

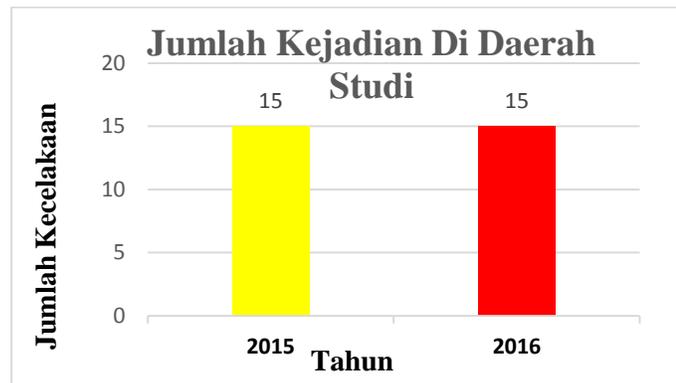
BAB IV

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

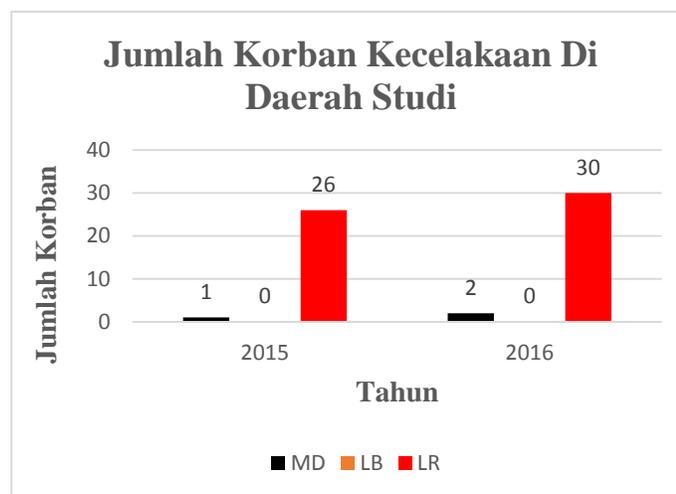
A. Karakteristik Kecelakaan

1. Jumlah Kejadian dan Jumlah Korban Kecelakaan

berdasarkan data Kepolisian Resort Kulon Progo, terhitung sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2016 pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 hingga Km 7 terdapat sebanyak 31 kejadian. Data tersebut dapat dilihat pada gambar 4.1 dan 4.2.



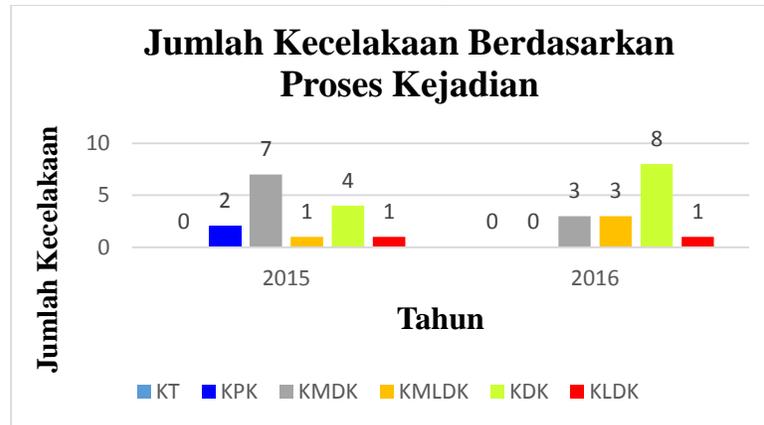
Gambar 4.1 Jumlah Kejadian di Daerah Studi
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)



Gambar 4.2 Jumlah Korban Kecelakaan di Daerah Studi
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

