

**ANALISIS KECELAKAAN PADA JALUR BUSWAY
SERTA UPAYA PENCEGAHANNYA**

SKRIPSI

VOLMENTRAD VIDI DEO
040321041X



Skripsi diajukan untuk memenuhi sebagian persyaratan menjadi Sarjana Teknik

**DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS INDONESIA
GANJIL 2008/2009**

**ACCIDENT ANALYSIS ON BUS WAY
CORIDORS
AND THE PREVENTIFE MEASURES**

VOLMENTRAD VIDI DEO
04032 1041X



A FINAL PROJECT SUBMITTED IN PARTIAL FULFILMENT OF
THE CIVIL ENGINEERING DEGREE

**CIVIL ENGINEERING DEPARTMENT
FACULTY OF ENGINEERING
UNIVERSITY OF INDONESIA
2008/2009**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertandatangan dibawah menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS KECELAKAAN PADA JALUR BUSWAY SERTA UPAYA PENCEGAHANNYA

Yang disusun untuk melengkapi sebagian persyaratan untuk menjadi Sarjana Teknik Sipil pada Departemen Teknik sipil Fakultas Teknik Universitas Indonesia, sejauh yang saya ketahui bukan merupakan tiruan atau duplikasi dan skripsi yang telah dipublikasikan atau pernah dipakai untuk mendapatkan gelar di kesarjanaan di lingkungan Universitas Indonesia maupun perguruan tinggi ataupun instansi manapun, kecuali pada bagian sumber informasinya ditentukan sebagaimana mestinya.

Depok, Juli 2008

Volmentrad Vidi Deo Sianturi

04032 1041X

STATEMENT OF FINAL PROJECT AUTHENTICITY

I herewith state that this final project entitled:

ACCIDENT ANALYSIS ON BUSWAY CORRIDORS AND THE PREVENTIVE MEASURES

Is submitted in partial fulfillment of the Civil Engineering Department, Faculty of Engineering, University of Indonesia.

This Final Project is not imitation nor duplication of any published work or project report partially or wholly, or has in any form been used to obtain any degree within University of Indonesia or other higher education institutions, All citation in this paper is referred to with the right procedure.

Depok, July .2008

Volmentrad Vidi Deo Sianturi

040321041X

LEMBAR PERSETUJUAN

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS KECELAKAAN PADA JALUR BUSWAY SERTA UPAYA PENCEGAHANNYA

Disusun untuk melengkapi persyaratan kurikulum Program Sarjana Teknik Sipil pada Program Sarjana Bidang Ilmu Teknik Universitas Indonesia guna memperoleh gelar Sarjana pada program Studi Teknik Sipil.

Skripsi telah diajukan dalam sidang skripsi dan disetujui

Depok, 17 Juli 2008

Dosen Pembimbing

MARTHA LENI SIREGAR,

Ir., Msc

131 845 387

This is to certify that

Final Project entitled

**ACCIDENT ANALYSIS ON BUSWAY CORRIDORS AND THE
PREVENTIVE MEASURES**

This Final Project has been examined and is approved to be published

Depok, July 17th, 2008

Counsellor,

MARTHA LENI SIREGAR..

Ir.,MSc

131 845 387

**Volmentrad Vidi Deo Sianturi Pembimbing:
NPM 040321041X**

**Martha Leni Siregar, Ir., MSc.
Departemen Teknik Sipil**

**ANALISA KECELAKAAN PADA JALUR BUS WAY
SERTA UPAYA PENCEGAHANNYA
AB STRAK**

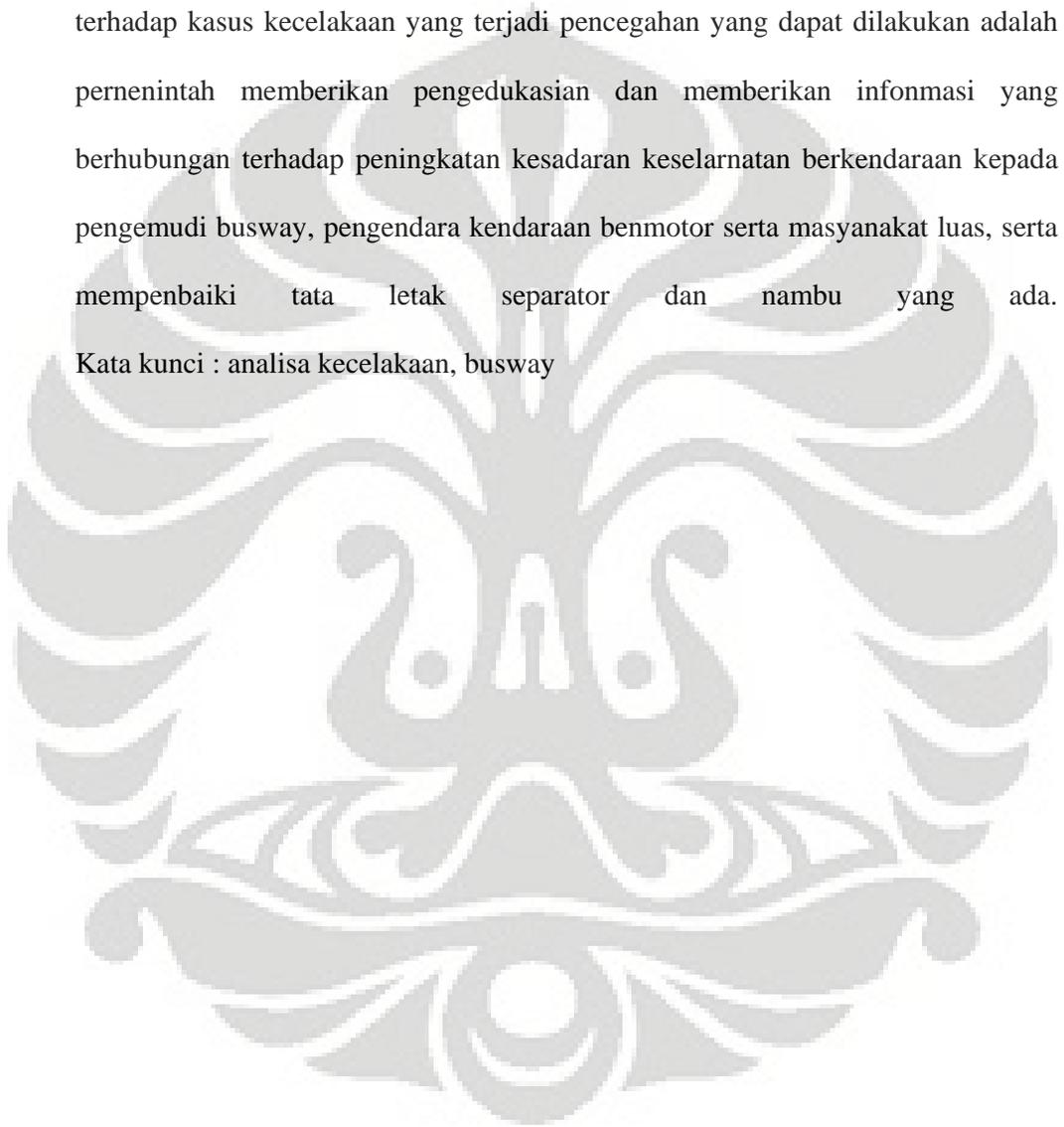
Banyaknya kendaraan yang ada di Jakarta menyebabkan terjadinya kemacetan yang ada pada ruas-ruas jalan ibukota. Ketersediaan prasarana jalan yang hampir jenuh untuk dibangun membuat hampir tidak tertampungnya kendaraan yang ada. Inilah salah satu yang melatarbelakangi mengapa diperlukan *mass rapid transit (busway)* atau angkutan yang dapat mengangkut masyarakat dalam jumlah banyak, aman serta nyaman.

Dalam perkembangannya sampai dengan saat ini, keberadaan jalur busway masih sangat rawan terhadap kecelakaan karena jalur tersebut memiliki interaksi dengan jalan umum dan masih rendahnya kesadaran masyarakat pengguna jalur umum untuk tidak menggunakan jalur busway tersebut. Menurut data yang didapat penulis, kecelakaan yang terjadi pada koridor I sampai koridor VII sampai dengan bulan Juni 2008 sebanyak 96 kejadian. Inilah yang melatarbelakangi mengapa penulis tertarik untuk menganalisa penyebab kecelakaan yang terjadi dan memberikan solusi pencegahan berdasarkan penyebab tersebut

Analisa yang akan digunakan oleh penulis adalah penyajian data tabulasi sederhana berdasarkan laporan polisi yang ada, dan juga analisa deskriptif berdasarkan kasus dan kondisi lapangan yang terkait di dalamnya. Penulis juga menggunakan data sekunder berupa *Laporan Polisi* yang didapat dan Ditlantas Polda Metro Jaya. Dan penelitian yang dilakukan, penulis melihat adanya

peningkatan angka kecelakaan yang terjadi sejak awal pengoperasian busway tahun 2004 sampai dengan bulan Juni 2008. Beberapa faktor yang menjadi penyebab dan kecelakaan tersebut antara lain kelalaian pengguna jalan kaki dan keberadaan tata letak separator serta nambu jalan. Berdasarkan analisa penulis terhadap kasus kecelakaan yang terjadi pencegahan yang dapat dilakukan adalah penerintah memberikan pengedukasian dan memberikan infonmasi yang berhubungan terhadap peningkatan kesadaran keselarnatan berkendara kepada pengemudi busway, pengendara kendaraan benmotor serta masyanakat luas, serta mempenbaiki tata letak separator dan nambu yang ada.

Kata kunci : analisa kecelakaan, busway



**Volmentrad Vidi Deo Sianturi Counsellors
NPM. 040321041X**

**Martha Leni Siregar., Ir., MSc.
Civil Engineering Dept.**

**ACCIDENT ANALYSIS ON BUS WAY CORIDORS AND THE PREFENTIVE
MEASURES
ABSTRACT**

Many vehides at hkarta cause traffic jam to some highway at the dtv. The Availability of the existing infrastructure that almost surfeited, makes the vehides almost can not handled. This is why the mass rapid transit is needed or the transportation that can transfer a lot of people with safe and convertible.

The growth rate of bus way shows that until now the bus way still potentially to cause an accident because bus way have interaction with the public road and the awareness of the people to not use the bus way is still in lower. According to the latest data, the accident which happened at 1st - 7th corridor are 96 case. This is why the writer interested to analyzed the cause of accdent and give the prevention based on that cause. Analyze that the writer used are the simple tabulation presentation data based police report and also descriptive analysis based on case and road condition. The writer also used secondary data in the form of Police Report which is got from Directorate of Highway Metro Jaya Police. From the research that have been done, the writer sees the value of accdent is increasing which happened since the 1st bus way operated in 2004 until ..Line 2008. Sme of the factors that cause that accident are laxity user hiker and the arrangement location of arbiter road or disposition of traffic light.

Based on the writer analyze to every accident case that has been happened, the prevention that can be doing by the government are to educate and give information related to increasing of awareness safety in riding to all busway driver, motorcydist and to the community, and also fix the disposition of arbiter road and traffic light that has been existing.

Key Word : ACCIDENT ANALYSIS, BUS WAY CORRIDORS

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah Bapa atas segala kasih karunia dan anugerahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan ilmiah berupa skripsi yang merupakan salah satu syarat kelulusan di Universitas Indonesia Fakultas Teknik, departemen teknik sipil.

Adapun judul karya tulis ilmiah yang dilakukan oleh penulis adalah **“Analisa Kecelakaan Pada Jalur Busway Serta Upaya Pencegahannya”** Penulis berusaha untuk menyelesaikan penelitian dengan sebaik mungkin, berdasarkan pada materi yang telah penulis dapatkan. Penulis menyadari bahwa penelitian masih jauh dan sempurna dan untuk itu penulis mengharapkan bimbingan, kritik dan saran yang membangun agar skripsi menjadi lebih sempurna.

Dalam kesempatan, penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak/Ibu pimpinan dan pembantu di Departemen Teknik Sipil Universitas Indonesia, atas segala kebijakan yang diterapkan, khususnya kebijakan akademik yang sangat menunjang keberhasilan penulis.
2. Ibu Martha Leni Siregar yang telah membimbing penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi
3. Mama, adik Maychael, adik Vico yang tidak pernah lelah memberikan dorongan semangat serta doa kepada penulis

4. Bapak Sumadiyono yang telah mengizinkan penulis untuk mengambil data di lintas Poda Metro derní keperluan penulis selama pengambilan data

5. Krisnadi Aribowo,

6. Teman – teman satu angkatan di Departemen Teknik Sipil Ekstensi yang terus menemani dalam suka dan tetap senang

7. Teman – teman satu Pemuda HKBP 1g. Priok Tirnur yang tak henti hentinya mengingatkan saya.

8. Angel crew yang senantiasa menghabiskan malam bersama dengan saya. Penulis menyadari bahwa tulisan masih jauh dan sempurna, untuk itu masukan positif guna penyempurnaan tulisan sangat diharapkan. Semoga pokok-pokok pikiran dalam skripsi **mi** dapat memberikan manfaat dan sebagai bahan masukan bagi perusahaan.

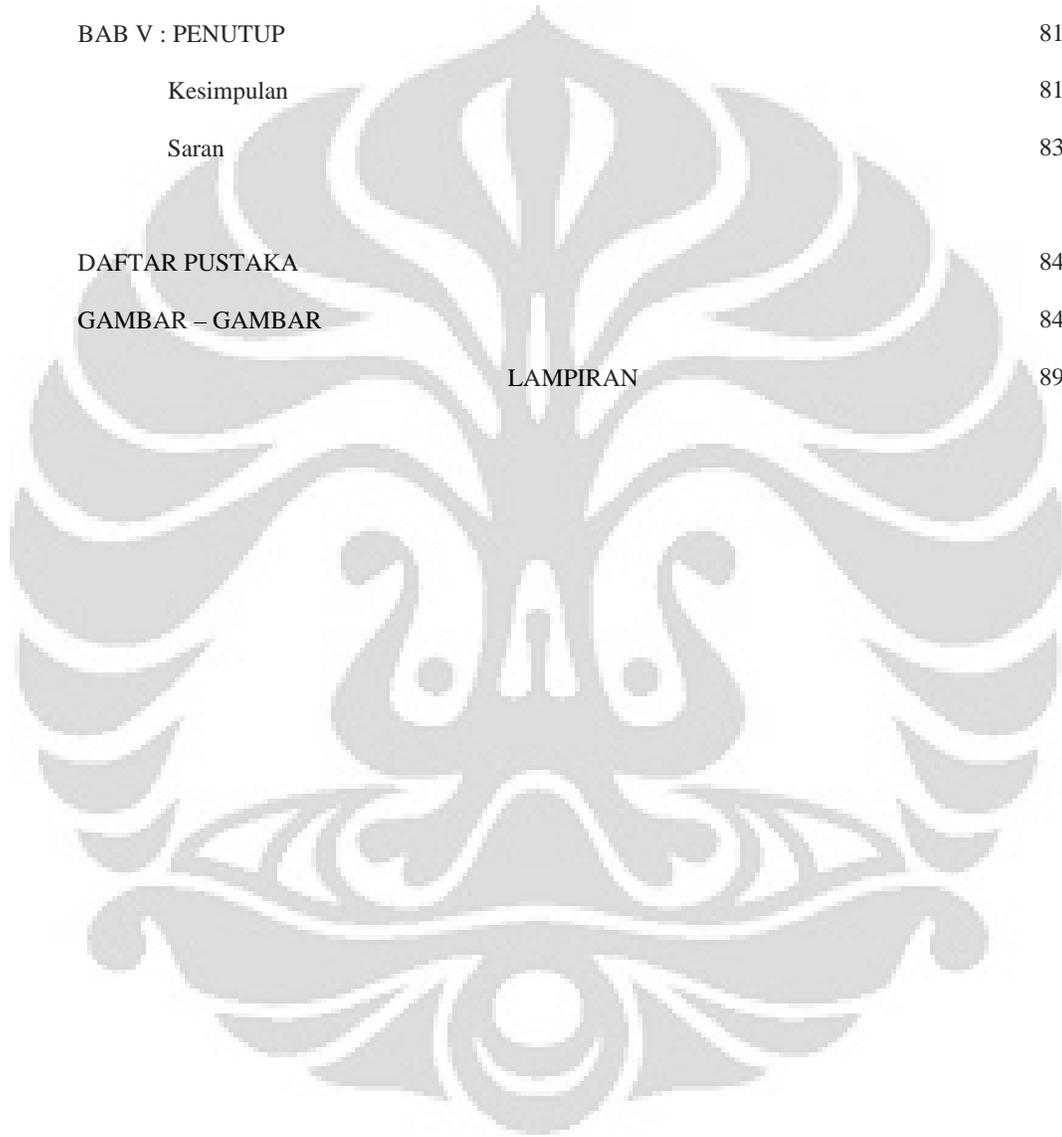
Jakarta, 17 Juli 2008

Volmentrad Vidi Deo Sianturi

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	i
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
BAB I : PENDAHULUAN	1
Latar Belakang	1
Pembatasan dan Rumusan masalah	2
Tujuan dan maksud penulisan	3
Ruang Penulisan	3
Sistem Penulisan	4
BAB II : DASAR TEORI	6
Umum	6
Busway	8
Sarana dan infrastruktur	13
Teori Kecelakaan	14
Alat alat keselamatan	20
Undang-Undang dan peraturan lalulintas]	23
BAB III : Metode Analisis dan Data	27
Data	27
Teori Analisa	28
Diagram alir penulisan	35

BAB IV : PEMBAHASAN	59
Koridor I	60
Koridor II dan Koridor III	64
Koridor IV sampai Koridor VII	67
BAB V : PENUTUP	81
Kesimpulan	81
Saran	83
DAFTAR PUSTAKA	84
GAMBAR – GAMBAR	84
LAMPIRAN	89



BAB I

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Perkembangan kota Jakarta yang semakin pesat dengan perekonomian yang ada menuntut adanya pula perkembangan di berbagai sektor dan salah satunya adalah transportasi. Transportasi merupakan bagian yang sangat vital dan ini meliputi sarana dan prasarana yang ada. Dalam hal peningkatan jumlah arus lalu lintas yang tidak disertai dengan peningkatan sarana dan prasarana dapat mengakibatkan tidak optimalnya tingkat pelayanan jalan raya. Selain itu penambahan jumlah kendaraan seperti angkutan umum dan kendaraan pribadi khususnya yang menggunakan ruas jalan, juga menimbulkan berbagai masalah transportasi.

Pemerintah DKI berusaha mencari solusi dari masalah transportasi yang ada dengan mengadaptasikan sistem transportasi yang ada pada di berbagai negeri yang ada diluar Indonesia dengan karakteristik masyarakat Indonesia. Maka pemerintah menetapkan sistem Bus Rapid Transit (BRT) yang lebih dikenal dengan Busway TransJakarta, dan diresmikan pada 15 Januari 2004.

