	Sbt	1/5	17.40		1						1	1			1						1				
19	Mng	9/5	09.45	1							1	1			1								1	1	
20	Rb	19/5	21.45	2							1	1			2						1		2		
21	Mng	13/6	21.25	1	1						2				2										
22	Jmt	25/6	22.00	2							1	1			2									2	
23	Mng	4/7	21.30	1							1	1			1						1			1	

Sumber : POLTABES Yogyakarta, 2002

Tabel 6.1.2 Jumlah Kasus Kecelakaan Periode Tahun 1999

No	Sebab kecelakaan						Keadaan Cuaca						Jenis Tabrakan										Permukaan	
	KT	KH	My	RB	Dli	Dli	CH	DB	BK	HJ	Mn	H-v	Btd	Btl	d*d	d*blk	d*s	s*s	LK	GD	Dli	Kmg	Bsh	
1				1					1									1					1	
2			1				1										1						1	
3				1			1											1					1	
4	1						1									1							1	
5				1			1											1					1	
6	1						1									1							1	
7				1			1											1					1	
8	1						1														1		1	
9				1					1	1													1	
10	1						1								1								1	
11				1					1	1													1	
12				1			1																1	
13				1			1											1					1	
14			1				1			1													1	
15				1			1			1													1	
16				1			1			1													1	
17				1			1			1								1					1	
18				1			1			1													1	
19				1			1											1					1	
20				1			1											1					1	
21				1			1											1					1	
22	1						1									1							1	
23	1						1									1							1	

Sumber : POLTABES Yogyakarta, 2002

6.11.2. Uraian Kasus Kecelakaan pada Periode Tahun 2000

Tabel 6.2.1 dan tabel 6.2.2 merupakan kejadian kecelakaan selama periode bulan September 1999 – Agustus 2000. Pada tahun ini terjadi penurunan jumlah kecelakaan sebesar 27,78 % dengan jumlah kasus kecelakaan sebesar 13 kasus, terjadi pada rentang waktu pukul 09.01-12.00 sebanyak 5 kasus dan pukul 12.01-15.00 sebanyak 5 kasus, dengan penyebab kecelakaan tertinggi adalah kendaraan menyalip sebanyak 7 kasus dan kecepatan tinggi sebanyak 5 kasus. Jumlah korban tertinggi adalah luka ringan sebanyak 11 orang dengan status pelaku kecelakaan adalah mahasiswa/pelajar dan rentang umur pelaku terbanyak adalah umur 22-30 tahun.

Dari data-data diatas pada tahun 2000, kecelakaan terjadi pada waktu 09.01 – 15.00 dengan status pelaku kecelakaan adalah mahasiswa/pelajar, hal ini dapat dikaitkan dengan kondisi lingkungan ruas jalan HOS Cokroaminoto terdapat sekolah dan universitas dan rentang waktu tersebut merupakan waktu kegiatan belajar mengajar. Jika dilihat dari umur dan penyebab kecelakaan menunjukkan faktor manusia masih berpengaruh terutama dalam pengendalian sikap berlalulintas yang masih sangat rendah.

Tabel. 6.2.1 Jumlah Kasus Kecelakaan Periode Tahun 2000

No	Waktu		Jenis Kendaraan							Korban					Status Korban					Umur						
	Hari	Tgl	Jam	Spm	Mo	Mb	Bus	Pjlk	Spd	Md	Lb	Lr	Pns	Abri	Mhs	Spr	Swt	dll	0-15	16-21	22-30	31-40	41-50	51-60	61+	
1	Snn	18/10	11.45	2								2					1		1						1	
2	Sbt	6/11	13.45		1							1					1				1					
3	Mng	19/12	14.00						1								1				1				1	
4	Rb	8/3	16.30	1							1						1				1				1	
5	Jmt	14/4	12.30	2						1							2				2					
6	Jmt	14/4	13.00	1					1								1				1					
7	Jmt	28/4	12.30	1						1		1					1				1				1	
8	Rb	31/5	10.00	1								1					2				1					
9	Sis	20/6	21.30							1							1									1
10	Mng	25/6	11.30	1								1					1				1					1
11	Snn	26/6	21.30	2													1				2					
12	Sbt	12/8	11.00	2								2					1				1				1	
13	Snn	28/8	10.30	1								1					2								1	1