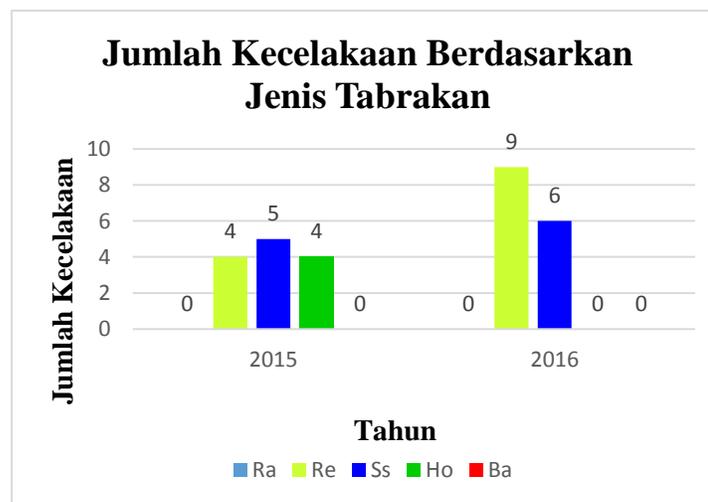
Berdasarkan gambar 4.2 di atas dapat di ambil kesimpulan bahwa korban kecelakaan paling banyak adalah korban kecelakaan dengan luka ringan sebanyak 56 korban jiwa dan meninggal dunia sejumlah 3 korban jiwa.

2. Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Tipe Tecelakaan



Gambar 4. 3 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Proses Tabrakan

(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)



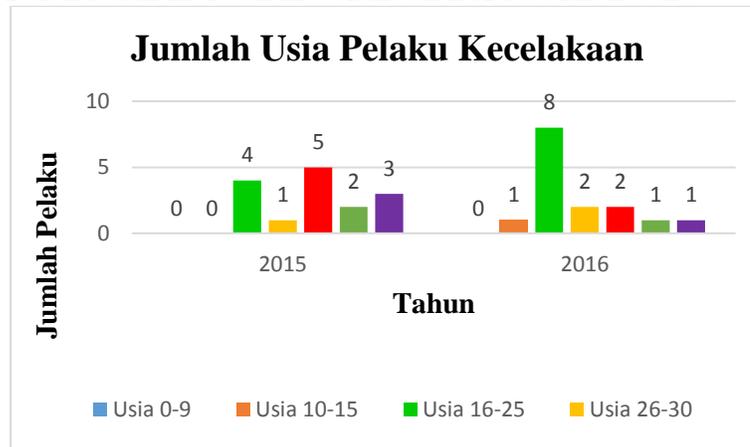
Gambar 4.4 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Arah Tabrakan

(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

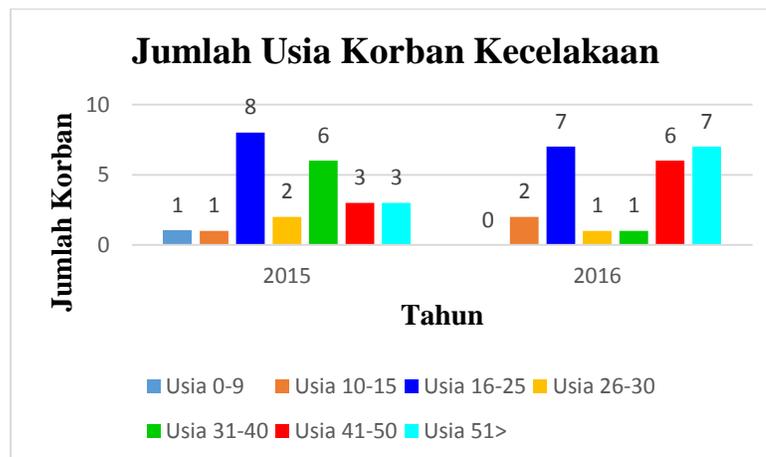
Berdasarkan gambar 4.4 dapat disimpulkan bahwa jenis kecelakaan berdasarkan proses kejadian, kecelakaan karena Kecelakaan Tanpa

Gerakan Membelok Dua Kendaraan (KDK) sebanyak 11 kejadian, sedangkan berdasarkan jenis tabrakan yang dikarenakan arah kendaraan yang terbanyak adalah kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah (Re).