Busway adalah jalur khusus yang terpisah dari jalur kendaraan bermotor lainnya, yang akan di gunakan oleh angkutan umum bus transjakarta. Busway di desain sehingga memungkinkan bus berjalan pada jalur khusus tanpa adanya gangguan dari lalulintas lain. Adanya sistem busway ini diharapkan dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan beralih pada moda yang telah di

desain dengan seaman dan senyaman mungkin selayaknya kendaraan pribadi. Adapun fungsi dari jalur busway ini melibatkan kesadaran dari berbagai pihak diantaranya; Kepolisian sebagai pengatur jalan raya dan mengamankan jalur busway, kesadaran para pengemudi yang juga harus bersabar, dan peran pihak transjakarta dalam pengelolaan jalur dan pengemudi.

Pengadaan suatu moda transport yang baru seperti busway ini sangat banyak menuai dukungan dan pertanyaan hingga saat ini. Salah satunya mengenai seberapa aman moda ini dapat di terapkan pada kota Jakarta dengan kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi. Selain itu dengan mental mengemudi yang ada pada masyarakat Indonesia khususnya Jakarta, bagaimana persiapan pemerintah DKI Jakarta dalam menanggapi mental pengemudi yang ada untuk mendukung angkutan massa yang baru ini. Pembuatan jalur busway ini ternyata tidak terlepas dari kemungkinan akan terjadinya kecelakaan, walaupun sebetulnya hal ini tidak diharapkan untuk terjadi. Oleh sebab itu maka saat ini penulis ingin mengetahui sejauh mana keberadaan busway bagi alternative transportasi yang ada di Jakarta sangat bermanfaat dan aman. Jika belum bagian apa yang dapat dilakukan oleh pemerintah DKI Jakarta dan pengelola Bus untuk untuk mengefektifkan dan mengamankan bus rapid transis ini.

1.2 Pembatasan dan perumusan masalah

1. Pembatasan masalah

Adapun pembatasan yang dilakukan oleh penulis adalah pada semua koridor busway yang telah aktif dari tahun 2004 sampai dengan 2008, yaitu koridor 1 sampai dengan koridor 7.

2. Perumusan masalah

Dalam hal ini perumusan masalah yang ingin dikemukakan oleh penulis antara lain:

- a. Menganalisa kecelakaan yang terjadi pada jalur busway
- b. Hal yang terkait pada analisis kecelakaan di jalur busway tersebut.
- c. pengendalian yang perlu dilakukan bagi perbaikan sistem BRT

1.3 Tujuan dan maksud penulisan

Tujuan penulisan adalah untuk menginvestegasi jenis kecelakaan yang terjadi pada jalur busway, dengan data yang telah disajikan dalam bentuk diagram dan matrik, dan berusaha memberikan solusi pada pihak transJakarta. Sehingga keberadaan pengelolaan trans Jakarta dapat terus meningkat dengan tertekannya jumlah kecelakaan yang terjadi.

Sedangkan maksud dari penulisan ini untuk menjawab seberapa amankah keberadaan jalur busway saat ini dari kecelakaan dan tindak lanjut dalam usaha untuk memperbaiki dan melakukan pencegahan secara prefentif yang diperlukan

1.4 Ruang penulisan

Dalam penulisan tugas akhir ini penulis mengambil jalur busway pada semua koridor yang aktif sebagai ruang lingkup pembahasan, adapun Jalur yang dimaksud Koridor 1 – 7 di wilayah DKI Jakarta.

1.5 Sistem penulisan

Dalam menganalisa kecelakaan yang terjadi pada jalur busway penulis membagi materi dalam beberapa bab sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menjelaskan tentang latar belakang, pembatasan masalah dan perumusan masalah tujuan penulisan, ruang lingkup penulisan, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis menjelaskan tentang keberadaan jalur busway dengan perangkat yang ada termasuk organisasi, sarana dan prasarana, teori tentang kecelakaan termasuk faktor penyebabnya.

BAB III : METODE ANALISIS DAN DATA

Pada bab ini penulis akan menjelaskan tentang metode yang akan digunakan dalam menganalisis data. Metode analisis yang dipakai yaitu analisis tabulasi sederhana dan tabulasi silang . Analisis tabulasi sederhana antara lain berdasarkan pada jumlah kecelakaan tiap segmen menurut waktu, tipe kecelakaan hari, lokasi kecelakaan, kendaraan yang terlibat, dan keadaan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Disini penulis juga menyajikan data-data yang akan digunakan untuk penulisan skripsi ini yang di dapat dari Data Laporan Kepolisian..

BAB IV : ANALISIS DATA

Pada bab ini penulis melakukan investegasi pada kasus-kasus kecelakaan yang terjadi, dan apakah menunjukan indikasi peningkatan dari tahun ke tahun. Dengan demikian pembahasan yang terjadi merupakan hasil analisa deskriptif yang menggunakan data laporan kepolisian dan juga berkas foto-foto yang ada.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini penulis memberikan kesimpulan dari pengamatan dan observasi lapangan yang dilakukan mengenai faktor yang sangat perlu menuntut perbaikan dalam menekan angka kecelakaan.



BAB II

DASAR TEORI

2.1 Umum

Kondisi Kemacetan lalu lintas di wilayah DKI Jakarta bukan lagi merupakan hal aneh bagi masyarakat pengguna jalan raya. Kondisi tersebut disebabkan oleh beberapa angkot diantaranya penambahan kendaraan bermotor yang tidak seimbang dengan kemampuan membangun jalan baru, serta tingkat kedisiplinan berlalu lintas yang belum efektif. Hal ini semakin diperparah dengan pelayanan angkutan umum itu sendiri yang jauh dari nyaman apalagi aman.

Angkutan umum memiliki peranan yang cukup penting dalam pembangunan dan perekonomian di Jakarta. Namun demikian, sistem angkutan umum di DKI Jakarta hampir selalu identik dengan rendahnya mutu pelayanan dalam bentuk keamanan, kenyamanan, kelayakan, kemudahan dan efisiensi.

Sistem pengelolaan dan operasional yang kurang baik serta belum adanya peraturan standar pelayanan bagi angkutan umum merupakan penyebab utama rendahnya kualitas pelayanan. Kondisi ini mendorong masyarakat untuk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi demi kenyamanan dan keamanan. Dengan mengedepankan konsep efisiensi dan kesetaraan pada penerapan sistem angkutan umum, Pemerintah Propinsi DKI Jakarta saat ini sedang melaksanakan penerapan sistem *Bus Rapid Transit (BRT)* berbasis *busway* yang menerapkan lajur khusus eksklusif .

Dimana terdapat dua sistem yang menjadi tulang punggung pengembangan wilayah perkotaan, yaitu :

1. Sistem Angkutan Umum dengan melakukan promosi terhadap penggunaan angkutan umum, yang meliputi :
 - a. Mengembangkan tingkat dan jenis pelayanan yang diberikan angkutan umum.
 - b. Mengintegrasikan sistem transportasi multi-moda untuk memberikan kemudahan dan kenyamanan.
 - c. Memanfaatkan sistem angkutan umum yang ada.
2. Sistem Jaringan Jalan dengan melakukan pengurangan tingkat kemacetan lalu lintas, yang meliputi
 - a. Mengembangkan sistem jalan arteri.
 - b. Meningkatkan efisiensi penggunaan kapasitas jalan.
 - c. Menekan demand lalu lintas yang berlebihan dengan penerapan manajemen kebutuhan transportasi.

Jakarta selayaknya memiliki sistem angkutan massal busway dalam kota, yang mampu membawa penumpang dalam jumlah yang besar, relatif cepat, aman yang tujuannya adalah untuk menyediakan kemudahan bagi warganya dalam lakukan kegiatan sehari-hari.

2.2 Busway

Busway adalah jalur yang digunakan khusus untuk bus, yang benar-benar terpisah dari jalur kendaraan lain. Busway didesain sedemikian rupa sehingga memungkinkan bus berjalan di jalur khusus tanpa adanya gangguan dari lalu lintas lain sehingga kecepatan operasional bus dapat dipertahankan.

Kenyamanan dari suatu moda transportasi saat ini merupakan suatu kebutuhan yang saat ini menjadi sangat penting. Melihat keberadaan angkutan umum yang sekarang ada, maka sangatlah pantas jika masyarakat Jakarta menginginkan sesuatu yang berbeda. Waktu tempuh juga merupakan salah satu faktor yang perlu diperhatikan karena merupakan daya tarik utama dalam pemilihan moda transportasi bagi manusia maupun barang. Faktor lainnya adalah biaya transit (biaya perpindahan barang atau penumpang) agar dibandingkan dengan pemasukan masyarakat. Pemerintah DKI Jakarta memperkenalkan busway yang dapat mengangkut penumpang secara massal dari satu tempat ke tempat lain, dan tepat waktu dan aman.

Sampai dengan saat ini busway yang beroperasi sebanyak 7 koridor yang dilengkapi dengan berbagai sarana dan prasarana, seperti; halte, jalan, separator, dan rambu rambu. Tujuh koridor itu dibagi menjadi tiga tahap peresmian untuk pengoperasiannya, yaitu :

- Januari 2004 = koridor yang diresmikan hanya koridor I
- 15 Januari 2006 = Koridor II DAN Koridor III adalah sebagai berikut :
- 27 Januari 2007 = Koridor IV sampai koridor VII

Koridor I (Blok M-Kota)

Koridor I ini telah beroperasi sejak tanggal 15 Januari 2004. Spesifikasi teknis dan operasional untuk koridor serta pelayanannya adalah berikut :

Panjang koridor	: 12,9 km
Jumlah halte	: 20 halte
Jarak antar halte rata-rata	: 650 m
Kecepatan operasional (max)	: 50 km/jam

Koridor II (Pulo Gadung-Harmoni)

Koridor II ini secara resmi dioperasikan sejak tanggal 15 Januari 2006. Spesifikasi teknis dan operasional untuk koridor dan armada bus serta pelayanannya sebagai berikut

Panjang koridor	: 14,3 km.
Jumlah halte	: 23 halte
Jarak antar halte rata-rata.	: 700 - 800 m
kecepatan operasional (max)	: 50 km/jam

Koridor III (Kalideres-Harmoni)

Koridor III secara resmi dioperasikan dan tariff secara penuh diberlakukan efektif mulai tanggal 15 Januari 2006. Spesifikasi teknis dan operasional untuk koridor dan armada bus serta pelayanannya sebagai berikut

Panjang koridor	: 19,8 km
Jumlah halte	: 11 halte

Jarak antar halte rata-rata.	: 700 - 800 m
Kecepatan operasional (max)	: 50 km/jam

Koridor IV (Pulo Gadung – Dukuh Atas)

Koridor IV secara resmi dioperasikan dan tariff secara penuh diberlakukan efektif mulai tanggal 27 Januari 2007. Spesifikasi teknis dan operasional untuk koridor dan armada bus serta pelayanannya sebagai berikut

Panjang koridor	: 11,5 km
Jumlah halte	: 15 halte
Jarak antar halte rata-rata.	: 400 m
Kecepatan operasional (max)	: 50 km/jam

2.3.5 Koridor V (Kampung Melayu – Ancol)

Koridor III secara resmi dioperasikan dan tariff secara penuh diberlakukan efektif mulai tanggal 27 Januari 2007. Spesifikasi teknis dan operasional untuk koridor dan armada bus serta pelayanannya sebagai berikut

Panjang koridor	: 13,5 km
Jumlah halte	: 15 halte
Jarak antar halte rata-rata.	: 400 - 2000 m
Kecepatan operasional (max)	: 50 km/jam

Koridor VI (Ragunan – Kuningan)

Koridor VI secara resmi dioperasikan dan tariff secara penuh diberlakukan efektif mulai tanggal 27 Januari 2007. Spesifikasi teknis dan operasional untuk koridor dan armada bus serta pelayanannya sebagai berikut

Panjang koridor	: 13,3 km
Jumlah halte	: 18 halte
Jarak antar halte rata-rata.	: 400 - 1000 m
Kecepatan operasional (max)	: 50 km/jam

Koridor VII (Kampung Melayu – Kampung Rambutan)

Koridor VII secara resmi dioperasikan dan tariff secara penuh diberlakukan efektif mulai tanggal 27 Januari 2007. Spesifikasi teknis dan operasional untuk koridor dan armada bus serta pelayanannya sebagai berikut

Panjang koridor	: 12,8 km
Jumlah halte	: 14 halte
Jarak antar halte rata-rata.	: 500 - 1500 m
Kecepatan operasional (max)	: 50 km/jam

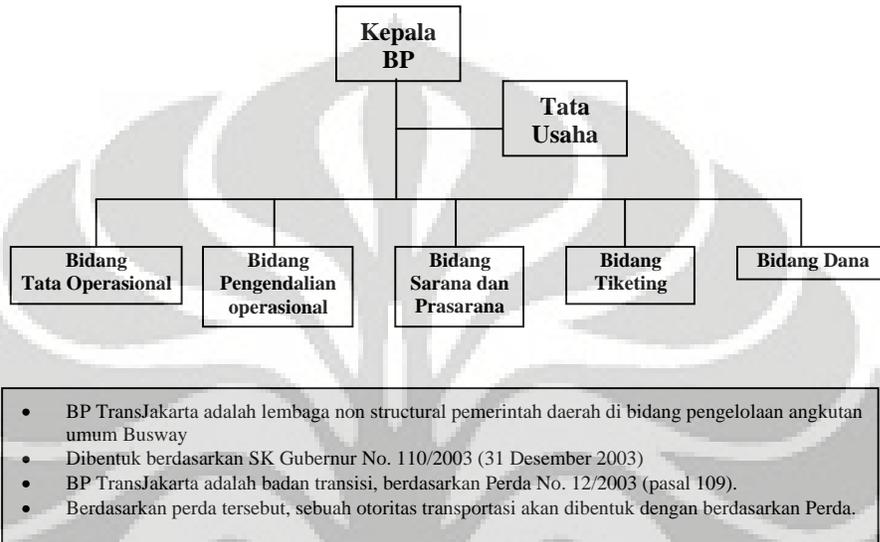
2.2.1.Badan Layanan Umum Trans Jakarta Busway

Badan Layanan Umum Transjakarta adalah lembaga non struktural Pemerintah Daerah di bidang pengelolaan angkutan umum Busway, dibentuk berdasarkan SK Gubernur No. 110 (31 Desember 2003). Badan Pengelola Transjakarta ini adalah badan transisi, berdasarkan Perda No. 12/2003 (pasal 109). Berdasarkan Perda tersebut, sebuah otoritas transportasi akan dibentuk dengan

berlandaskan Perda. Organisasi Transjakarta dapat dilihat gambar 2.1 beserta tugas pokok dan fungsinya.,

Gambaran Umum Organisasi BP. Translakarta - Busway

Organisasi TransJakarta



Tugas Pokok dan Fungsi:

1. Bagian Tata Usaha : Administrasi perkantoran, Humas dan kepegawaian
2. Bidang Tata Operasional : Manajernen Bus (perencanaan pengaturan headway, pemantauan perawatan bus oleh operator, pencatatan km tempuh bus)
3. Bidang Pengendalian Operasional : Pengendalian operasional bus di lapangan oan petugas pengamanan
4. Bidang Sarana dan Prasarana : Perencanaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana TransJakarta (halte)
5. *Bidang Tiketing : Pengendalian dan pengawasan penjualan tiket Transjakarta*
6. *Bidang Dana : Manajemen keuangan BP TransJakarta (pembayaran gaji, pembayaran*
7. operator tiket, pembayaran operator bus, dan fungsi keuangan pads perusahaan pads umumnya).

Gambar 2.1 Gambaran Umum Organisasi BLU Transjakarta-Busway

2.3. Sarana dan Infrastruktur

Agar busway dapat beroperasi dengan baik perlu didukung dengan sarana dan infrastruktur yang baik pula seperti sarana bus yang terpelihara baik, ruang tunggu yang nyaman bagi penumpang dan terlindung dari cuaca, stasiun/halte pemberangkatan/perhentian yang aman, ketersediaan informasi yang memadai dan jalan akses menuju stasiun/halte yang mudah dijangkau.

2.3.1 Sarana Bus-Transjakarta

Bus-Transjakarta merupakan sarana angkutan umum massal dimana bus ini akan berjalan pada lintasan khusus yang berada di sisi kanan jalan. Adapun klasifikasi bus-Transjakarta adalah sebagai berikut :

- Kapasitas penumpang ; 30 duduk & 55 berdiri.
- Mesin Diesel 180 HP, Jumlah Berat Boleh Kendaraan 14 ton, Euro-1.
- Mesin dengan bahan bakar bensin, dan gas.
- Karoseri mutu baik ; bahan, mesin, control kualitas.
- Pendingin udara (AC), radio komunikasi, sound sistem.
- Perjalanan bus/hari (jam 05.00-22.00 atau 17 jam).

2.3.2 Sarana Halte

Halte/stasiun merupakan fasilitas atau tempat dimana penumpang naik dan turun dari bus. Halte/stasiun harus ditempatkan dekat dengan sistem persinyalan lalu lintas, sehingga akselerasi menuju atau dari halte/stasiun dapat membuat bus berjalan sesuai dengan kecepatan yang diinginkan. Tata letak halte haruslah direncanakan agar efisien dan efektif sehingga berdampak positif terhadap penggunaan lahan, tata ruang, sirkulasi penumpang, pejalan kaki dan sarana penunjang lainnya.

2.3.3 Jembatan Penyebrangan Orang (JPO)

Seperti halnya halte, perencanaan dan pembangunan jembatan penyebrangan selayaknya memenuhi kriteria yang menjamin kelancaran mobilitas, keselamatan dan jaminan keamanan bagi pengguna. Jarak untuk mencapai halte juga tidak lebih dari 400 m.

2.3.4 Pembatas Jalur Busway (Separator)

Seperti halnya jalur yang memiliki kekhususan maka jalutr ini di bedakan dengan menggunakan separator pembatas, antara jalur busway dan jalur jalan raya. Separator ini harus dibuat dengan berbagai pertimbangan dari segi keamanan, kenyamanan, kejelasan bagi para pengemudi. Sehingga dalam penggunaannya dapat dimengerti dengan jelas oleh pengemudi, dan juga semua pengemudi menyadari bahaya yang terjadi jika melanggar separator tersebut.

2. 4. Teori Kecelakaan

Definisi umum kecelakaan adalah suatu peristiwa yang tidak disangka. Menurut pasal 93 PP no 43 tahun 1993 ayat 1 kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Biasanya kecelakaan lalu lintas terjadi pada lalu lintas yang tidak ramai, karena dengan lalu lintas yang tidak ramai membuat pengemudi mengendarai kendaraannya dengan kecepatan sangat tinggi tanpa memikirkan kondisi kendaraan, kondisi lingkungan sekitar jalan, serta kondisi fisik dari pengemudi itu sendiri. Pada tulisan ini penulis mencoba untuk

menginvestigasi berbagai kecelakaan yang terjadi di sepanjang jalur busway, dengan terlebih dahulu mengelompokkan kecelakaan yang terjadi dan menyajikannya dalam bentuk data diagram. Penulis menganalisa jalur busway yang beroperasi semenjak awal jalur busway ini beroperasi sampai dengan sekarang 2004–2008 (pada koridor-koridor yang sudah beroperasi).