Sumber : POLTABES Yogyakarta, 2002

Tabel 3.2.2 Jumlah Kasus Kecelakaan Periode Tahun 2000

No	Sebab kecelakaan				Keadaan Cuaca				Jenis Tabrakan								Permukaan						
	KT	KH	My	RB	Dll	CH	DB	BK	HJ	Mn	Hw	Btd	Btl	d*d	d*bik	d*s	s*s	LK	GD	Dll	Krng	Bsh	
1			1			1											1					1	
2		1				1							1									1	
3			1						1							1							1
4	1					1									1							1	
5	1					1									1							1	
6	1					1													1			1	
7			1			1									1							1	
8			1			1																1	
9	1					1										1						1	
10			1			1																1	
11	1					1										1						1	
12			1			1																1	
13			1			1																1	

Sumber : POLTABES Yogyakarta, 2002

6.11.3 Uraian Kasus Kecelakaan pada Periode Tahun 2001

Pada tabel 6.3.1 dan tabel 6.3.2 merupakan kejadian kecelakaan selama periode bulan September 2000 – Agustus 2001. Pada tahun ini terjadi kasus kecelakaan sebanyak 19 kasus atau naik sebanyak 18,75 %. Waktu kejadian kecelakaan pada jam 18.01 – 21.00 sebanyak 6 kasus dan jam 06.01 – 09.00 sebanyak 5 kasus. Penyebab kecelakaan terbesar adalah kendaraan menyalip dan berlaku kurang hati-hati. Status pelaku kecelakaan tertinggi adalah mahasiswa/pelajar dan pekerja swasta dengan rentang usia tertinggi adalah 16-21 tahun.

Dengan adanya data-data diatas, maka tingkat kecelakaan pada ruas jalan HOS Cokroaminoto sebesar 8,460 dapat dikategorikan daerah rawan kecelakaan karena melebihi nilai rata-rata tingkat kecelakaan sebesar 7,680. Kasus kecelakaan yang terjadi pada pukul 06.01 – 09.00, dimana status pelaku kecelakaan terbanyak adalah mahasiswa/pelajar dan pegawai baik itu PNS maupun pekerja swasta, karena pada waktu tersebut merupakan waktu dimulainya aktifitas kegiatan manusia seperti masuk sekolah atau berangkat ketempat kerja. Dari kejadian kecelakaan pada jam 18.01-21.00, penyebab kecelakaan terbesar adalah kendaraan menyalip dengan tipe tabrakan samping-samping, yang dapat dilihat dari kondisi jalan yang sangat berpengaruh dimana kurangnya penerangan jalan pada ruas jalan ini.

Tabel 6.3.1 Jumlah Kasus kecelakaan pada Periode Tahun 2001

No	Waktu		Jenis Kendaraan					Korban			Status Korban				Umur											
	Hari	Tgl	Jam	Spm	Mp	Mb	Bus	Pjlk	Spd	Md	Lb	Lr	Pris	Abri	Mhs	Spr	Swt	dll	0-15	16-21	22-30	31-40	41-50	51-60	61+	
1	Sls	12/9	.20.00	1		1						1			1	1				1						
2	Sls	25/9	.07.00	1					1			2			1					1						1
3	Kms	28/9	.19.20	2							2				2					1		1				
4	Sns	2/10	.10.30	1					1		2				1					1		1		1		
5	Kms	2/11	.12.00	1							1				1					1		1				
6	Sbt	11/11	.20.45	2							2				2							2				
7	Kms	23/11	.07.20	2							1		2													3
8	Sls	3/1	.11.30	2							1				1					1		1				
9	Sls	13/3	.19.45	2					1		2				2					2		1				
10	Snn	26/3	.13.45	2							1	1			1					1		1				
11	Rb	18/4	.06.45	2							1				1					1		1				
12	Rb	2/5	.17.50	1					1		1				2					2						
13	Sls	15/5	.07.30	1							1				2									2		
14	Kms	19/7	.06.45	1					1		1				2					1		1				
15	Sls	31/7	.15.30					1			1									2						
16	Kms	2/8	.16.00	2							1				2					1		1				
17	Jmt	3/8	.16.30	1						1														1		1
18	Jmt	3/8	.18.30	1					1		2				1					1				1		1
19	Rb	4/8	.18.30	2							1				1					1		1				