3. Jumlah Pelaku dan Korban Kecelakaan Berdasarkan Usia



Gambar 4.5 Jumlah Usia Pelaku Kecelakaan
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

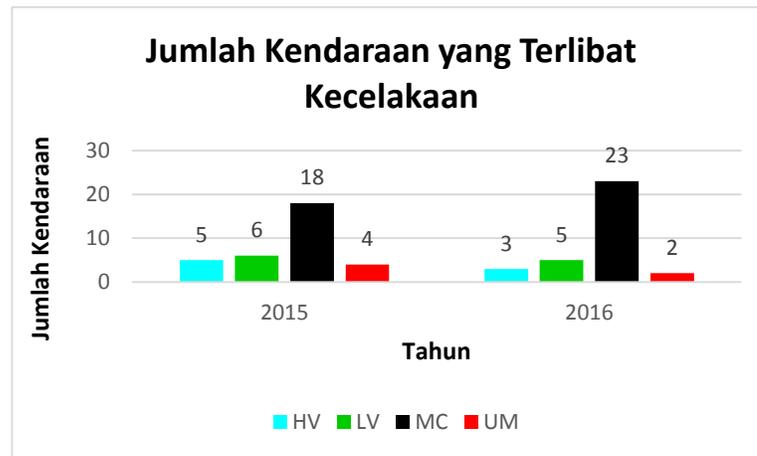


Gambar 4. 6 Jumlah Usia Korban Kecelakaan
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

berdasarkan gambar 4.5 dan 4.6 dapat diketahui bahwa usia pelaku kecelakaan dan usia korban kecelakaan berusia antar 16-25 tahun,

dengan jumlah pelaku kecelakaan sebanyak 12 orang dan jumlah korban sebanyak 15 korban.

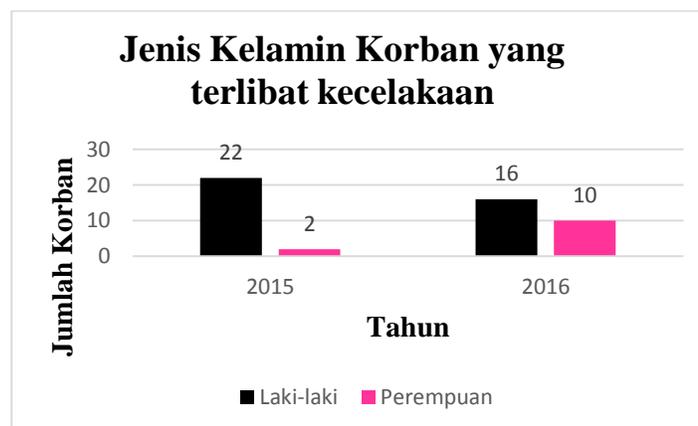
4. Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan



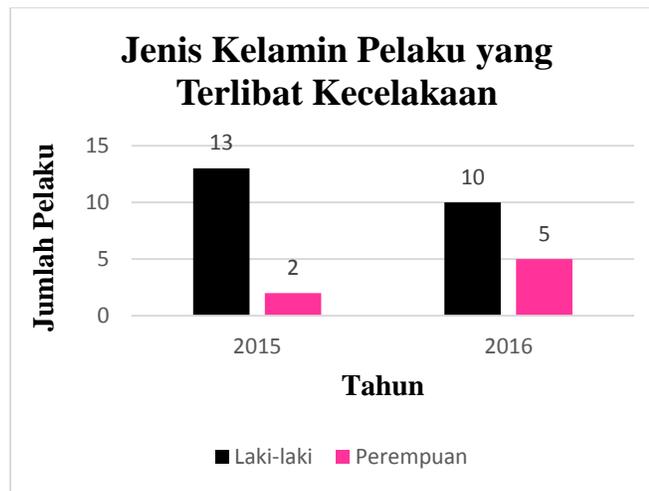
Gambar 4.7 Jumlah Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan (Sumber : *Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016*)

Berdasarkan tabel 4.4 dapat diambil kesimpulan bahwa jenis kendaraan yang terbanyak yang terlibat kecelakaan adalah Sepeda Motor yaitu sebanyak 39 kendaraan.