Saat ini koridor yang beroperasi ada 1 – 7 dan memiliki titik – titik yang berpotensi rawan kecelakaan. Titik-titik rawan ini merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan, selain itu factor-faktor lainnya yang mengakibatkan kecelakaan juga terjadi karena¹:

1. Faktor manusia antara lain : umur ; rutinitas ; perjalanan.
2. Faktor kendaraan antara lain : umur kendaraan ; jenis kendaraan.
3. Faktor lingkungan antara lain : volume lalu lintas ; kecepatan.

Klasifikasi kecelakaan

Seperti kita ketahui bahwa yang menjadi korban dalam kecelakaan adalah manusia itu sendiri, oleh karena itu perlu adanya klasifikasi kecelakaan lalu lintas yang dibagi menjadi Tiga bagian :

1. Klasifikasi berat, apabila terdapat korban meninggal (walaupun hanya satu orang) dengan atau tanpa korban luka berat dan ringan.
2. Klasifikasi sedang, apabila tidak terdapat korban meninggal namun dijumpai sekurang – kurangnya satu orang mengalami luka berat.
3. Klasifikasi ringan, apabila tidak terdapat korban meninggal dan luka berat, hanya dijumpai korban luka ringan.

¹ Tonizus Timisela ; Analisa kecelakaan lalulintas dijalan tol; hal.2 ; 2002

Korban kecelakaan

Pada setiap kecelakaan tentu menimbulkan korban, yang dimana mempunyai derajat kecelakaan yang berbeda. Untuk itu perlu adanya klasifikasi dari korban kecelakaan, yang dibagi menjadi tiga golongan

1. Korban Ringan, dikatakan ringan karena korban kecelakaan tidak memerlukan pertolongan lebih lanjut.
2. Korban Berat, dikatakan berat karena korban kecelakaan memerlukan pertolongan yang lebih lanjut dan penanganan yang lebih intensif, misalnya harus dibawa ke rumah sakit.
3. Korban Meninggal, apabila manusia yang menjadi korban kecelakaan baik yang berasal dari kendaraannya sendiri maupun dari pihak ketiga yang ada kaitannya dengan kecelakaan.

Jadi dalam perhitungan tingkat kecelakaan yang perlu diketahui adalah jumlah kecelakaan, panjang ruas jalan dan juga LHR.

Tipe kecelakaan

Kecelakaan berdasarkan tipenya dibagi dalam tiga bagian :

1. Tabrakan Tunggal

Tabrakan yang terjadi biasanya melibatkan satu kendaraan.

Contohnya : motor menabrak pejalan kaki, mobil menabrak pejalan kaki.

2. Tabrakan Ganda

Tabrakan yang terjadi biasanya melibatkan dua kendaraan.

Contohnya : mobil menabrak motor, bis menabrak motor.

3. Tabrakan Beruntun

Tabrakan yang terjadi biasanya melibatkan tiga kendaraan atau lebih.

Sumber kecelakaan

Banyak cara yang dilakukan untuk mengurangi kecelakaan yang terjadi, tindakan yang paling tepat dilakukan setelah faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan itu tersebut dapat diklasifikasi.

2.4.1 Faktor pengemudi kendaraan

Penyebab terbesar terjadi kecelakaan adalah faktor pengemudi itu sendiri, tingkah laku dari pengemudi itu sendiri yang menjadi penyebab kecelakaan.

Dibawah ini adalah beberapa kriteria dari pengemudi itu sendiri yaitu :

- a) Pengemudi mabuk, yaitu dimana pengemudi dalam mengendarakan kendaraannya dalam keadaan kehilangan kesadaran karena pengaruh alkohol dan narkoba.
- b) Pengemudi lelah, yaitu dimana pengemudi dalam membawa kendaraan dalam keadaan mengantuk ataupun lelah mengakibatkan pengemudi kurang waspada dalam bereaksi terhadap perubahan yang terjadi.
- c) Pengemudi lengah, yaitu dimana pengemudi dalam membawa kendaraan terbagi konsentrasinya karena melamun, mengobrol, menggunakan ponsel dan sebagainya.
- d) Pengemudi kurang terampil, yaitu pengemudi dalam membawa kendaraan tidak dapat memperkirakan kemampuannya dalam membawa kendaraan.

Selain hal diatas ada beberapa hal yang perlu kita tinjau untuk para pengemudi supaya dapat mengurangi kecelakaan yang terjadi. Para pengemudi harus memiliki mental dan reaksi untuk mengemudi tanpa menimbulkan kecelakaan. Dibawah ini beberapa hal yang harus dimiliki pengemudi saat mengemudi :

1. Karakteristik mental

Dalam karakteristik mental dibagi dalam beberapa bagian :

a) Motivasi

Dalam hal ini pengemudi dalam mengemudi mempunyai beberapa tujuan, ada beragam keperluan antara lain : bekerja ; urusan pribadi ; bersenang – bersenang (rekreasi).

b) Inteligensia / kecerdasan

Dalam hal ini sejauh mana pengemudi dapat menginterpretasikan apa yang dilihat sehingga dapat menghindari hal – hal yang tidak diinginkan (dalam hal ini misalnya dalam waktu ada pengereman mendadak)

c) Belajar

Mengapa hal ini masuk dalam karakteristik mental, karena dalam proses pengemudi semakin banyak pengemudi mengemudikan kendaraannya tentu semakin banyak hal yang dipelajari. Hal tersebut tentulah dapat mengurangi kecelakaan.

d) Emosi

Hal ini paling penting harus dikuasai oleh pengemudi, karena jika pengemudi mengemudikan kendaraan dalam emosi yang tidak stabil dapat berakibat fatal.

2. Karakteristik fisik

Dalam karakteristik fisik dibagi dalam beberapa bagian :

a) Penglihatan

Penglihatan adalah proses pantulan cahaya ketika mengenai suatu objek, dalam mengemudi ketajaman penglihatan yang baik pada sudut kerucut 10° – 20° dan penglihatan sekeliling 120° – 180° . Ketajaman penglihatan sangat peka sensitif pada sudut 5° , dan baik sekali sampai sudut 20° .

b) Pendengaran

Seperti kita ketahui telinga manusia dapat menentukan jarak dan arah. Pendengaran adalah faktor penting dalam mengemudikan kendaraan karena kita bisa mengetahui dari mana asal kendaraan.

2.4.2 Faktor pejalan kaki

Pejalan kaki dapat menjadi salah satu penyebab kecelakaan karena kemungkinan tidak taat dalam berlalu lintas seperti menyebrang jalan bukan pada tempatnya, berjalan bukan pada tempatnya (badan jalan), menyetop bis bukan pada tempatnya (halte), dan lainnya.

2.4.3 Faktor kendaraan

Kendaraan bisa menjadi faktor kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan oleh pengemudi, kendaraan tidak dapat dikendalikan karena adanya masalah teknis dari kendaraan itu sendiri.

Beberapa hal yang menyebabkan kendaraan tidak dapat dikendalikan :

- a) Rem tidak berfungsi atau rem tidak dapat bekerja dengan baik, sehingga jika terjadi pengereman mendadak tidak maksimal. Karena dapat menyebabkan kendaraan terbalik atau menabrak kendaraan didepannya.
- b) Ban pecah, ban pecah terjadi karena disebabkan beberapa hal antara lain kelebihan tekanan atau terkena benda tajam. Ban pecah karena kelebihan tekanan biasanya karena mutu ban yang rendah.
- c) Mesin tiba – tiba mati, mesin mati karena overheat atau mesin sudah terlalu panas.
- d) As kopel patah, as kopel patah terjadi pada truk karena kelebihan muatan.

2.4.4 Faktor jalan dan lingkungan

Jalan bisa menjadi faktor kecelakaan dalam beberapa hal :

- a) Kerusakan pada permukaan jalan sehingga terjadi lubang atau permukaan tidak stabil. Kerusakan pada jalan antara lain : lubang, rusak
- b) Marka jalan, dalam hal ini yang dimaksudkan adalah marka jalan yang tidak sesuai, tidak ada marka jalan, marka jalan yang rusak.
- c) Geometri jalan, dimana jalan menjadi kurang sempurna misalnya super elevasi yang kecil atau terlalu besar. Contohnya : tikungan tajam, jalan licin.

2.5. Alat – alat keselamatan

Kecelakaan yang terjadi sebisa mungkin diminimalkan, untuk itu perlu kita ketahui hal – hal yang kita perlukan untuk meminimalkan seperti dibutuhkannya suatu alat – alat keselamatan. Alat – alat keselamatan yang harus ada dalam setiap

kendaraan mobil, selain itu alat keselamatan yang harus dimiliki motor.

Mengingat hal – hal tersebut diatas, dibawah ini adalah beberapa alat – alat keselamatan baik yang sudah ada maupun inovasi yang terbaru :

1. Sabuk pengaman

Sistem pengaman ini berupa sabuk pengaman otomatis, yang dibuat dengan pemasangan yang sederhana dan menyesuaikan dengan tubuh dari pengemudi serta dapat dengan mudah dilepaskan. Sabuk pengaman ini berfungsi untuk mencegah terjadinya benturan disaat terjadi kecelakaan bagi pengemudi maupun penumpang. Sabuk pengaman telah terbukti sangat bermanfaat dalam menekan angka kematian.

2. Bangku pengaman anak

Merupakan jok yang dikhususkan untuk anak berusia dibawah 6 bulan, dengan berat dibawah 9 kg. Sedangkan untuk anak berusia 6 bulan sampai 4,5 tahun dengan berat 9 – 18 kg lebih cocok memakai jok anak. Masing –masing dirancang sesuai dengan kebutuhan pemakainya dengan memperhatikan struktur tulang maupun keluasaan bergerak dengan tujuan untuk meminimalkan kemungkinan cedera saat kecelakaan, terutama untuk melindungi bagian – bagian rawan seperti: tulang rusuk belakang, leher dan kepala.

3. Pelindung benturan samping

Untuk mengurangi korban luka –luka dan tingkat kefatalan karena benturan dari samping atau tabrakan menyudut, dapat dicegah dengan menambah kerangka pada samping kendaraan atau dapat pula dengan menggunakan kantung udara yang diletakkan pada pintu dan dapat bekerja secara otomatis saat terjadinya benturan.

4. *Kantung udara samping*

Seperti halnya kantung udara depan, kantung udara samping bekerja menyangga pengendara atau penumpang agar tetap berada ditempat duduk secara sempurna. Sistem kerjanya yaitu bila terjadi benturan maka pemicu akan mengaktifkan dua buah gas generator yang ada dibelakang jok, selanjutnya gas akan mengembungkan udara. Proses ini berlangsung singkat hanya 12 milidetik. Waktu singkat ini akan mampu melindungi pengemudi dan penumpang agar tidak terbentur ke bagian sisi mobil.

5. *Kontrol tekanan ban (tire pressure control)*

Sistem ini akan berfungsi terus menerus, memonitor tekanan dan suhu keempat ban, sehingga kemungkinan ban kempes atau terjadi masalah bisa diketahui lebih dini. Bila terjadi kelainan, TPC akan memberikan peringatan berupa bunyi bel.

6. *Electronic brakeforce distribution*

Alat ini bertujuan memberi daya pengereman merata antara roda depan dan belakang, sistem ini mampu mengurangi efek menukik ketika direm mendadak, begitu juga gejala bagian belakang membuang akibat efek ayunan saat menarik trailer.

7. *Electronic traction control*

Fungsinya memberikan tambahan traksi pada roda yang membutuhkan grip maksimal. Sistem kerja ETC ini digabung dengan ABS, sehingga ban yang selip dikurangi traksinya. Tenaga mesin lalu disalurkan keroda lain yang tidak selip. Dengan kontrol traksi ini, pemakai gigi low ratio dan gejala roda selip dapat diminimalkan.

8. Helm

Helm adalah alat keselamatan yang digunakan oleh pengendara motor yang berfungsi untuk menghindari adanya benturan ketika pengendara terpelantai dari motor.

2.6. Undang – undang dan peraturan lalu lintas

Undang – undang dan peraturan lalu lintas adalah tindakan legislatif. Keduanya hanya berbeda dalam hal aplikasi terminologi legalnya. Fungsinya untuk mengatur pengemudi untuk bertata tertib dalam berkendara. Bila dilanggar akan diberikan suatu sanksi, biasanya dalam bentuk denda.

2.6.1. Rambu Lalu Lintas

Penempatan rambu dilakukan sedemikian rupa, sehingga mudah terlihat dengan Jelas bagi pemakai jalan dan tidak merintanginya lalu-lintas kendaraan atau pejalan kaki. Rambu di tempatkan disebelah kiri menurut arah lalu-lintas, di luar jarak tertentu dari tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu-lintas kendaraan. Selanjutnya dengan pertimbangan teknis tertentu sesuatu rambu dapat ditempatkan disebelah kanan atau diatas manfaat jalan.

Penempatan Rambu Peringatan

- 1) Rambu peringatan wajib ditempetkan pada jarak 80 meter atau pada jarak tertentu sebelum tempat bahaya dengan memperhatikan lalu-lintas, cuaca dan keadaan jalan yang disebabkan oleh faktor geografis, geometris dan permukaan jalan agar mempunyai daya guna sebesar-besarnya .

- 2) Jarak antara rambu dan permulaan bagian jalan yang berbahaya, dapat dinyatakan akan dengan papan tambahan apabila jarak antara rambu dan permulaan bagian jalan yang berbahaya tersebut tidak dapat diduga oleh pemakai jalan dan tidak sesuai dengan keadaan biasa.
- 3) Rambu peringatan ditempatkan pada sisi jalan dengan jarak minimal :
 - (1) 350 m untuk jalan raya dengan kecepatan melebihi 80 km/jam.
 - (2) 160 m untuk jalan raya kecepatan minimal 60 km/jam.
 - (3) 80 m untuk jalan raya dengan kecepatan tidak melebihi 60 km/jam.
- 4) Rambu peringatan ditempatkan pada sisi jalan dimana dimulai dan sampai akan berakhirnya radius tikungan dengan jarak antara masing rambu-rambu tersebut maksimal 4 meter.
- 5) Untuk rambu peringatan kereta api jarak penempatannya diukur dari rel kereta api yang terdekat (paling tepi)
- 6) Rambu peringatan adanya suatu bahaya dapat diulang penempatannya dengan menambahkan rambu peringatan dibawahnya atau dengan rambu papan tambahan.

Penentuan Rambu Petunjuk

- 1) Rambu petunjuk ditempatkan pada sisi jalan, pemisah jalan atau diatas daerah manfaat jalan sebelum tempat, daerah atau lokasi yang dituju.
- 2) Rambu petunjuk tikungan ditempatkan sebelum lokasi yang dituju dengan jarak minimal :
 - 1) 350 m untuk jalan raya dengan kecepatan melebihi 80 km/jam.

- 2) 160 m untuk jalan raya dengan kecepatan minimal 60 km/jam dan tidak melebihi dari 80 km/jam.
- 3) 80 m untuk jalan raya dengan kecepatan tidak melebihi 60 km/jam.
- 4) Rambu petunjuk ditempatkan sebelum lokasi yang ditunjuk harus dilengkapi dengan papan tambahan menyatakan jarak seperti dimaksud dalam ayat (2) pasal ini.

Pemasangan Rambu

- 1) Posisi daun rambu menurut arah lalu-lintas :
 - (1) Rambu lalu-lintas yang ditempatkan pada sisi jalan sebelah kiri menurut arah lalu-lintas, pemasangan/posisi daun rambu diputar 15 derajat berlawanan dengan arah jarum jam dari posisi tegak lurus menurut arah lalu-lintas.
 - (2) Rambu lalu-lintas yang ditempatkan pada sisi jalan sebelah kiri menurut arah lalu-lintas, pemasangan/posisi daun rambu diputar 15 derajat searah dengan arah jarum jam dari posisi tegak lurus menurut arah lalu-lintas.
 - (3) Rambu lalu-lintas jalan yang ditempatkan pada awal pemisah jalan dan di atas manfaat jalan, pemasangan/posisi daun rambu tegak lurus terhadap arah lalu-lintas.
 - (4) Pemasangan daun rambu dalam satu tiang maksimal 2 buah daun rambu.

2) Ketinggian Daun Rambu Terhadap Permukaan Jalan

(1) Pemasangan ketinggian daun rambu yang ditempatkan pada sisi jalan minimal 175 cm dan maksimal 265 cm dihitung dari bagian atas permukaan jalan sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah.

(2) Pemasangan ketinggian daun rambu yang ditempatkan diatas daerah manfaat jalan adalah 500 cm dihitung dari bagian atas permukaan jalan sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah.

3) Jarak Daun Rambu terhadap Sisi Jalan Bagian Luar

(1) Jarak pemasangan antara daun rambu yang terdekat dengan bagian tepi jalan yang dilalui kendaraan adalah minimal 60 cm.

(2) Rambu lalu-lintas jalan yang ditempatkan pada pemisah jalan (median), sisi daun maksimal harus sejajar dengan sisi jalan yang paling luar, jika kondisi pemasangan pada ayat 1 pasal ini tidak memungkinkan.

Ketentuan Lain-lain

Pada ruas-ruas jalan yang telah digunakan tanda-tanda permukaan jalan, berdasarkan keputusan ini, berlaku ketentuan :

- 1) Dilarang mengemudikan kendaraan dengan cara memotong atau melintasi tanda garis utuh membujur.
- 2) Pengemudi kendaraan jika akan mengubah haluan atau berpindah jalur terlebih dahulu harus mengatakan hal tersebut dengan isyarat yang telah ditentukan kepada pemakai jalur lainnya.

BAB III

METODE ANALISIS DAN DATA

III. 1. DATA

Pada bab ini penulis memaparkan Metode yang akan digunakan untuk menyajikan data yang didapat dan juga metode yang digunakan, beserta dengan pengertian yang dimaksudkan.

Data merupakan keterangan tentang suatu hal yang didapat, diketahui, dan dianggap dari hasil pengamatan atau percobaan dan hal tersebut berkaitan dengan waktu dan tempat. Data yang saat ini digunakan oleh penulis didapat dengan menggunakan penelusuran literature, berupa data yang didapat dengan cara mengumpulkan sebagian atau semua data yang telah ada atau laporan dari peneliti sebelumnya. Penelusuran literature ini disebut juga dengan pengamatan tidak langsung. Data yang disediakan oleh penulis berupa : Data sekunder dan data primer.

Data Sekunder : olahan data dari laporan polisi mengenai kecelakaan yang terjadi di jalur busway dari tahun 2004 – 2007

Data Primer : rekaman handycam mengenai kepadatan pada jalur tertentu yang rawan terjadinya kecelakaan, foto-foto yang diambil saat penulis melakukan penulisan skripsi ini.