Sumber : POLTABES Yogyakarta, 2002

Tabel 6.3.2 Jumlah Kasus Kecelakaan Periode Tahun 2001

No	Sebab kecelakaan				Keadaan Cuaca				Jenis Tabrakan							Permukaan									
	KT	KH	My	RB	DII	CH	DB	BK	HJ	Mn	Hw	Btd	Btl	d*d	d*blk	d*s	s*s	LK	GD	DII	Krng	Bsh			
1			1			1											1					1			
2		1				1											1						1		
3			1			1											1						1		
4		1				1													1				1		
5			1			1											1						1		
6			1						1								1							1	
7	1					1								1										1	
8			1						1								1							1	
9		1				1																		1	
10	1					1								1										1	
11			1			1											1							1	
12		1				1										1								1	
13			1			1											1							1	
14		1				1										1								1	
15			1			1										1								1	
16			1			1											1							1	
17		1				1										1								1	
18			1			1											1							1	
19	1					1									1									1	

Sumber : POLTABES Yogyakarta, 2002

6.11.4. Uraian Kasus Kecelakaan pada Periode tahun 2002

Dari tabel 6.4.1 dan tabel 6.4.2 menunjukkan kejadian kecelakaan pada bulan September 2001 – Agustus 2002. Pada periode tahun ini terjadi kecelakaan sebanyak 14 kasus. Kecelakaan banyak terjadi pada pukul 06.01-09.00 sebanyak 4 kasus dimana status pelaku kecelakaan terbesar adalah pekerja swasta dengan rentang usia 22-30 tahun yang melibatkan jenis kendaraan terbesar pula dalam kecelakaan adalah sepeda motor. Kecelakaan juga banyak terjadi pada ruas jalan dengan penyebab kecelakaan yang sering terjadi adalah sikap kurang hati-hati dalam mengemudi dan tipe tabrakan yang sering terjadi adalah tabrak samping-samping.

Waktu terjadinya kecelakaan yaitu pada pukul 06.01-09.00 menunjukkan bahwa pada waktu tersebut dimulainya semua kegiatan manusia dimana sebagian jalan-jalan utama dikota Yogyakarta terutama jalan HOS Cokroaminoto mengalami kepadatan lalulintas, misalnya berangkat sekolah, ke kantor, dan kegiatan perdagangan. Sedangkan penyebab kecelakaan dengan sikap kurang hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya merupakan faktor yang sering terjadi dalam kecelakaan pada tahun 2002.