5. Jenis Kelamin Pelaku dan Korban Kecelakaan



Gambar 4.8 Jenis Kelamin Korban yang Terlibat Kecelakaan (Sumber : *Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016*)



Gambar 4.9 Jenis Kelamin Pelaku yang Terlibat Kecelakaan
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

Berdasarkan gambar 4.8 dan 4.9 dapat dilihat bahwa laki-laki sering terlibat dalam kecelakaan yaitu pelaku kecelakaan sebanyak 36 orang dan korban kecelakaan sebanyak 23 orang.

B. Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Jalan

Bertambahnya kendaraan dan pengguna kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan didukung dengan data angka kecelakaan lalu lintas dari Polres Kulon Progo, maka perlu dilakukan Inspeksi Keselamatan Jalan pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 sampai dengan Km 7, guna mengurangi angka kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa. Inspeksi Keselamatan Jalan merupakan bagian dari strategi keselamatan jalan dengan memfokuskan permasalahan pada identifikasi fasilitas transportasi sebagai pendukung jalan yang berpotensi sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas melalui konsep pemeriksaan jalan yang komprehensif, sistematis dan independen.

Analisis akan di fokuskan pada hasil temuan yang berindikasi pada bagian-bagian desain jalan dan fasilitas pendukung lain yang dianggap kurang memenuhi standar dan persyaratan teknis. Hasil inspeksi dapat dilihat pada tabel 4.1 sampai dengan tabel 4.3.

Table 4.1 Daftar Pemeriksaan Kondisi Umum Jalan

Daftar Pemeriksaan 1	Kondisi Umum		
	Fokus Pemeriksaan	Ada/Tidak	Keterangan
1.1 Kelas/Fungsi Jalan			
1.2 Median/Separator			
1.3 Bahu Jalan			
1.4 Lansekap			
1.5 Tempat Parkir			
1.6 Pemberhentian Angkutan/Pangkalan			
1.7 Lebar Jalan			
1.8 Lebar Lajur			
1.9 Lintasan Penyebrangan			
1.10 Perkerasan Jalan baik			

(Sumber : Hasil Temuan di Ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 –Km 7, 2017)

Berdasarkan hasil pemeriksaan Tabel 4.1 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada bagian yang kurang memenuhi standar dan persyaratan teknis.

1. Situasi/Kondisi Lingkungan

Berbagai jenis pohon/ tanaman di sepanjang lokasi penelitian yang menutupi rambu-rambu, sehingga tidak terlihat dengan jelas oleh pengemudi. Adapun data lebih detailnya dapat dilihat pada lampiran Daftar Periksa 1.



Gambar 4.10 Kondisi Kiri dan Kanan Jalan Banyak Terdapat Pohon



Gambar 4. 11 Kondisi Kiri dan Kanan Jalan Banyak terdapat Pohon



Gambar 4.12 Lansekap pematang sawah dan rumput semak

2. Median/Separator

Median jalan di Km 3 (tiga) terdapat median jalan yang berpotensi menimbulkan kecelakaan karena terdapat median yang terputus.



Gambar 4.13 Median Jalan yang Terputus

3. Bahu jalan

Bahu jalan pada lokasi penelitian memiliki lebar yang bervariasi. Pada km 2 arah Purworejo memiliki lebar 1,5 meter. Sedangkan untuk lebar bahu jalan pada km 4 yaitu 1 meter. Dan pada km 6 bahu jalan memiliki lebar 2,1 meter.