III. 2. Teori Analisa

A. Analisis Tabulasi Sederhana

Analisis tabulasi sederhana adalah analisis yang bertujuan untuk membuat suatu dugaan berdasarkan data kecelakaan yang didapat oleh penulis, biasanya data kecelakaan tersebut berdasarkan waktu, hari, tipe tabrakan, jenis kendaraan, pola kecelakaan, lokasi kecelakaan, dan keadaan yang menyebabkan kecelakaan.. Jika suatu kecelakaan terjadi pada lokasi tertentu, maka dalam analisis ini akan dicoba untuk dimengerti mengapa kecelakaan itu bisa terjadi, dan faktor - faktor apa saja yang menyebabkan kecelakaan itu terjadi.

B. Analisa Tabulasi silang

Metode analisis ini banyak digunakan, dikarenakan mudah dan sangat sederhana. Metode analisis tabulasi silang ini mencakup analisis univariate, bivariate, dan multivariate. Pada metode ini variable ada yang berperan sebagai variable independen (variable yang mempengaruhi) dan variable dependen (variable yang dipengaruhi).

Univariate

Analisis univariate dengan menggunakan analisis table tersebut hanya memuat informasi satu variable saja. Biasanya table ini disebut dengan table distribusi frekuensi atau disederhanakan dengan table frekuensi saja, dan disajikan dalam bentuk table dengan angka mutlak, persentase, juga kumulatif persentase. Bahkan dilengkapi dengan sajian gambar yang disebut Histogram, polygon, ogive

C. Analisa Deskriptif

Metode analisa ini digunakan untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap obyek yang diteliti melalui data sample atau populasi sebagaimana adanya, tanpa tanpa melakukan analisa dan membuat kesimpulan yang berlaku umum. Pada metode ini penyajian data yang dilakukan dapat berbentuk diagram batang, diagram lingkaran, grafik.

Dengan menggunakan teori yang ada mengenai penyajian data dalam bentuk yang bervariasi, maka penulis saat ini akan menyajikan data yang didapat dari kepolisian lalulintas POLDA METRO JAYA. Data ini berupa laporan polisi mengenai kecelakaan yang terjadi pada jalur busway, dan juga penyebab yang terkait di dalamnya. Dari data kecelakaan yang ada penulis mengelompokkannya berdasarkan koridor dan juga tahun terjadinya.

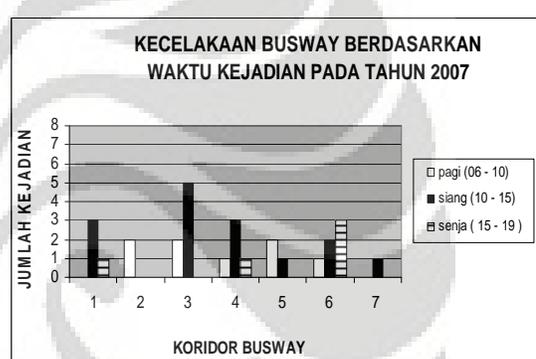
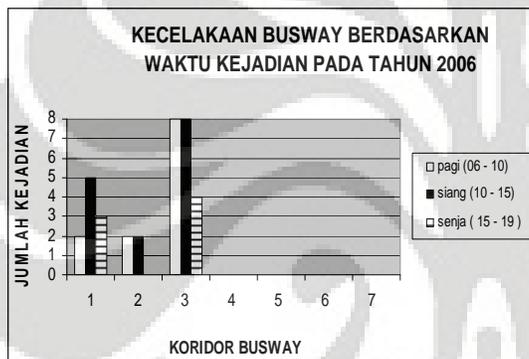
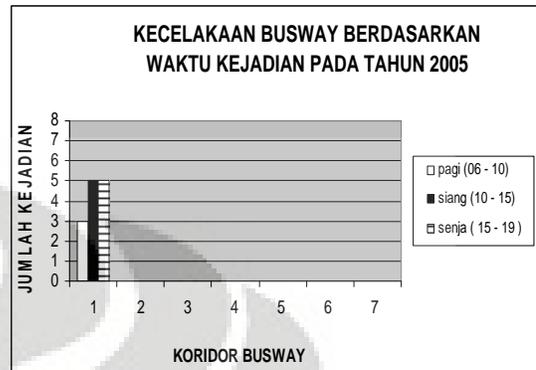
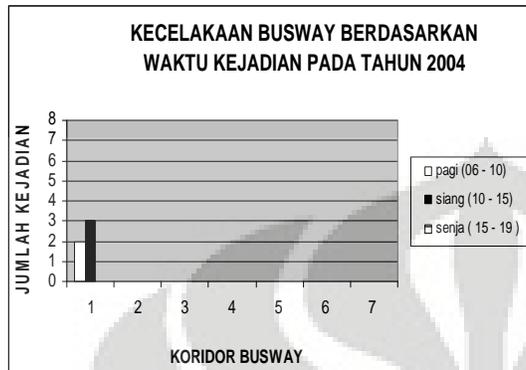
Berikut data data yang ada:

Data berdasarkan waktu

Dalam analisis ini ada 3 pembagian waktu , yaitu :

1. Pagi (Jam 6 - 10)
2. Siang (Jam 10 - 15)
3. Senja (Jam 15 - 19)

Tujuan pengklasifikasian ini bertujuan untuk menentukan kapan waktu sering terjadinya kecelakaan.

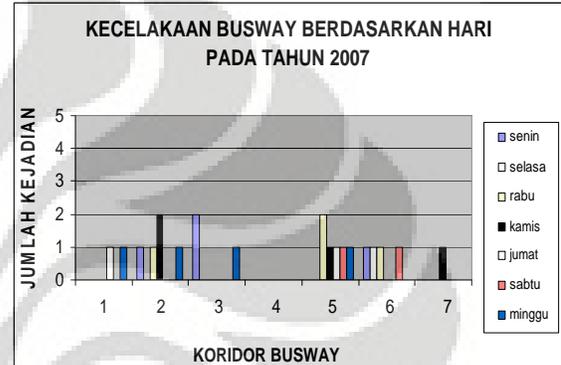
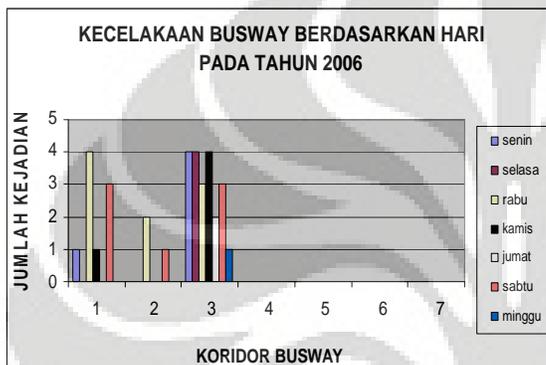
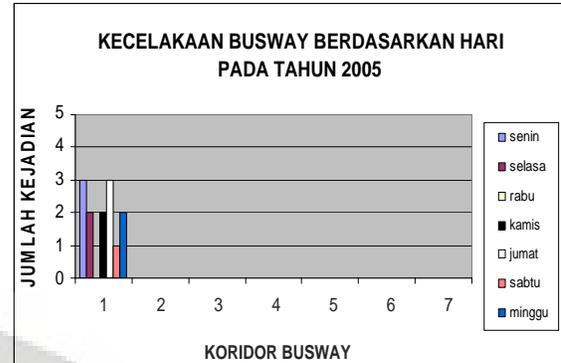
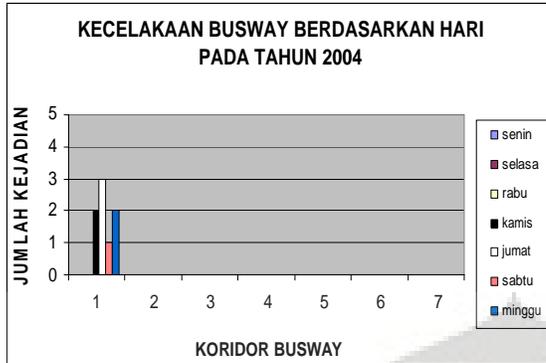


Data berdasarkan hari

Tujuan analisis ini adalah untuk mengetahui pada hari apa saja sering terjadi kecelakaan dan pengaruh hari tersebut terhadap jumlah pengguna kendaraan.

Dalam analisis ini, hari dibagi dalam 7 hari, yakni :

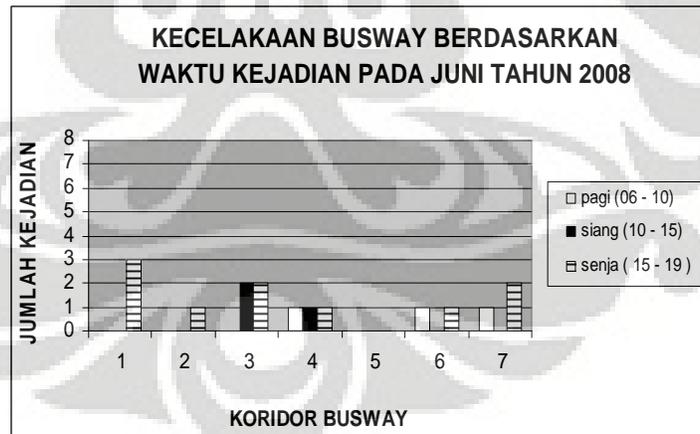
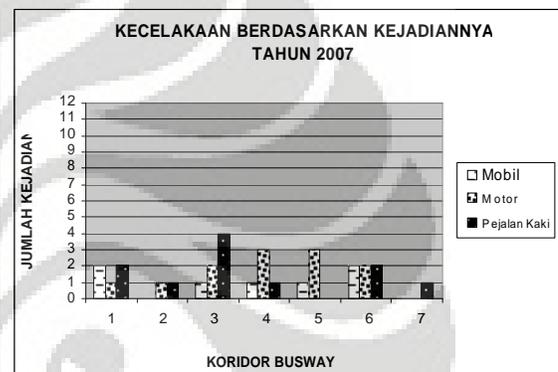
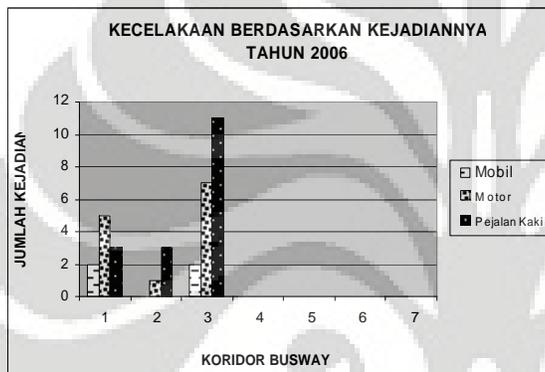
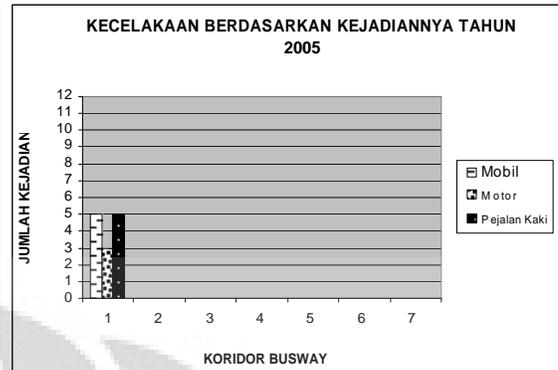
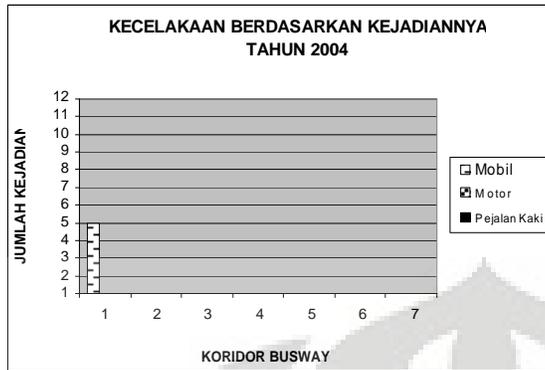
1. senin
2. Selasa
3. Rabu
4. Kamis
5. Jumat
6. Sabtu
7. Minggu



Analisis berdasarkan kendaraan

Analisis ini berdasarkan pada kendaraan yang terlibat, dibagi menjadi 3 bagian :

1. Mobil
2. Sepeda Motor
3. Pejalan kaki

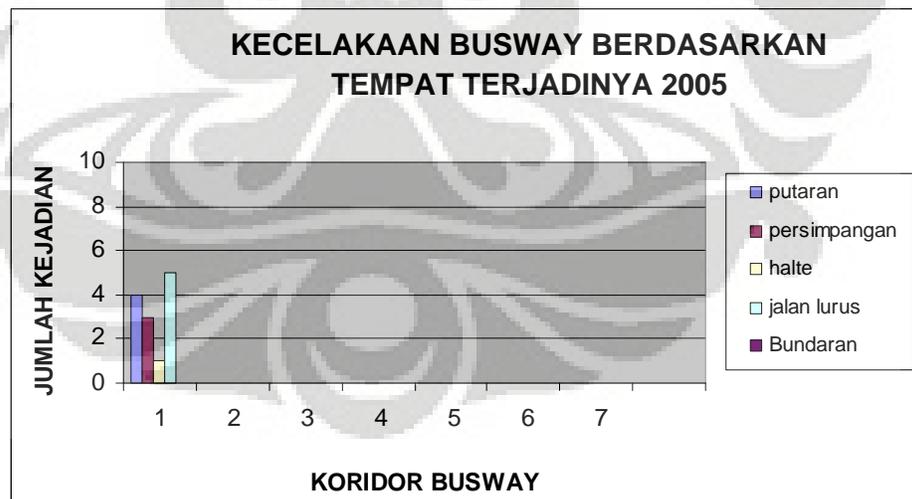
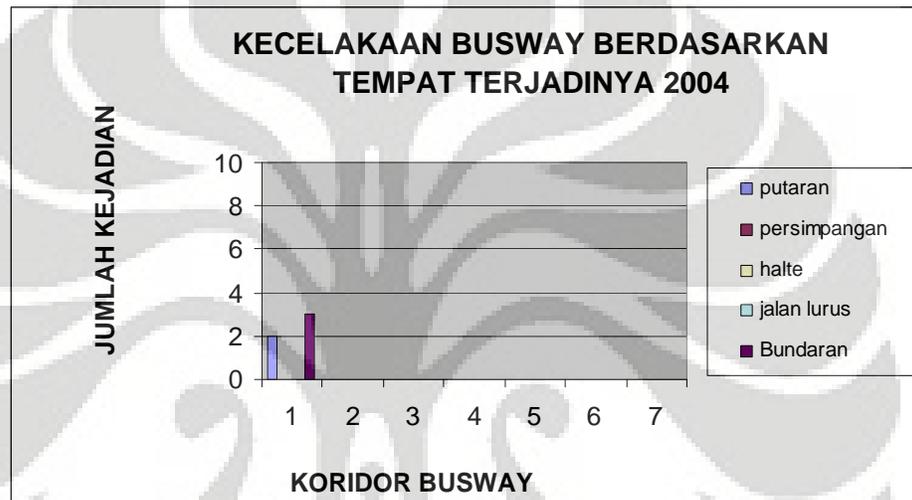


Analisis lokasi kecelakaan

Dari analisis lokasi kecelakaan dapat diketahui pada keadaan jalan mana kecelakaan sering terjadi, sehingga dapat disimpulkan bagaimana kondisi yang

pencegahan yang seharusnya dilakukan. Analisis ini mencakup jalan antara lain :