Tabel 6.4.1 Jumlah Kasus Kecelakaan pada Periode Tahun 2002

No	Waktu		Jenis Kendaraan						Korban				Status Korban				Umur								
	Hari	Tgl	Jam	Spm	Mp	Mb	Bus	Pjlk	Spd	Md	Lb	Lr	Pns	Abri	Mhs	Spr	Swf	dll	0-15	16-21	22-30	31-40	41-50	51-60	61+
1	Sls	25/9	.13.00	1					1			1							2						1
2	Sls	16/10	.21.00	1				1		1									1		1				1
3	Mng	9/12	.21.30	2							2										2				
4	Kms	10/1	.17.00	1				1		1	2								3		1	1			1
5	Mng	20/1	.08.00	1	1						2								1		1		1		
6	Sbt	9/3	.06.15	2						1	1				3					1	2				
7	Sls	23/4	.13.05	1				1							2						1				
8	Sls	23/4	.17.30	1						1					2						1				
9	Rb	24/4	.20.00	1				1		1					1						1				1
10	Sbt	18/5	.06.55	1				1		1	1				1						2				1
11	Sls	21/5	.10.30	2							2														
12	Jmt	26/7	.13.30	1	1					1	1				2						2				1
13	Kms	1/8	.08.15	1				1			1				1						1				1
14	Sbt	24/8	.09.20	1	1					1	1										2				1

Sumber : POLTABES Yogyakarta, 2002

Tabel 6.4.2 Jumlah Kasus Kecelakaan Periode Tahun 2002

No	Sebab kecelakaan						Keadaan Cuaca						Jenis Tabrakan										Permukaan	
	KT	KH	My	RB	DII	CH	DB	BK	HJ	HJ	Mn	Hw	Btd	Btl	d*d	d*bik	d*s	s*s	LK	GD	DII	Krng	Bsh	
1	1					1												1					1	
2	1					1				1													1	
3			1						1															1
4		1							1															1
5	1					1									1									1
6			1			1																		1
7		1				1											1							1
8	1					1										1								1
9		1				1																		1
10		1				1																		1
11			1			1					1													1
12		1				1																		1
13		1				1																		1
14				1		1																		1

Sumber : POLITABES Yogyakarta, 2002

Keterangan :

Jenis Kendaraan :

Spm	= Sepeda motor
Mp	= Mobil penumpang
Mb	= Mobil box
Bus	= Bus/truk
Pjlk	= Pejalan kaki
Spd	= Sepeda/becak

Korban :

Md	= Meninggal dunia
Lb	= Luka berat
Lr	= Luka ringan

Status Korban :

Pns	= Pegawai negeri sipil
Abri	= ABRI/polisi
Mhs	= Pelajar/mahasiswa
Spr	= Sopir
Swt	= Swasta

Sebab Kecelakaan :

KT	= Kecepatan Tinggi
KH	= Kurang Hati-hati
MY	= Menyalip
RB	= Rem Blong

Keadaan Cuaca :

CH	= Cerah
DB	= Berdebu
BK	= Berkabut
HJ	= Hujan

Jenis Tabrakan :

Mn	= Tabrak manusia
Hw	= Tabrak hewan
Btd	= Tabrak benda tetap badan jalan
Btl	= Tabrak benda tetap luar badan jalan
d*d	= Tabrak depan-depan
d*blk	= Tabrak depan-belakang
d*s	= Tabrak depan-samping
s*s	= Tabrak samping-samping
Lk	= Lepas kendali
Gd	= Tabrak ganda

Permukaan :

Krng	= Kering
Bsh	= Basah

6.12. Upaya-upaya untuk Menurunkan Tingkat Kecelakaan Lalulintas

Dari uraian-uraian di atas dan pengamatan di lapangan maka penulis dapat memberikan beberapa upaya-upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada ruas jalan HOS Cokroaminoto, sebagai berikut:

1. Memperjelas marka jalan baik itu yang putus-putus, garis penuh, tunggal maupun ganda dan pemasangan *road stud*
2. Memasang rambu-rambu batas kecepatan, *beacon* pada daerah keramaian.
3. Jika memungkinkan, perlu adanya median jalan untuk memisahkan jalur jalan yang berlawanan arah.
4. Perlu diperhatikan kondisi lampu penerangan jalan agar para pengemudi dapat melihat dengan jelas lalulintas pada malam hari.
5. Memberikan penyuluhan khusus tentang hukum dan disiplin berlalulintas kepada masyarakat.
6. Memperketat pemberian Surat Ijin Mengemudi (SIM) kepada pengemudi yang belum memenuhi syarat umur dan keterampilan mengemudi.