Gambar 4.14 Ukuran Bahu Jalan yang Kecil



Gambar 4.15 Ukuran Bahu Jalan yang Lebar

4. Tempat Parkir

Berdasarkan hasil temuan di lapangan terdapat kendaraan yang memarkirkan kendaraannya di sisi jalan, tepatnya sebelum memasuki jembatan timbang. Seharusnya di jembatan timbang disediakan area parkir bagi kendaraan yang sedang menunggu giliran untuk mengantri masuk jembatan timbang. Penyediaan tempat parkir juga seharusnya terdapat pada tiap sekolah yang berada di sepanjang daerah studi untuk memudahkan bagi siswa ataupun orangtua yang akan menjemput anaknya di sekolah serta meminimalisir terjadinya kecelakaan akibat pengendara yang memarkirkan kendaraannya di bahu jalan.



Gambar 4.16 Kendaraan Parkir di Bahu Jalan

5. Pemberhentian Angkutan/Pangkalan

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan terdapat angkutan kendaraan yang berhenti di badan jalan untuk menurunkan penumpang. Hal ini dapat mengganggu arus lalu lintas, mengurangi keselamatan dan

akhirnya akan terjadi kecelakaan. Seharusnya disediakan tempat bagi angkutan umum untuk berhenti, khususnya di depan sekolah ataupun instansi pemerintah.



Gambar 4.17 Angkutan Umum Berhenti di Badan Jalan

Table 4.2 Daftar Pemeriksaan Kondisi Fasilitas Jalan

Daftar Pemeriksaan 2	Kondisi Umum		
	Fokus Pemeriksaan	Ada/ Tidak	Keterangan
2.2 Rambu			
2.3 Marka			
2.4 Lampu Penerangan Jalan			
2.5 Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas			

(Sumber : Hasil Temuan di Ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 –Km 7, 2017)

Berdasarkan hasil pemeriksaan Tabel 4.2 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada bagian yang kurang memenuhi standar dan persyaratan teknis.

6. Penempatan Rambu

Pemeriksaan kondisi umum fasilitas jalan di lapangan mendapatkan hasil sebagai berikut :

- a. Menurut hasil pengamatan di lokasi penelitian pada ruas jalan sebelum pertigaan lampu apill terdapat rambu yang berjajar dengan jarak yang berdekatan dan terhalangi oleh pohon yang berada di tepi jalan sehingga rambu tidak terlihat jelas oleh pengendara. Penempatan rambu pada ruas jalan studi dapat dilihat pada lampiran Daftar Periksa 2.



Gamba 4.18 Keadaan Rambu yang Terlindung



Gambar 4.19 Keadaan Rambu yang Berjajar



Gambar 4.20 Rambu yang Terlindung

- b. Berdasarkan hasil pengamatan di lokasi penelitian, tepatnya pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 6 terdapat SMP 3 Wates yang tidak dilengkapi dengan rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan. Penempatan rambu pada ruas jalan studi dapat dilihat pada lampiran Daftar Periksa 2.



Gambar 4.21 Tidak Ada Rambu Peringatan Batas Maksimum Kecepatan

Table 4.3 Daftar Pemeriksaan Kondisi Bangunan Pelengkap

Daftar Pemeriksaan 3	Kondisi Umum		
	Fokus Pemeriksaan	Ada/Tidak	Keterangan
3.1 Drainase			

Daftar Pemeriksaan 3	Kondisi Umum		
	Fokus Pemeriksaan	Ada/Tidak	Keterangan
3.2 Papan Petunjuk dan papan Iklan			
3.3 Tiang Listrik dan Tiang Telepon			
3.4 Jembatan			

(Sumber : Hasil Temuan di Ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 –Km 7, 2017)

Berdasarkan hasil pemeriksaan Tabel 4.3 maka dapat dianalisis dengan difokuskan pada bagian yang kurang memenuhi standar dan persyaratan teknis.