1. Jalan lurus
2. Persimpangan
3. Putaran
4. Bundaran
5. Halte



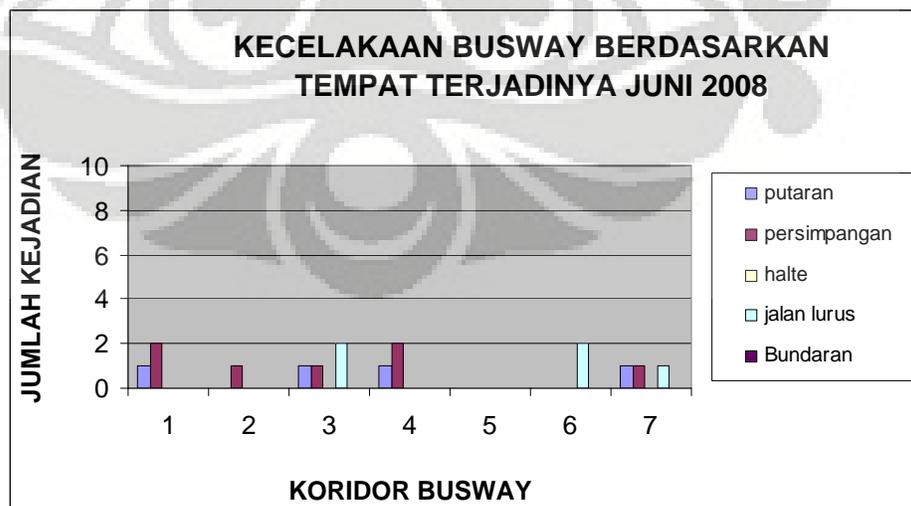
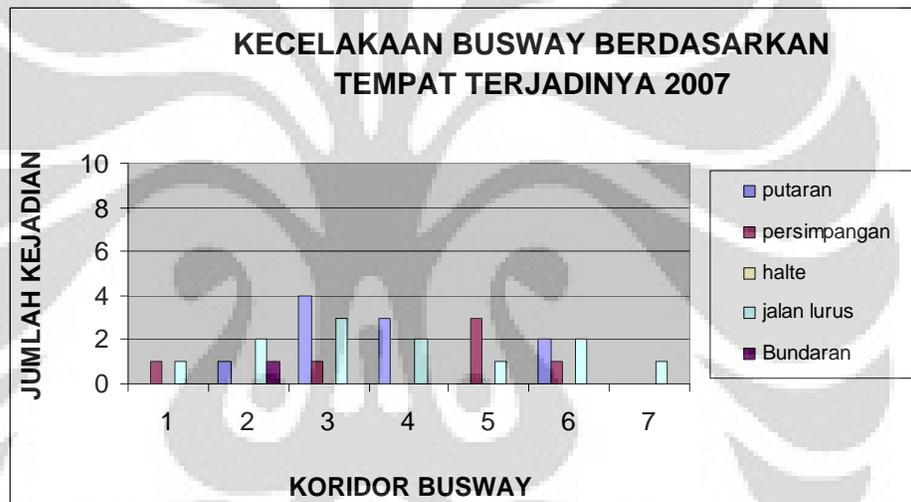
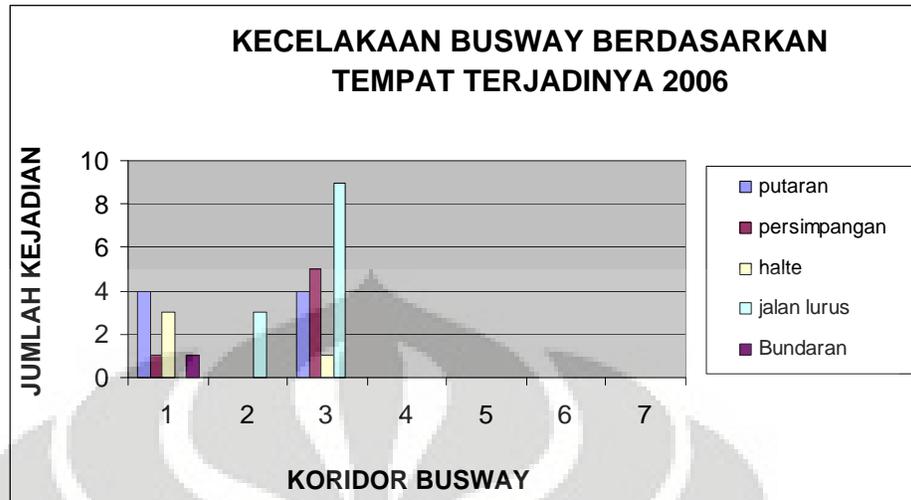
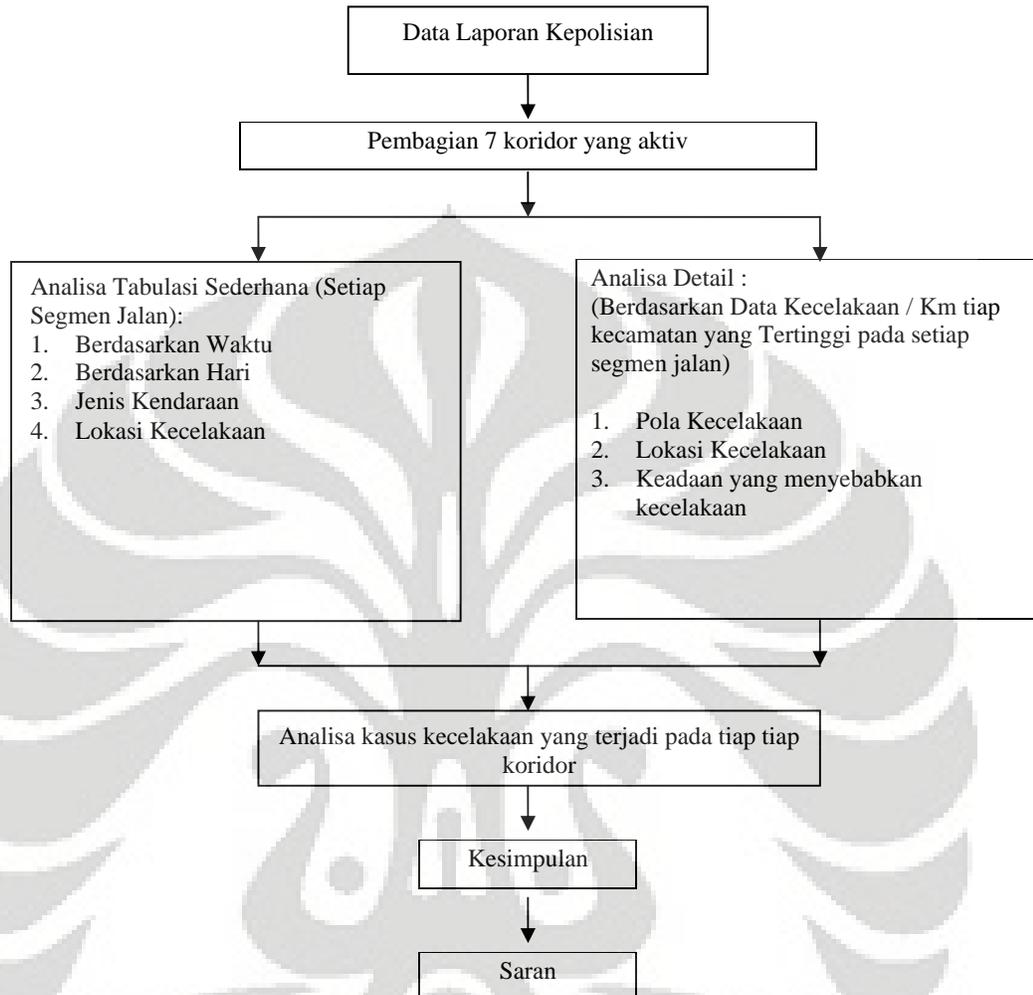


Diagram Alir Penulisan



Selain data yang ditampilkan dalam bentuk diagram, penulis juga memiliki data dalam bentuk tabel yang dapat dilihat sebagai berikut :

POLRI DAERAH METRO JAYA DAN SEKITARNYA
DIREKTORAT LALU LINTAS
Jl. MT Haryono Kav 6 Jakarta Selatan

LAPORAN : KECELAKAAN LALU LINTAS
DIWILAYAH : DIT LANTAS PMJ

TAHUN : 2004 - 2008

BUS WAY

NO	KORIDOR	ROUTE	KEJADIAN						JUMLAH KEJADIAN	KORBAN			JUMLAH KORBAN	KERUGIAN	
			3-3			3-4				MD	LB	LR		BENDA	RUPIAH
			K	L	M	K	L	M							
1.	I	BLOK M - KOTA	2	10	5	0	2	0	36	2	7	9	18	28	37,000,000
2.	II	PULO GADUNG - HARMONI	1	4	3	0	2	0	7	3	7	14	24	17	13,900,000
3.	III	KALI DERES - HARMONI	1	12	0	0	2	0	29	1	11	3	15	20	13,200,000
4.	IV	PULO GADUNG DUKU ATAS	0	5	1	0	0	0	8	1	2	5	8	13	26,850,000
5.	V	KP MELAYU - ANCOL	1	3	1	0	1	0	4	1	0	4	5	8	17,200,000
6.	VI	RAGUNAN - KUNINGAN	1	3	0	0	0	0	8	0	4	2	6	7	29,100,000
7.	VII	KP MELAYU - KP RAMBUTAN	1	1	1	0	0	0	4	0	2	1	3	5	26,000,000
	JUMLAH		7	38	11	0	7	0	96	8	33	38	79	98	163,250,000

Jakarta, 2008
KASI IDIK LAKA

IRVAN PRAWIRA SATYAPUTRA, SIK, Msi
KOMISARIS POLISI NRP 75050526

Setelah melihat tabel yang disajikan dalam kurun waktu 3 – 4 tahun setelah koridor busway beroperasi, terlihat bahwa banyaknya kecelakaan yang terjadi. Karena rata-rata kecelakaan yang terjadi adalah 33 kejadian, ini yang menjadi menarik untuk dibicarakan. Mengapa hal ini sampai terjadi, apakah pemerintah Pemprov DKI Jakarta dan pihak pengelola mengabaikan segi keamanan, dengan mengangkat isu angkutan cepat dan nyaman? Atau memang masih sangat kurangnya persiapan yang dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta dan pengelola busway sebelum moda angkutan umum yang baru ini diluncurkan.

Diagram kecelakaan pada jalur busway yang terjadi dari tahun 2004 sampai dengan 2008 menunjukkan jumlah yang kecelakaan yang terjadi memiliki kecenderungan makin bertambah, dengan jenis dan pola yang semakin beragam untuk setiap koridor yang ada. Selain itu yang menjadi sorotan adalah kecelakaan yang ada terdapat pada daerah putaran, bundaran, persimpangan, jalur lurus, dan halte. Setiap tempat tersebut memiliki angka kecelakaan untuk setiap tahunnya.

Banyak hal yang menjadi faktor dari terjadinya kecelakaan, namun yang sangat signifikan berpengaruh adalah kesalahan manusia. Hal ini yang mendominasi terjadinya kecelakaan, cara mengemudi yang tidak disiplin, dan emosional kontrol yang berpengaruh saat ingin berkendara dengan free flow speed sehingga orang tersebut mengambil jalur busway sebagai alternative. Pada pembahasan skripsi ini penulis berusaha melihat dari 3 bagian penting pengekangan lalu lintas, keberadaan sarana dan prasaranan yang menunjang keberadaan jalur busway, dan penegakan peraturan oleh pihak kepolisian.

Dari data laporan kepolisian mengenai kecelakaan yang terjadi pada jalur

busway penulis mencoba untuk menginvestegasi kejadian yang ada, dengan demikian penulis dapat mengusulkan perbaikan yang dapat dilakukan oleh pihak Trans Jakarta yang bekerja sama dengan Pemprov DKI Jakarta.

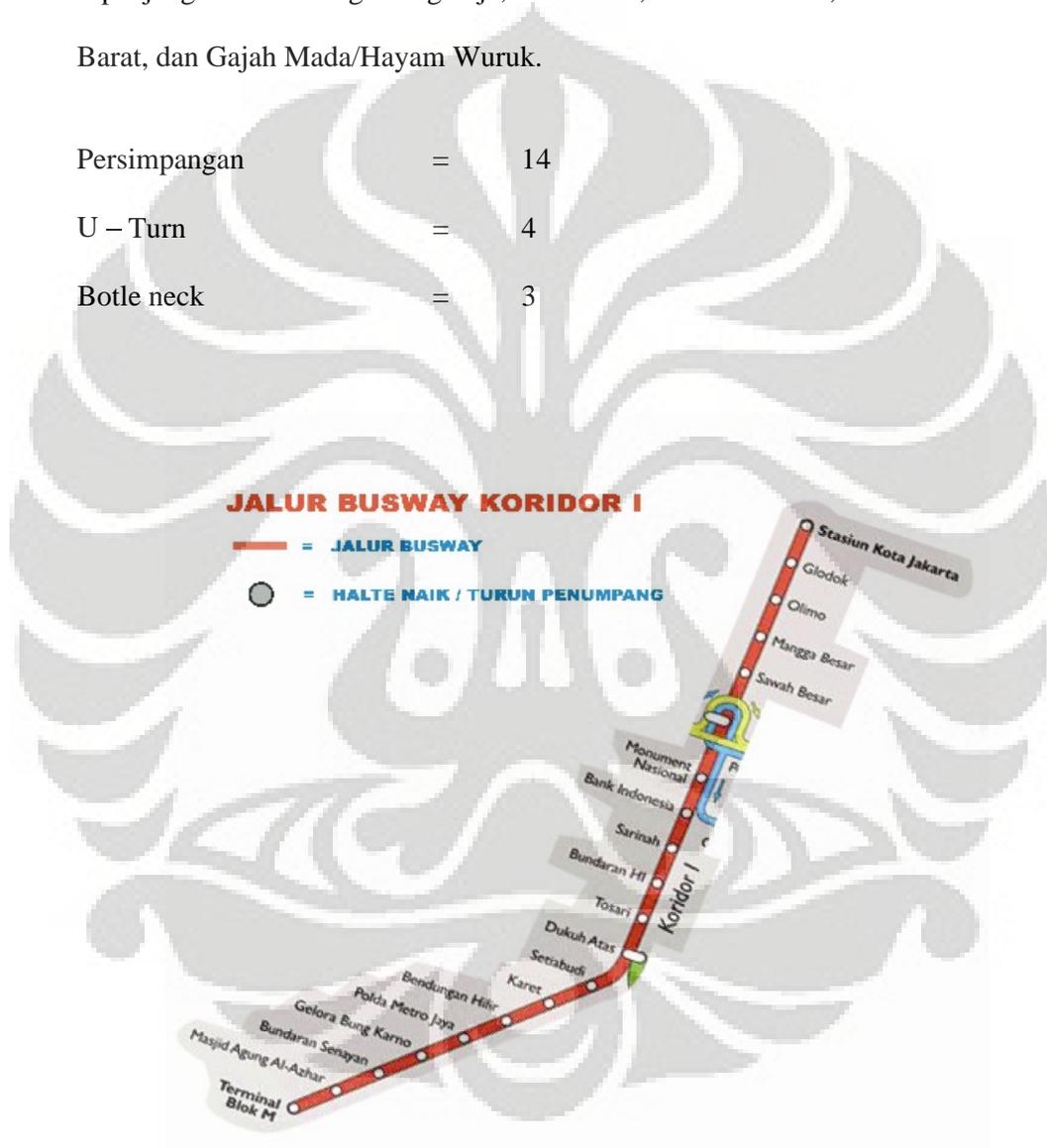
Pada skripsi ini saya melakukan analisa dengan memandangkan data yang didapat dari kepolisian lalulintas dengan kenyataan yang ada dilapangan mengenai kondisi sarana dan prasarana yang menunjang keberadaan dari jalur busway.

No	Koridor	Persimpangan	U Turn / Putaran	Bottle neck	Pengurangan kapasitas jalan
1	Koridor 1 (Blok M - Kota)	14	4	3	5
2	Koridor 2 (Harmoni – Pulo Gadung)	11	8	4	8
3	Koridor 3 (Kali deras – Harmoni)	11	10	4	7
4	Koridor 4 (P. Gadung – Duku atas)	12	14	2	5
5	Koridor 5 (Kp. Melayu - ancol)	14	6	2	4
6	Koridor 6 (Ragunan - Kuningan)	11	13	2	5
7	Koridor 7 (Kp. Ragunan– Kp.Melayu)	10	7	4	5

Koridor I (Blok M-Kota)

Koridor 1 untuk bus TransJakarta beroperasi dengan jurusan Terminal Blok M sampai Halte Stasiun Kota. Jalan-jalan yang dilalui koridor I adalah sepanjang Jalan Sisingamangaraja, Sudirman, MH Thamrin, Medan Merdeka Barat, dan Gajah Mada/Hayam Wuruk.

Persimpangan	=	14
U – Turn	=	4
Botle neck	=	3



Pengurangan kapasitas jalan = 5

Kecelakaan yang terjadi di tahun 2004	=	5
Kecelakaan yang terjadi di tahun 2005	=	13
Kecelakaan yang terjadi di tahun 2006	=	10
Kecelakaan yang terjadi di tahun 2007	=	5

Terlihat jumlah kecelakaan yang terjadi terdapat peningkatan yang signifikan dari tahun 2004 ke 2006, kecelakaan tersebut banyak terjadi pada jalan :

- M H. Thamrin sebanyak 9 kecelakaan
- Jendral Sudirman sebanyak 5 kecelakaan
- Medan merdeka barat sebanyak 6 kecelakaan
- Sisingamangaraja 4 kecelakaan
- Majapahit sebanyak 3 kecelakaan, dll

Jl Thamrin Bundaran HI

- 1 = U Turn
- 2 = Persimpangan
- 3 = Bundaran
- 4 = Jalan Lurus
- 5 = Halte

Jalan Thamrin																										
2004					2005					2006					2007					2008						
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
B vs MTR																										
B vs MBL			2			1		1		1	1		1			1							1			
B vs P																										
	0	0	2	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Jl Jend Sudirman di bundaran senayan

Jalan Jend. Sudirman																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR																									
B vs MBL			1																						
B vs P										1					3										
	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Jl.Merdeka Barat

Jalan Merdeka Barat																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR							1														1				
B vs MBL	1						1																		
B vs P									1										1						
	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0

Jl. Sisingamangaraja

Jalan sisingamangaraja																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR							1																		
B vs MBL	1								1																
B vs P							1																		
	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Jl. Majapahit

Jalan Majapahit																										
2004					2005					2006					2007					2008						
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
B vs MTR											1															
B vs MBL																				1				1		
B vs P																				1						
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0

Jalan Thamrin terjadi 9 kecelakaan dengan distribusi kecelakaan sebagai berikut :

Tahun 2004 terjadi 2 kecelakaan busway dengan mobil, tahun 2005 terjadi 3 kecelakaan antara busway dengan mobil, tahun 2006 terjadi 2 kecelakaan antara busway dan mobil, dan tahun 2007 terjadi 1 kecelakaan antara busway juga dengan mobil.

Pada tahun 2004 kecelakaan yang terjadi 2 kejadian di bundaran, kebanyakan terjadi pada pagi hari. 2 kasus kecelakaan yang terjadi di bundaran diakibatkan oleh pengemudi yang menerobos lampu merah, dan satu lagi karena memotong jalur busway pada saat ingin berbelok.

Menurut laporan polisi kondisi lalu lintas yang ada pada saat itu ramai lancar, semua lampu lalu lintas yang ada pada saat ini berfungsi dengan normal. Selain lampu lalu lintas terdapat juga rambu rambu lalu lintas berupa pemberitahuan jalur busway, rambu kendaraan lain dilarang melintas pada jalur busway, rambu yang menandakan bundaran dan tanda belokan yang ada pada bundaran tersebut. Pada dasarnya kecelakaan tersebut terjadi karena kelalaian pengemudi, dan kondisi lalu lintas yang ramai sehingga mengharuskan mobil

pribadi bersinggungan dengan busway. Memang perlu adanya pengawasan lalu lintas pada tempat seperti bundaran HI karena faktor ini dapat mengendalikan seorang pengemudi sehingga orang tersebut akan berhati-hati dalam mengendarai kendaraannya

Tahun 2005 kecelakaan yang terjadi meningkat menjadi 3 kejadian, diantaranya :

Kecelakaan terjadi pada persimpangan saat sebuah mobil sedan akan berbelok namun pengemudi menerobos lampu merah dan tertabrak dengan busway yang sedang melintas. Selain itu pada jalur busway sebuah mobil melintas di jalur busway dan melakukan pengereman mendadak pada saat yang bersamaan sebuah busway berada tepat di belakang mobil tersebut. Kondisi jalan yang buruk mengakibatkan mobil tidak dapat melakukan akselerasi pengereman dengan baik. Seharusnya mobil tersebut tidak melintas pada jalur busway yang memang hanya digunakan khusus untuk busway. Selain itu kondisi jalan yang sangat jelek pada koridor 1, khususnya jalan Thamrin membuat pengereman tidak dapat dilakukan dengan baik. Pada putaran di jalan Thamrin, sebuah mobil melaju dari arah yang berlawanan dengan busway dan memutar pada putaran tersebut, namun pengemudi tidak melihat busway yang melaju. Ini diakibatkan dari kurangnya rambu peringatan yang ada. Sebagai contoh rambu yang memberitahukan bahwa ada putaran tertutup oleh rindangnya pohon yang berada di daerah tersebut,

Tahun 2006 terjadi 2 kecelakaan yang terjadi pada bundaran dan perputaran. Pada bundaran HI mobil dan busway menerobos lampu merah karena ketidaksabaran dari pengemudi busway sehingga menabrak mobil yang sedang

melaju. Selain itu kejadian yang lain terjadi di perputaran jalan Thamrin dengan arah yang sama antara mobil dan busway yang sedang melaju. Pada perputaran tersebut memang dilengkapi dengan rambu petunjuk jalan yang menandakan terdapat putaran di daerah tersebut. Akan tetapi tanda peringatan hati-hati yang mengingatkan bahwa ada putaran dan harus mengurangi kecepatan tidak ada, atau memang kesadaran berkendara yang memang belum baik.

Tahun 2007 terjadi 1 kasus kecelakaan, sebuah mobil melaju dari arah semanggi dan berusaha membelok ke arah kebon sirih yang seharusnya tidak boleh, sehingga Busway menabrak mobil tersebut. Hal ini sangat terlihat bagaimana mental pengemudi yang mengemudi mobil tersebut.

Pada ruas jalan Sudirman muncul keterkaitan kecelakaan yang terjadi pada pejalan kaki, sejumlah 3 kejadian

Kecelakaan yang terjadi pada ruas busway di jalan di Jendral Sudirman antara pengendara busway dan pejalan kaki yang akan menyebrang. Terjatuh dari halte akibat terburu-buru, sehingga sopir busway tidak sempat untuk melakukan pengereman secara baik.

Pada ruas jalan Jl. Merdeka Barat terjadi pada pejalan kaki yang akan menyebrang jalur busway dan juga motor yang akan memutar di depan kantor Departemen Perhubungan.

Kecelakaan yang terjadi pada pejalan kaki dikarenakan tidak adanya tanda yang menunjukkan pada pengemudi busway bahwa di tempat tersebut disediakan tempat untuk menyebrang, selain itu pada halte perhentian di depan departemen perhubungan tidak ada jembatan yang menghubungkan lajur kanan dan kiri.

Kecelakaan yang mengakibatkan pengendara motor terjadi dikarenakan sepeda motor yang melaju di jalan merdeka barat arah selatan akan memutar tetapi ternyata kecepatan sepeda motor berkurang dan busway melaju disampingnya dan menabrak pengendara motor disebelahnya. Sementara kecelakaan mobil yang terjadi saat Mobil sedan bersinggungan dengan busway dari arah yang berlawanan pada saat akan berbelok di jalan merdeka barat depan putaran dishub jakpus

Pada ruas jalan Sisingamangaraja, untuk tahun 2006 – 2007 tidak terjadi kecelakaan lagi. Menurut laporan polisi kecelakaan yang terjadi pada tahun-tahun sebelumnya dikarenakan motor yang melaju di jalan Majapahit tiba-tiba memutar di putaran tersebut dan terhantam oleh busway yang sedang melaju cepat dari arah yang berlawanan. Selain itu kecelakaan terjadi pada jalur lurus, pada jalur busway, menurut laporan polisi pengendara sedan melaju pada jalur busway dan melakukan pengereman sementara busway tepat-taksi memutar di jalan sisingamangaraja dan bersinggungan dengan busway yang melaju pada arah yang bersamaan. Seorang pejalan kaki melintas di jalur Busway dan tertabrak oleh busway dengan kecepatan tinggi, kasus ini juga pernah terjadi pada jalur busway.

Koridor II (Pulo Gadung – Harmoni)

Koridor 2 untuk bus TransJakarta beroperasi dengan jurusan Terminal Pulo Gadung (Jakarta Timur) sampai Halte Harmoni Central Busway (Jakarta Pusat). Jalan-jalan yang dilalui koridor 2 adalah sepanjang Jalan Perintis Kemerdekaan, Suprpto, Senen Raya, Pejambon, Medan Merdeka Timur,

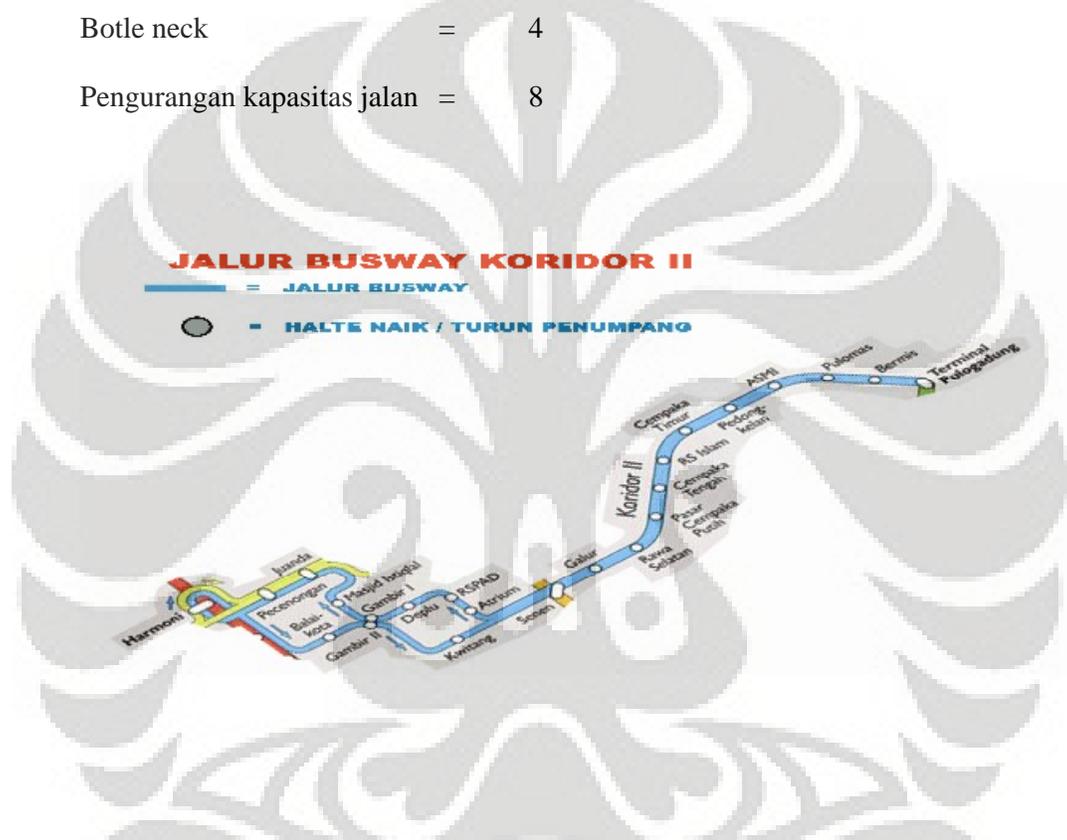
Veteran, dan berputar di Halte Harmoni Central Busway. Untuk arah sebaliknya melewati Jalan Medan Merdeka Barat, Medan Merdeka Selatan, Kwitang, Suprpto, dan seterusnya hingga kembali ke Terminal Pulo Gadung

Persimpangan = 11

U – Turn = 8

Bottle neck = 4

Pengurangan kapasitas jalan = 8

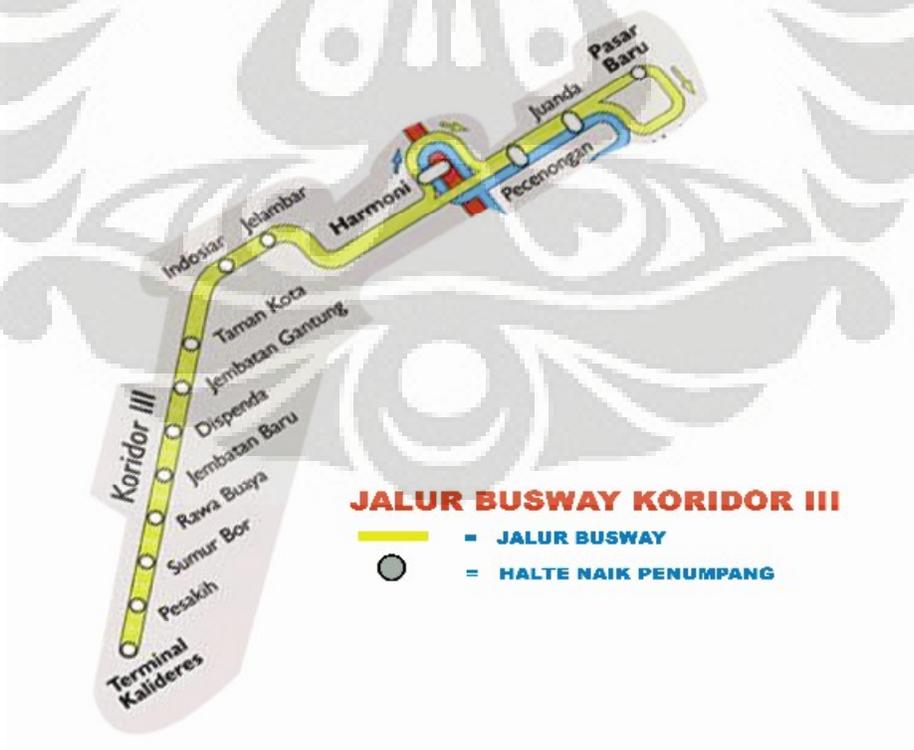


Koridor II																								
2004					2005					2006					2007					2008				
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Balik Papan Gambir																								
B vs MTR																				1	2	3	4	5
B vs MBL																								
B vs P														1										
Senen Raya																								
B vs MTR																								
B vs MBL																								
B vs P														1										

Koridor III (Harmoni – Kalideres)

Koridor 3 untuk bus TransJakarta beroperasi dengan jurusan Terminal Kalideres (Jakarta Barat) sampai Halte Pasar Baru (Jakarta Pusat). Jalan-jalan yang dilalui koridor 3 adalah sepanjang Jalan Daan Mogot, S. Parman, Raya Tomang, Gajah Mada/Hayam Wuruk, dan Juanda. Untuk arah sebaliknya melewati Jalan Veteran dan langsung ke Tomang Raya tanpa melewati Harmoni Central Busway dan seterusnya hingga kembali ke Terminal Kalideres.

Persimpangan	=	11
U – Turn	=	10
Bottle neck	=	4
Pengurangan kapasitas jalan	=	7



Koridor III

Daan Mogot																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR											2										1	1			
B vs MBL											2														
B vs P													8	1	1			1							2
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	8	1	1	0	0	1	0	1	1	0	2	0

S Parman																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR											1			2		2									
B vs MBL																									
B vs P											1	2													
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Kasus kecelakaan yang terjadi pada koridor ini sangat besar semenjak koridor ini mulai beroperasi di tahun 2006 sampai dengan 2008 berjumlah 27 kejadian kecelakaan dan rata-rata kejadian terjadi di sepanjang jalan daan mogot dan jalan S. Parman .

Pada koridor III kecelakaan yang terjadi banyak diakibatkan jalur busway yang tidak memiliki pembatas atau pagar, sehingga setiap orang yang akan menyebrang dapat menyebrang dengan semaunya. Sementara busway berjalan dengan dengan kecepatan yang tinggi karena berjalan pada jalurnya. Selain itu fasilitas penyebrangan yang kurang tersedia menjadi kendala bagi pejalan kaki untuk menyebrang dengan aman.

Selain itu di sepanjang jalan daanmogot rambu yang menandakan adanya putaran

banyak yang tertutup oleh rindangnya pepohonan.

Selain dari pada itu penulis juga menemukan bahwa kondisi jalan dari jalur busway sangat buruk karena terdapat bagian bagian jalan yang rusak dan mungkin berpotensi untuk terjadinya kecelakaan.

Koridor IV (Pulo Gadung – Dukuh Atas)

Koridor 4 untuk bus TransJakarta mulai beroperasi secara resmi sejak tanggal 27 Januari 2007 dengan jurusan Terminal Pulo Gadung sampai Halte Dukuh Atas 2. Jalan-jalan yang dilalui koridor 4 adalah sepanjang Jalan Bekasi Raya, Pemuda, Pramuka, Matraman, Tambak, Sultan Agung, dan Halimun.

- Persimpangan = 11
- U – Turn = 10
- Botle neck = 4

Koridor IV																								
2004					2005					2006					2007					2008				
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

Pengurangan kapasitas jalan = 7

Jl. Manggarai																									
B vs MTR																									
B vs MBL																									
B vs P																									
Pasar Rumpit																									
B vs MTR																									
B vs MBL																									
B vs P																									
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0
																					1	2	0	0	0



Koridor IV – koridor VII baru mulai beroperasi tanggal 27 Januari, Daerah yang merupakan daerah rawan langgar ada di daerah :

- Jl. Raya Bekasi
- Depan kawasan industri
- Jl. Tambak

Pada daerah tersebut memang terlihat kepadatan yang terjadi, karena ketidakteraturan yang ada, dan juga perempatan yang diramaikan oleh gepeng (gelandang dan pengemis). Selain itu keberadaan pedagang kaki lima membuat jalan semakin sempit sehingga banyak mobil yang memasuki jalur busway. Pada koridor in yang sering sekali terjadi kecelakaan adalah daerah u-turn di jalan manggarai dan depan pasar rumput.

Koridor V (Kampung Melayu – Ancol)

Koridor 5 untuk bus TransJakarta mulai beroperasi secara resmi sejak tanggal 27 Januari 2007. dengan jurusan Terminal Kampung Melayu sampai Halte Ancol. Jalan-jalan yang dilalui koridor 5 adalah sepanjang Jalan Jatinegara Barat, Matraman Raya, Salemba Raya, Kramat Raya, Pasar Senen, dan Gunung Sahari. Untuk arah sebaliknya melewati Jalan Gunung Sahari dan seterusnya sampai Matraman Raya, kemudian masuk ke Jatinegara Timur.

Persimpangan	=	14
U – Turn	=	6
Bottle neck	=	2
Pengurangan kapasitas jalan	=	4



Koridor V																										
		2004					2005					2006					2007					2008				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Kramat Raya																										
B vs MTR																	1	1								
B vs MBL																										
B vs P																										
Salemba																										
B vs MTR																	1									
B vs MBL																										
B vs P																										
Veteran																										
B vs MTR																										
B vs MBL																						1				
B vs P																										
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0

Jalur busway pada koridor V tidak begitu banyak karena koridor tersebut baru di buka pada tahun 2007, akan tetapi ada 4 kasus kecelakaan yang terjadi. Kasus kecelakaan itu terjadi di jalan Kramat Raya, jalan Salemba, Jalan Veteran. Kecelakaan yang terjadi di daerah U – Turn, dan persimpangan dan moda yang bersinggungan adalah motor dan mobil.

Jalam Kramat Raya

Pada jalan ini busway menabrak pengendara motor dari arah yang berlawanan, saat motor melaju tiba tiba dan memutar. Selain itu motor yang akan berbelok pada persimpangan, pada saat motor akan berbelok menuju jalan Cikini Raya.

Jalan Salemba

Kecelakaan yang terjadi di jalan salemba, dikarenakan seorang pengendara motor yang akan memutar di RS. Carolus dan tidak melihat adanya kendaraan busway yang melaju dari arah yang berlawanan.

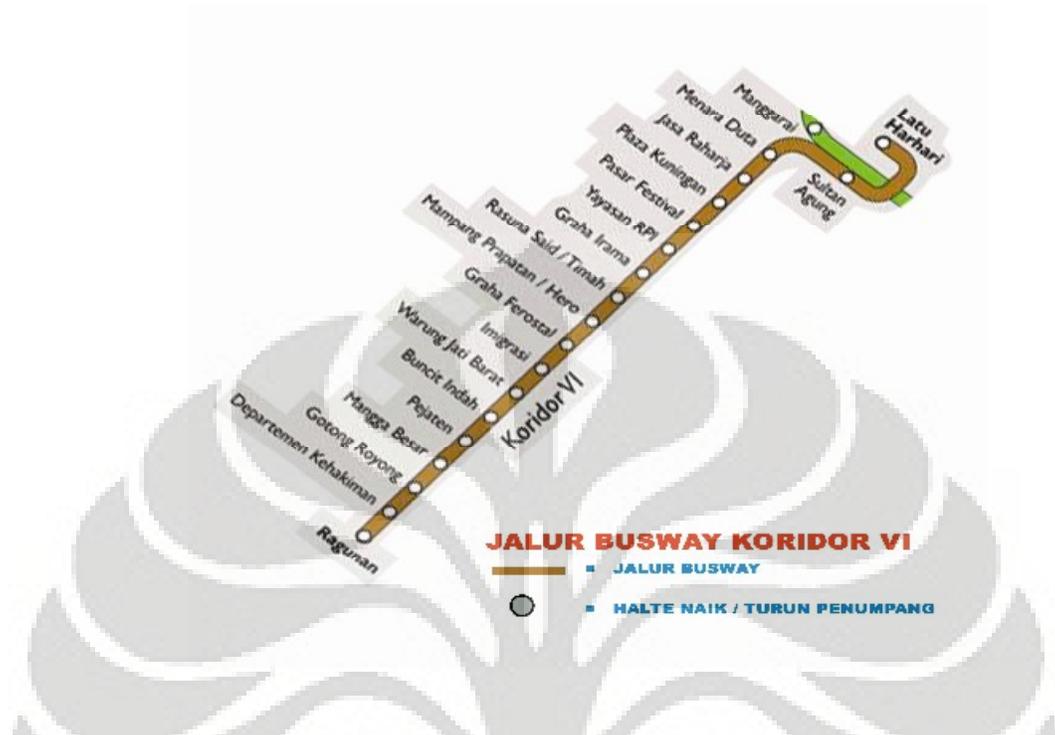
Jalan Veteran

Kelalaian pengendara mobil yang menerobos lampu merah pada persimpangan jalan veteran mengakibatkan terjadinya tabrakan antara mobil dan busway yang sedang melaju.

Koridor VI (Ragunan – Dukuh Atas)

Koridor 6 untuk bus TransJakarta mulai beroperasi secara resmi sejak tanggal 27 Januari 2007 dengan jurusan Halte Ragunan sampai Halte Latuharhari. Jalan-jalan yang dilalui koridor 6 adalah sepanjang Jalan Harsono RM, Warung Jati Barat, Mampang Prapatan, HR Rasuna Said, Latuharhari, Halimun, kembali ke HR Rasuna Said, dan seterusnya sampai ke Ragunan.

Persimpangan	=	11
U – Turn	=	13
Botle neck	=	2
Pengurangan kapasitas jalan	=	5



		2004					2005					2006					2007					2008											
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5							
Buncit																																	
B vs MTR																																	
B vs MBL																				1													
B vs P																				1										1			
Rasuna Said																																	
B vs MTR																				1	1	1											
B vs MBL																					1												
B vs P																														1			
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0

Koridor ini terjadi 8 kecelakaan dan 4 kecelakaan diantaranya terjadi tepat pada jalur busway, diantaranya mobil yang sedang melaju pada jalur busway, dan juga pejalan kaki yang akan menyebrang yang tertabrak oleh busway.

Kondisi yang terjadi pada koridor ini dikarenakan tidak adanya pagar pembatas

pada jalur busway sehingga pejalan kaki dapat dengan leluasa menyebrang jalan, sehingga ketidakhati-hatian pejalan kaki sering menimbulkan kecelakaan. Selain itu padatnya jalan pada jam tertentu membuat kendaraan pribadi menggunakan jalur busway dan dengan tidak hati – hati memutar pada putaran yang berpotongan dengan jalur busway sehingga menimbulkan kecelakaan.

Koridor VII (Kampung Melayu – Kampung Rambutan)

Koridor 7 untuk bus TransJakarta mulai beroperasi secara resmi sejak tanggal 27 Januari 2007 dengan jurusan Terminal Kampung Rambutan sampai Terminal Kampung Melayu. Jalan-jalan yang dilalui koridor 7 adalah sepanjang Jalan Kampung Rambutan, Raya Bogor, Sutoyo, MT Haryono, dan Otto Iskandardinata.