7. Drainase

Kondisi drainase yang terbuka dan kurangnya pagar pengaman akan mempengaruhi keselamatan pada jalan tersebut. Penempatan rambu pada ruas jalan studi dapat dilihat pada lampiran Daftar Periksa 3.



Gambar 4. 22 Saluran Drainase Terbuka

C. Evaluasi Potensi Kecelakaan

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan dan analisis data kecelakaan yang telah dilakukan, maka perlu adanya evaluasi terhadap potensi kecelakaan yang terjadi pada Jalan Wates-Purworejo km2 sampai dengan km 7. Adapun hasil evaluasi tersebut adalah sebagai berikut :

1. Jalan Wates Purworejo km 2

Berdasarkan hasil pengamatan terdapat sarana industri, pendidikan dan pemerintahan. Lokasi seperti ini memiliki potensi kecelakaan yang cukup besar, karena adanya pergerakan barang dan manusia dari dan menuju ke sarana tersebut, sehingga dengan adanya pergerakan kendaraan dan aktifitas barang dan manusia, maka dapat diketahui bahwa daerah tersebut berpotensi rawan kecelakaan lalu lintas. Data dari kepolisian menunjukkan bahwa terdapat korban luka ringan sebanyak 8 jiwa dan jumlah kejadian pada lokasi tersebut sebanyak 6 kejadian dalam kurun waktu dua tahun, terhitung sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2016. Adapun jelasnya dapat dilihat pada halaman lampiran evaluasi potensi kecelakaan.

2. Jalan Wates-Purworejo km 3

Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan, pada lokasi ini terdapat alinemen horizontal yang berpotensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Jalan di km 3 ini memiliki median jalan yang memiliki celah untuk putar balik atau digunakan untuk menuju ke jalan di samping jalan utama. Arah putar balik ini tepat berada di tengah sepanjang median yang memiliki tikungan sehingga berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan. Adapun untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada halaman lampiran evaluasi potensi kecelakaan.

3. Jalan Wates Purworejo km 4

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, pada lokasi ini terdapat saluran drainase yang cukup lebar dan terbuka. Adapun potensi kecelakaan yang dapat terjadi adalah pagar pembatas antara jalan dengan saluran drainase di sampingnya yang terbuka. Apabila kecelakaan terjadi maka dapat dipastikan korban memiliki tingkat keparahan yang serius atau bahkan dapat menyebabkan meninggal dunia. Lokasi ini terdapat pertigaan dan tikungan yang berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas serta membingungkan pengguna jalan. Jalan dari arah Wates menuju Purworejo tepatnya sebelum lampu merah tidak terdapat rambu petunjuk kendaraan jalan lurus terus atau lurus ikuti alat pemberi instruksi informasi lalu lintas. Jalan dari arah Purworejo menuju Wates tepatnya sebelum lampu merah, dapat membingungkan sebab tidak terdapat rambu peringatan bagi kendaraan untuk berhati-hati ketika melintas untuk berpindah ke jalan di samping jalan utama, adapun untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada halaman lampiran evaluasi potensi kecelakaan.

4. Jalan Wates-Purworejo km5

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan terdapat jembatan timbang Kulwaru dan alinemen horizontal. Ukuran kendaraan yang besar dan beban yang berat akan di timbang di dalam unit pelayanan jembatan timbang Kulwaru ini. Kendaraan yang keluar dan masuk unit pelayanan tersebut berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.. Kondisi jalan yang lurus dan perkerasan jalan baik, maka ini juga dapat menyebabkan kecelakaan karena pengendara bermotor dapat memacu kecepatan kendaraannya di atas batas yang telah ditentukan. Sehingga perlu fasilitas tempat parkir sementara untuk kendaraan yang sedang menunggu dan rambu batas kecepatan maksimal. Data dari Direktorat Lalu Lintas Kabupaten Kulon Progo, pada lokasi jalan ini terdapat

jumlah kejadian sebanyak 8 kejadian dan korban meninggal dunia sebanyak 1 jiwa, korban luka ringan sebanyak 15 jiwa dalam kurun waktu dua tahun terhitung sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2016. Adapun lebih jelasnya dapat dilihat pada halaman lampiran evaluasi potensi kecelakaan.