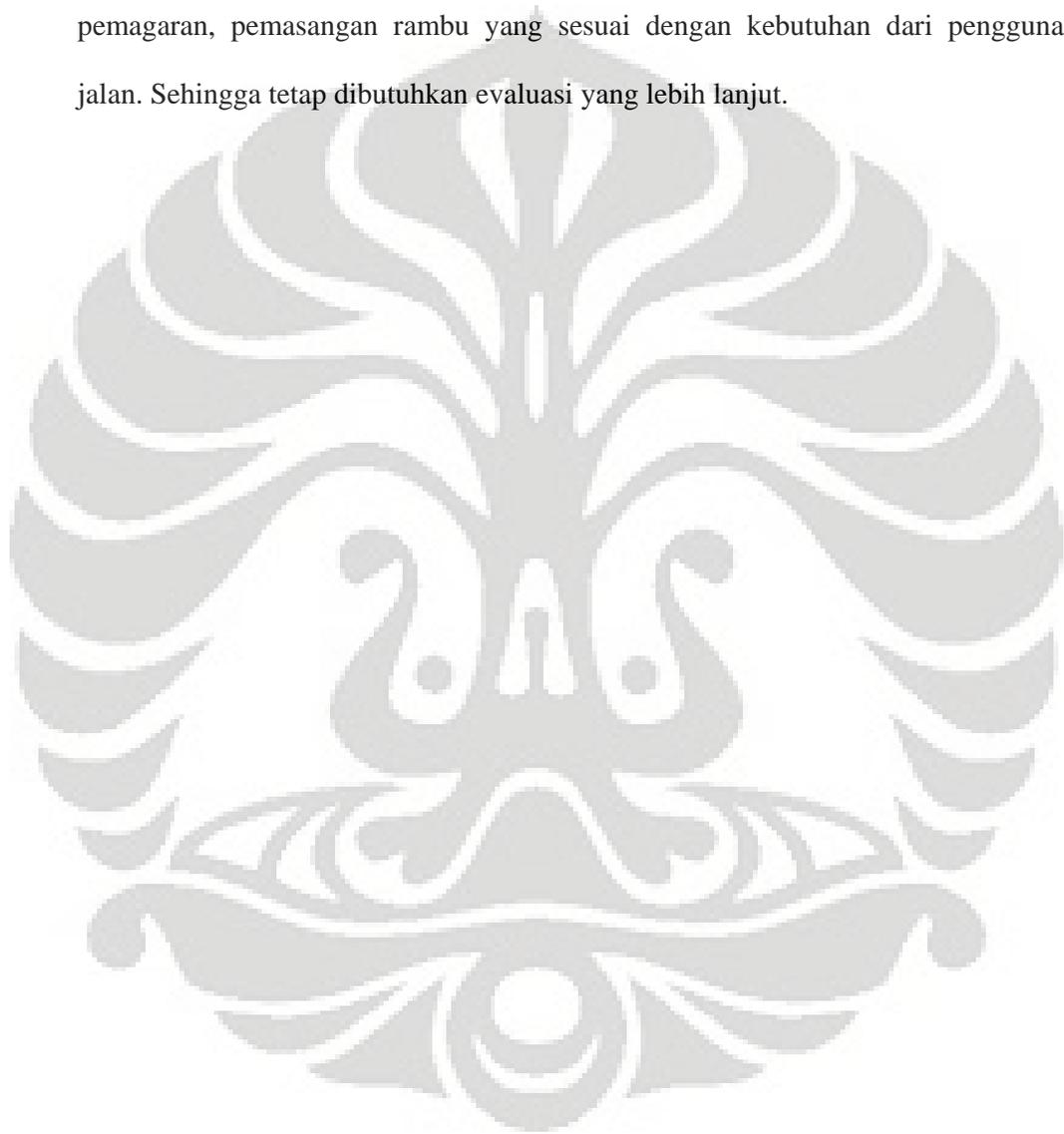
Persimpangan	=	10
U – Turn	=	7
Botle neck	=	4
Pengurangan kapasitas jalan	=	5

Pada koridor ini dari data yang didapatkan hanya terjadi 1 kasus kecelakaan yaitu kecelakaan yang terjadi di jalan otista, terhadap seorang pejalan kaki tertabrak oleh busway pada saat akan menyebrang



Koridor VII																										
		2004					2005					2006					2007					2008				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Otista																										
B vs MTR																										
B vs MBL																										
B vs P																				1						1
DI Panjaitan																										
B vs MTR																										
B vs MBL																										
B vs P																										
TB Simatupang																										
B vs MTR																										
B vs MBL																										
B vs P																										
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Pada koridor ini kecelakaan yang terjadi 4 kasus kecelakaan, dan ini menuntut banyak hal yang harus diperhatikan oleh pengelola busway. Masih banyak jalur yang dilalui oleh busway yang belum memiliki pengamanan yang baik, seperti pemagaran, pemasangan rambu yang sesuai dengan kebutuhan dari pengguna jalan. Sehingga tetap dibutuhkan evaluasi yang lebih lanjut.



BAB IV
PEMBAHASAN
INVESTIGASI DAN TINDAKAN PREVENTIF

Penulis saat ini akan menginvestigasi keadaan yang terjadi dilapangan, khususnya setelah melihat data yang terpaparkan pada bab 3. Apakah yang menjadi penyebab dari terjadinya kecelakaan. Memang jika kita lihat secara sepintas kecelakaan sudah terjadi meskipun umur beroperasinya koridor busway baru 1 tahun. Ini dapat dilihat dari angka kecelakaan yang ada :

Koridor I pada tahun 2004	=	5 kejadian
Koridor II dan III tahun 2006	=	24 kejadian
Koridor IV sampai VII tahun 2007	=	16 kejadian

Dengan demikian memperkuat bahwa kesiapan pemerintah pemprov DKI Jakarta dan pengelola transJakarta kurang baik dalam mengelola kecelakaan setelah jalur busway beroperasi.

Penulis ingin mengetahui kasus kecelakaan yang terjadi ini disebabkan oleh faktor apa saja, sehingga pada pengoperasian koridor yang berikutnya dapat dilakukan persiapan yang lebih maksimal dan menekan angka kecelakaan yang terjadi. Dengan demikian penulis akan membahas kejadian yang terjadi melalui kasus yang sering terjadi pada setiap koridor, mulai dari koridor I sampai VII.

Berikut pemaparan data yang ada untuk mengetahui penyebab dan pencegahan yang dapat dilakukan :

Koridor I : 33 Kejadian Kecelakaan

Jika kita melihat data yang ada, untuk koridor 1 banyak kecelakaan yang terjadi antara busway dan mobil dengan 13 kejadian dari tahun 2004 – 2007. Kecelakaan yang terjadi kebanyakan diakibatkan oleh kelalaian dari pengemudi busway dan juga pengemudi mobil. Ini dapat dilihat dari ringkasan kejadian yang terjadi dilapangan pada laporan polisi

Pada jalan Thamrin, kasus kecelakaan yang terjadi terdapat di daerah bundaran yang merupakan tempat berkumpulnya kendaraan yang akan memutar, ditambah dengan busway yang diharapkan memiliki jalur khusus. Persinggungan antara busway dan kendaraan lain tidak dapat dielakkan, maka dari itu kesabaran dan kehati-hatian serta kesabaran sangat berperan untuk mengendarai kendaraan bermotor di daerah ini. Jalur busway bersinggungan dengan jalan raya sehingga mobil pribadi dapat dengan bebas menggunakan jalur tersebut, hal ini juga dikarenakan perletakan jalur busway memotong jalur umum. Dengan demikian sangat penting untuk menggunakan keberadaan polisi lalulintas dalam mengatur ketertiban di daerah tersebut. Kelalaian pengguna mobil yang memotong jalur busway pada saat berada di bundaran.

Pada koridor I kecelakaan yang terjadi banyak terdapat pada penumpang dan petugas yang ada di halte, yang akan menaiki ataupun menuruni busway. Dari kejadian ini dapat dikatakan bahwa mental pengemudi busway perlu mendapat perhatian. Standart operasi pelaksanaan yang dipegang oleh pengemudi busway harus benar-benar dimengerti dan harus lebih ditanamkan mengutamakan keselamatan penumpang dari apapun yang ada dalam perjalanan. Menurut pihak

pengelola busway standart operasi yang berlaku memang termasuk menjaga keamanan dan keselamatan dari penumpang busway dan juga petugasnya. Hal ini didapat karena memang tidak seharusnya busway berjalan sebelum pintu masuk/keluar tertutup dengan rapat.

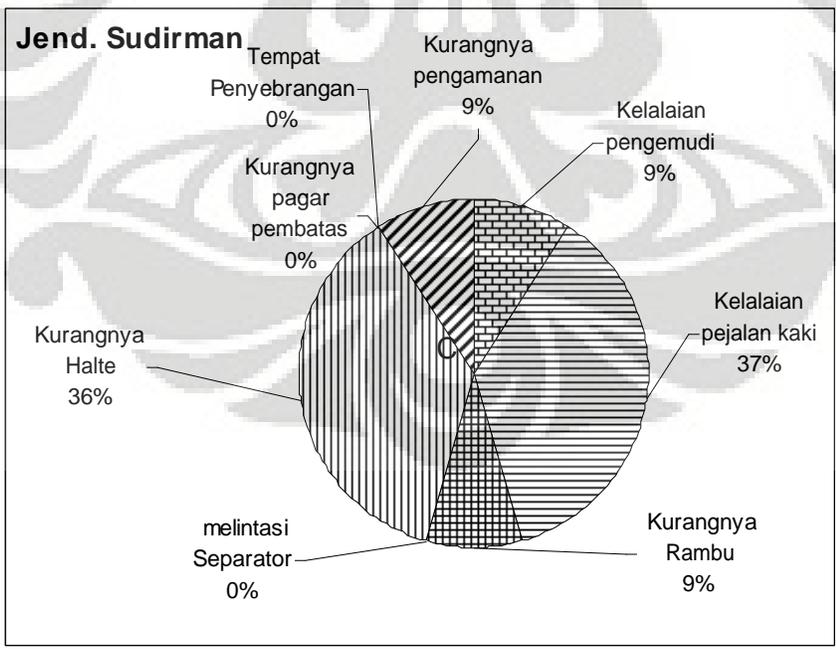
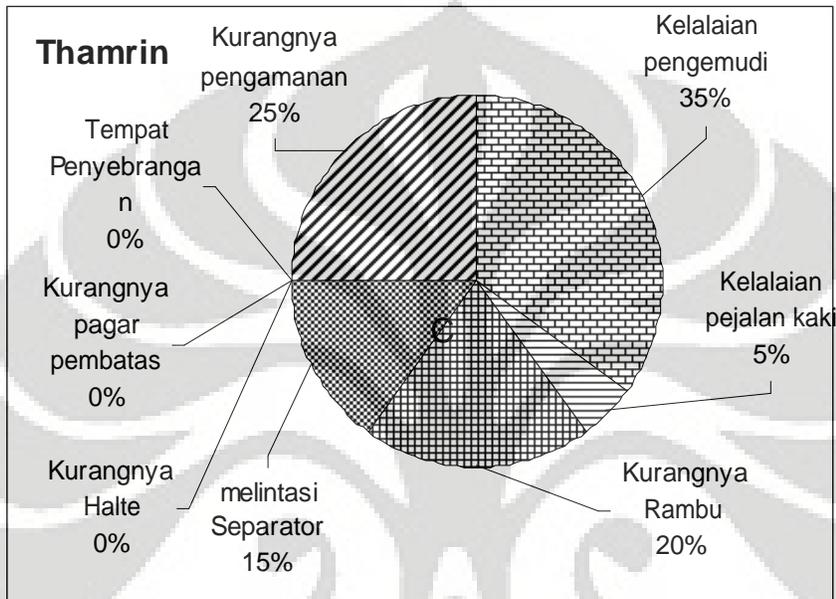
Pada ruas jalan ini kecelakaan yang terjadi antara busway dengan mobil dan juga motor, banyak terjadi di u-turn dan persimpangan. Tahun 2006 sampai dengan 2007 pada ruas jalan ini tidak terjadi kecelakaan, hal ini banyak dikaitkan dengan keberadaan polisi yang ada di setiap persimpangan dan rambu rambu yang dibuat dengan jelas sebelum adanya perputaran. Ini akan membantu pengemudi untuk dapat memutar dengan aman, karena pengemudi dapat mengambi ancang-ancang sebelum kendaraan mereka mengarah untuk memutar.

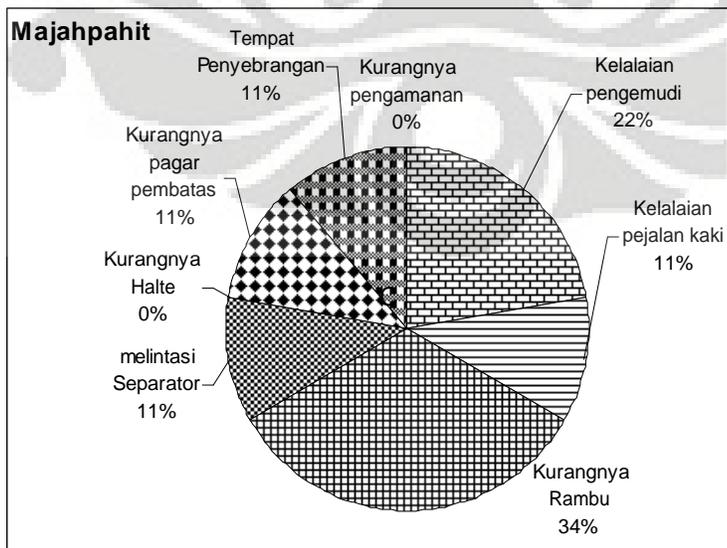
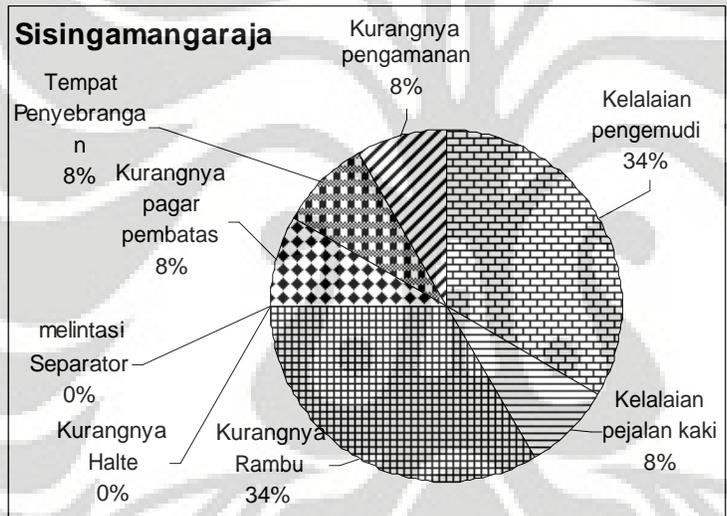
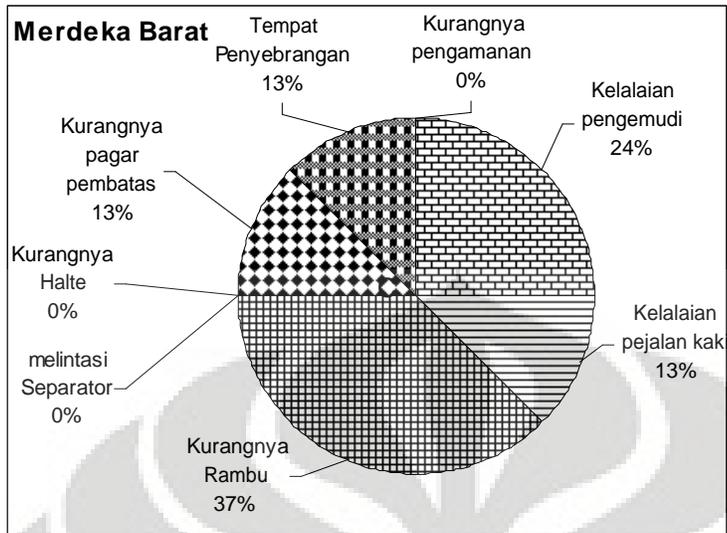


Gambar 1.a

Dari evaluasi yang dilakukan, didapatkan bahwa pada daerah tertentu belum terdapat pembatas antara busway arah utara dan arah selatan. Selain itu juga rambu yang ada pada putaran kurang jelas. Saat ini pemerintahan mengatasinya dengan meletakan petugas DLLAJ bekerja sama dengan polisi setempat untuk

berada pada putaran. Selain itu tempat penurunan halte yang ada harus dilengkapi dengan penyebrangan jalan / Zebra Cross. Dengan demikian sangatlah penting agar penyebrangan ini di ketahui oleh pengemudi busway dan juga penyebrang jalan.





Koridor II dan Koridor III

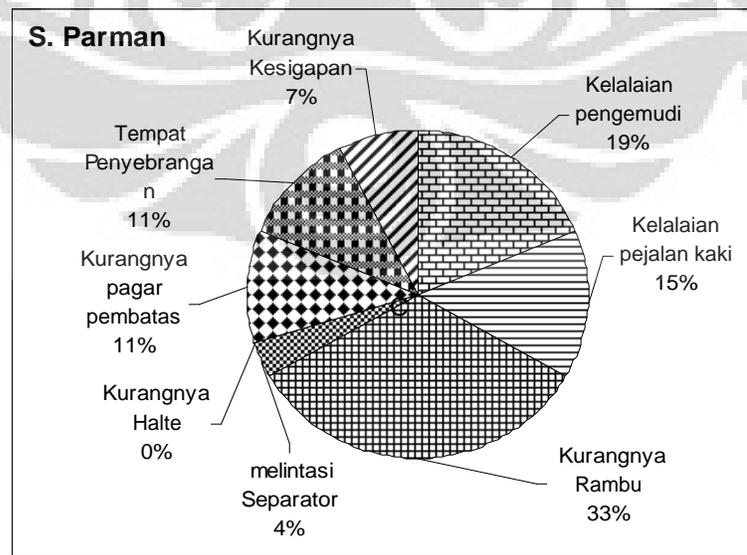
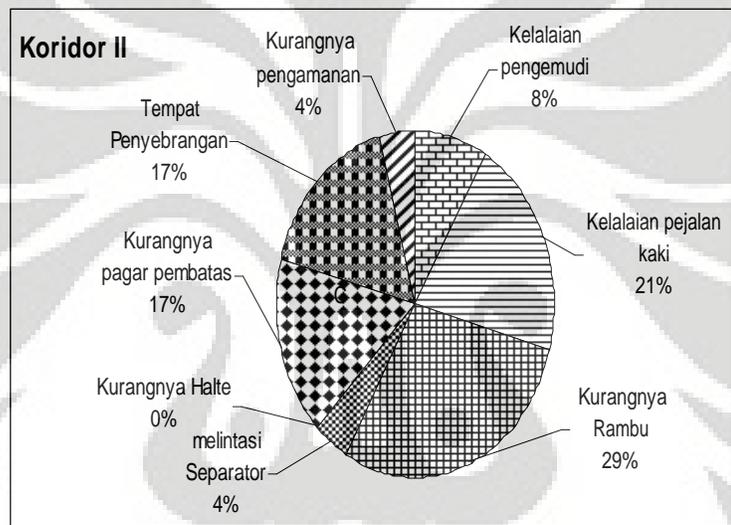
Dalam satu tahun angka kecelakaan yang terjadi pada kedua koridor ini sangat tinggi dengan 4 kecelakaan untuk koridor II dan 20 kecelakaan untuk koridor III, mengapa demikian?