5. Jalan Wates-Purworejo km 6

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada lokasi ini terdapat saran sekolah, yaitu SMPN 3 Wates. Lokasi ini seharusnya memiliki zona aman, tetapi hasil analisis data kepolisian dan hasil pengamatan di lapangan menunjukkan lokasi tersebut masih kurang aman untuk anak sekolah. Belum adanya fasilitas perambuan yang mengingatkan pengguna kendaraan untuk tidak memacu kendaraan melebihi batas kecepatan maksimal yang sudah ditentukan sesuai dengan kelas dan fungsi jalan tersebut dan kondisi permukaan perkerasan jalan yang baik sehingga kendaraan dapat memacu kendaraannya di atas batas yang telah ditentukan. Data dari Direktorat Lalu Lintas Kabupaten Kulon Progo, pada lokasi jalan ini terdapat jumlah kejadian sebanyak 7 kejadian. Korban meninggal dunia sebanyak 2 jiwa dan korban luka ringan sebanyak 14 jiwa dalam kurun waktu dua tahun terakhir, terhitung sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2016. Adapun lebih jelasnya dapat dilihat pada halaman lampiran evaluasi potensi kecelakaan.

D. Perbandingan Hasil Inspeksi Keselamatan Jalan dengan Peraturan yang Berlaku di Indonesia

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan dan analisis data kecelakaan yang telah dilakukan, maka perlu adanya perbandingan hasil inspeksi dengan peraturan yang berlaku di Indonesia pada Jalan Wates-Purworejo km2 sampai dengan km 7. Adapun hasil tersebut adalah sebagai berikut :

1. Perambuan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas memuat, pasal 34 ayat 1 berbunyi rambu lalu lintas ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas pada jarak tertentu dari tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan dan tidak merintang lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki. Pasal 35 ayat 1 berbunyi rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 34 ditempatkan pada jarak paling sedikit 60 (enam puluh) sentimeter diukur dari bagian terluar daun rambu ke tepi paling luar bahu jalan. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, terdapat kondisi rambu yang tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia. Penempatan jarak antara rambu satu dengan rambu yang lainnya hendaknya di tempatkan pada jarak yang memudahkan pengguna kendaraan untuk melihat dan memahami.



Gambar 4.23 Penempatan Jarak Antar Rambu yang Berdekatan



Gambar 4.24 Rambu Petunjuk yang Belum Ada

2. Marka

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan memuat, marka membujur adalah marka jalan yang sejajar dengan sumbu jalan. Marka melintang adalah marka jalan yang tegak lurus terhadap sumbu jalan. Berdasarkan pengamatan di lapangan terdapat marka yang tertutup oleh lapisan perkerasan aspal yang baru, sehingga mengurangi ketetapan standar marka yang berlaku di Indonesia.



Gambar 4.25 Marka Jalan yang Terlindung

3. Drainase

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 13/PRT/M/2014 Tentang Penyelenggaraan Sistem Perkotaan memuat, sarana drainase adalah Bangunan Pelengkap yang merupakan bangunan yang ikut mengatur dan mengendalikan Sistem aliran air hujan agar aman dan mudah melewati jalan, belokan daerah curam, bangunan tersebut seperti gorong-gorong, pertemuan saluran, bangunan terjunan, jembatan, tali-tali air, pompa, pintu air. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan didapat bahwa saluran drainase banyak ditumbuhi oleh tanaman yang dapat menghambat aliran air dan terjadi pengendapan. Drainase terbuka seperti ini dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan dengan luka parah yang sangat serius.



Gambar 4.26 Drainase Terbuka dan Kurang Terawat