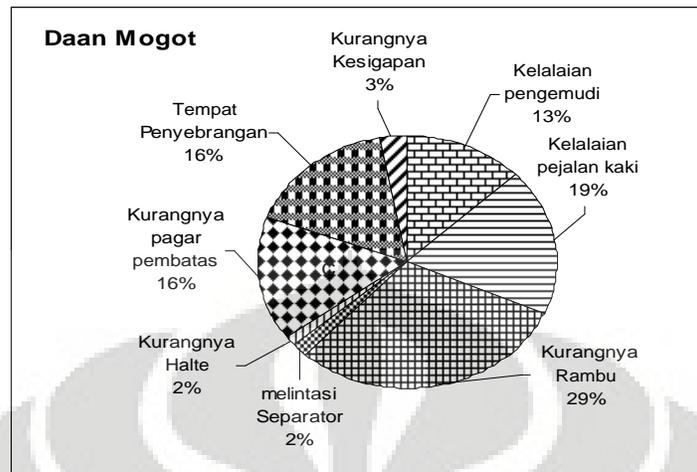


Gambar 2

Dari data kecelakaan yang ada pada tahun 2006, jenis kecelakaan yang mendominasi adalah kecelakaan antara busway dengan pejalan kaki. Pada kedua koridor ini sangat jelas keamanan dari jalur busway belum dipersiapkan dengan baik, karena penyediaan tempat penyebrangan bagi pejalan kaki masih sangat kurang. Apabila sarana penyebrangan ada, diperlukan tanda yang sangat jelas yang menandakan tempat tersebut merupakan sarana yang akan digunakan sebagai tempat penyebrangan. Hal ini dapat dilakukan dengan mengecat jalan dengan warna hitam putih pada jalan yang digunakan untuk penyebrangan, memberikan rambu peringatan yang dapat dilihat oleh pengemudi busway, atau

menggunakan lampu kuning jika memang banyak terdapat pejalan kaki yang melintas menyebrangi jalur busway tersebut. Selain itu pembuatan pagar pengaman yang menjaga agar pejalan kaki tidak menyebrang dengan sembarangan juga belum dibuat secara menyeluruh. Ini yang membuat pejalan kaki memiliki keleluasaan untuk menyebrang di sembarang tempat tanpa memperdulikan keselamatan jiwanya dan juga nyawa orang lain. Hal ini dapat dilihat dalam diagram yang ada.





Pada diagram dapat dilihat Tidak ketersediaannya rambu menjadi penyebab utama pada terjadinya kecelakaan busway, dan juga ketersediaan tempat penyebrangan juga sangat berpengaruh pada keselamatan pejalan kaki. Pada saat ini rambu yang ada pada jalur busway memang berupa larangan untuk memasuki jalur busway, dan peringatan akan jalur yang hanya dipergunakan untuk busway. Akan tetapi sepertinya untuk putaran yang memotong jalur busway perlu adanya peringatan dan himbauan unuk berhati-hati.

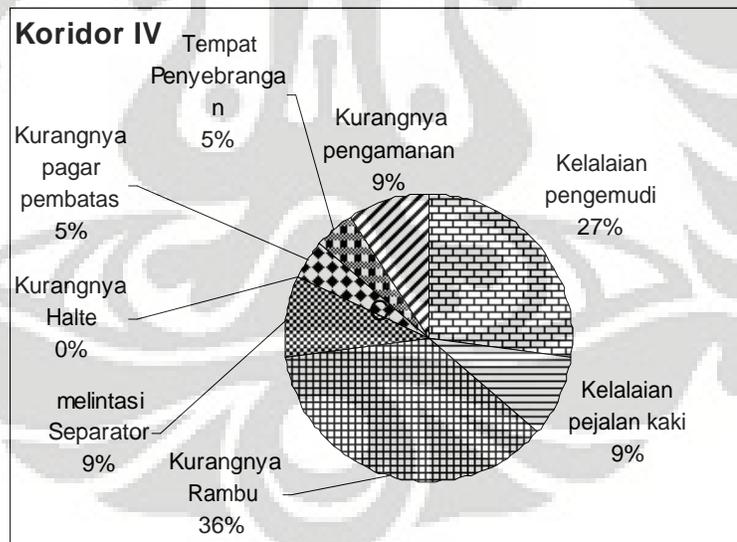


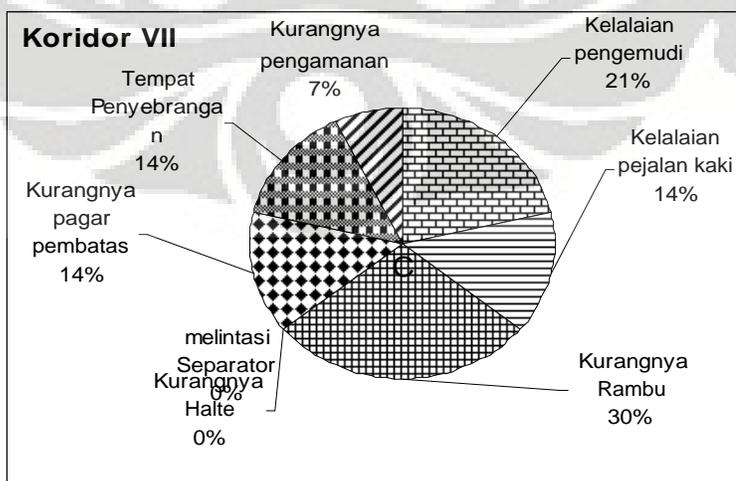
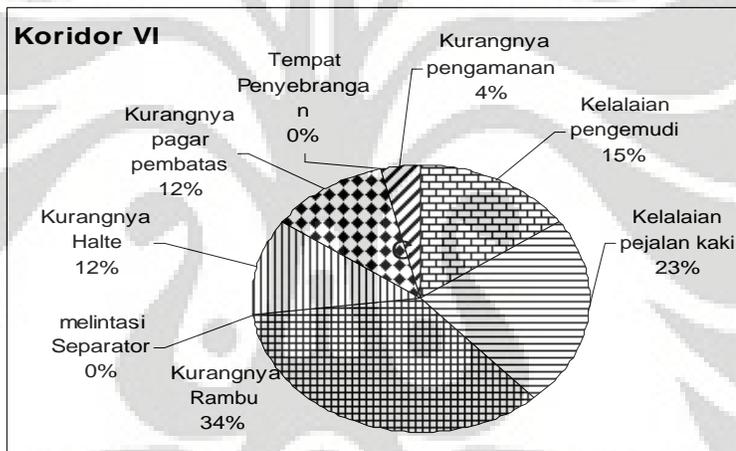
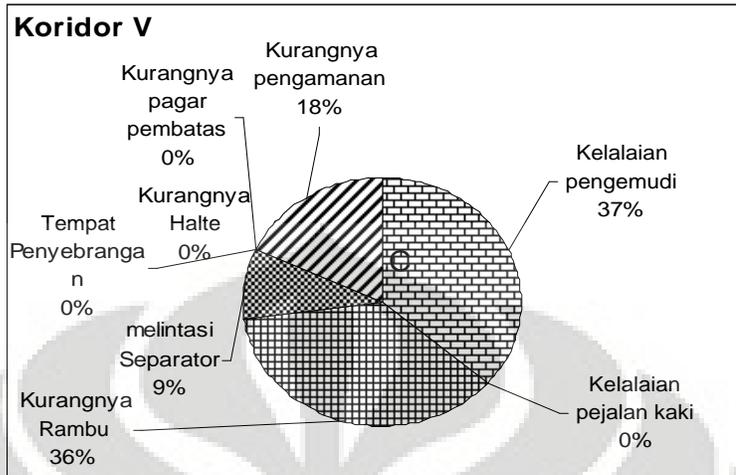
Gambar 3

Pada gambar terlihat dengan jelas bahwa rambu tertutupi oleh pepohonan, ini juga yang membuat pengemudi busway dan selain busway menjadi tidak awas dalam memperhatikan putaran yang ada di depannya, ataupun memperhatikan kendaraan lain yang melintas dari arah yang berlawanan. Dengan demikian ranting pohon yang menghalangi harus di bersihkan dari pandangan, sehingga semua pengemudi dapat dengan leluasa.

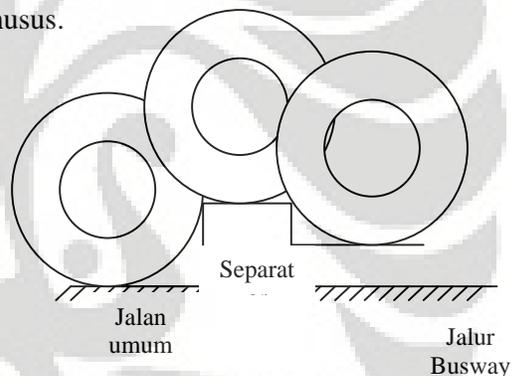
Pada koridor yang ketiga terlihat seimbangny kelalaian yang dilakukan oleh pejalan kaki dan pengemudi, selain itu penyebab yang mendominasi adalah kurangnya penanganan polisi dan rambu, juga kurang prasarana penyebrangan dan pengadaan pagar pembatas.

Koridor IV – VII



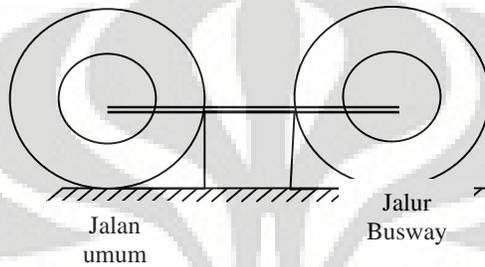


Pada bagian yang ketiga (koridor IV – koridor VII) terlihat dari diagram bahwa keberadaan separator menjadi masalah yang cukup besar. Separator yang ada sering menjadi masalah, diantaranya : separator yang terlalu rendah sehingga kendaraan dapat menaiki separator dan memasuki jalur busway, separator yang tidak diberikan peringatan sehingga pengemudi sering menabrak separator yang ada, belum tertibnya pengadaan separator karena tidak jelas bagian mana yang perlu diberikan separator dan bagian mana yang tidak perlu untuk di berikan separator. Dalam pengoperasiannya saat ini sering kali separator tidak berfungsi dengan sebagaimana seharusnya, yaitu sebagai pembatas dan pemisah antara jalur umum dan jalur busway sebagai jalur khusus.



Separator yang ada saat ini terlihat terlalu pendek, hal ini lebih memudahkan lagi dengan kondisi jalur busway yang lebih tinggi dari jalan umum. Ini akan sangat memudahkan pengendara mobil atau motor untuk masuk jalur busway, karena saat jalur busway lebih tinggi dari jalur utama maka ban kendaraan mobil atau motor akan leluasa untuk menaiki separator dan menuruni ke jalur busway tanpa ada gangguan yang berarti. Seberti gambar dibawah.

Akan tetapi jika jalur busway sama tinggi dengan jalan utama dan dipisahkan dengan separator yang cukup tinggi maka pengemudi akan berfikir ulang untuk melintasi separator dan berpindah jalur dalam situasi apapun. Sebab jika hal itu tetap dilakukan maka yang akan terjadi adalah kendaraan akan menyangkut pada chasis atau gardannya di separator, dan ini mengakibatkan berhenti.



Selain masalah separator, masalah yang lainnya adalah kurangnya sarana penyebrangan jalan. Ini dimaksudkan karena pada pagar yang telah dibuat oleh pemerintah sebagai pembatas di beberapa bagian lajur busway di lubangi oleh masyarakat untuk akses menyebrang jalan. Ini mengindikasikan 2 hal yaitu : kurang mengertinya masyarakat akan kepentingan pagar tersebut atau memang mental masyarakat yang malas untuk mencari tempat penyebrangan yang sangat jarang di bagian jalan matraman raya.



Setelah mengevaluasi secara keseluruhan kelalaian pengemudi menjadi faktor utama yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan, akan tetapi bagaimanakah dengan kondisi sekitar yang ada. Kondisi tersebut apakah telah tersedia dengan cukup maksimal sehingga memang kecelakaan murni terjadi karena kelalaian pengemudi? Atau memang sarana dan prasarana yang menunjang busway yang belum terintegrasi dengan kondisi lalu lintas lapangan yang ada di kota Jakarta.

Beberapa faktor yang secara umum dapat menjadi faktor penyebab dari terjadinya kecelakaan adalah :

Mental pengguna jalan

Saat ini mental pengguna jalan di Jakarta sangat tidak baik, ini dapat terlihat banyaknya pelanggaran yang tercatat di TMC Polda Metro Jaya sebanyak 307.476 pelanggaran sampai dengan Juni 2007, dan ini semakin bertambah dari tahun ke tahun. Lalu bagaimana untuk memperbaiki sikap mental dari pengguna jalan raya ini? Sebab hal ini akan sangat berkaitan erat dengan proses penerapan Bus Rapid Transit atau BUSWAY yang sedang berjalan. Adanya moda baru ini menjanjikan kepada masyarakat layanan yang baik dalam berkendara umum, akan tetapi perlu diimbangi dengan kesabaran masyarakat dalam menjalaninya, khususnya bagi para pengguna kendaraan pribadi. Jika mental tersebut telah terbentuk maka kesabaran dalam berkendara semakin meningkat dan kesemrautan juga akan semakin berkurang.

Ketersediaan sarana dan prasarana

Faktor berikutnya adalah sarana dan prasarana, ketersediaan operasional busway, kelengkapan yang diperlukan, kondisi jalur yang harus dipersiapkan, integrasi dengan lalu lintas yang sudah terlebih dahulu ada. Ini sangat berdampak signifikan terhadap kelancaran lalu lintas nantinya, dan juga keamanan berkendara baik pengguna busway maupun pengguna jalan raya secara umum. Adanya halte, separator, pagar pembatas, jembatan penyebrangan, tempat penyebrangan, putaran, persimpangan, bundaran, rambu lalu lintas semuanya perlu ditinjau kembali dan dilakukan pengaturan dengan sarana dan prasarana yang lama secara bertahap.

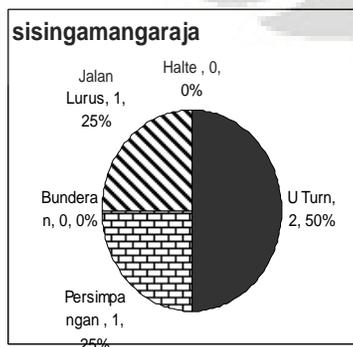
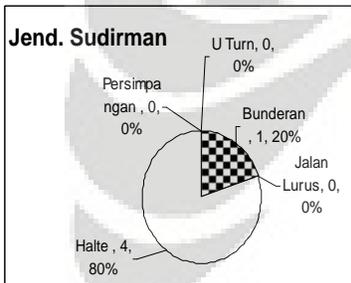
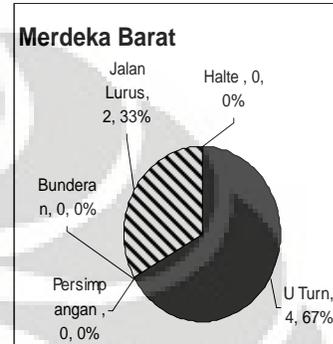
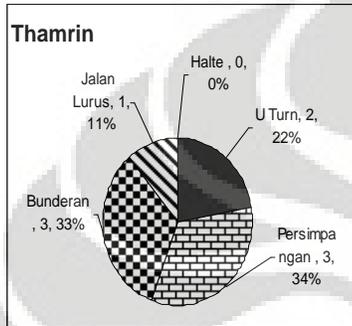
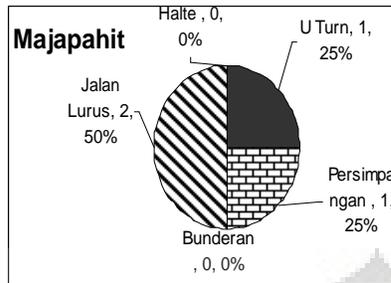
Peraturan dan pengaturan

Jika melihat keadaan sekarang peranan satuan pengamanan khususnya Ditlantas sangatlah perlu. Hal ini sangat membantu untuk kita belajar disiplin mengenai berlalu lintas yang baik. Memang awalnya pengguna jalan akan sulit untuk melaksanakannya, akan tetapi jika kepolisian melakukannya dengan sungguh-sungguh, dengan memberikan sanksi yang setimpal, dan penjagaan lalu lintas secara konsisten bukannya tidak mungkin semua akan berjalan dengan baik dan secara bertahap akan memperbaiki mental pengguna jalan.

Konsep busway tampaknya belum benar-benar dipahami masyarakat. Kita sering melihat pengendara motor, bahkan mobil, leluasa masuk jalur bus khusus untuk menghindari kemacetan. Yang mengherankan, pelanggaran seperti ini sering dibiarkan. Di sisi lain, pengemudi bus khusus pun cenderung menganggap

jalan yang dilaluinya benar-benar bebas hambatan sehingga busway melaju sekencahnya tanpa memperhatikan norma. Buat mengurangi kecelakaan, sudah waktunya pengawasan oleh petugas diperketat. Ini bisa dilakukan dari dua arah sekaligus. Pertama, polisi harus membuat gebrakan dengan melakukan penindakan terhadap pemakai jalan yang masuk jalur khusus. Kemacetan di jalur biasa tidak bisa dipakai sebagai alasan untuk menggunakan jalur khusus. Kedua, polisi juga perlu menindak tegas pengemudi bus yang mengemudi semaunya. Meskipun memiliki jalur sendiri, mereka tetap terikat oleh aturan lalu lintas yang membatasi kecepatan di dalam kota. Pengelola armada bus khusus harus pula memberikan sanksi kepada pengemudinya yang terbukti ugal-ugalan

Berikut pemaparan secara keseluruhan berkaitan dengan daerah tempat terjadinya kecelakaan, penyebab dan penanganannya per koridor :



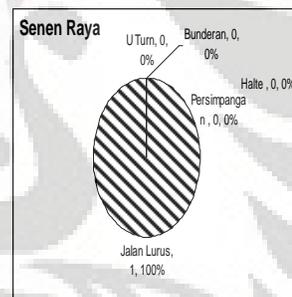
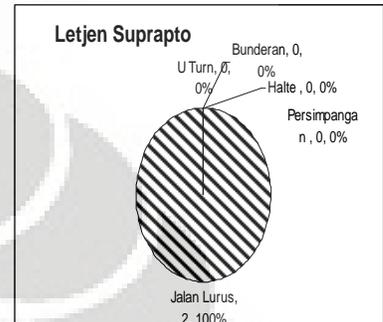
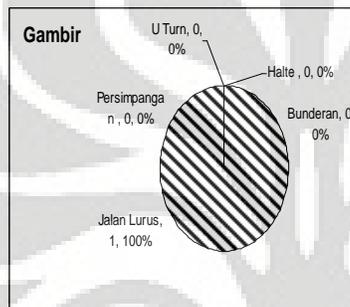
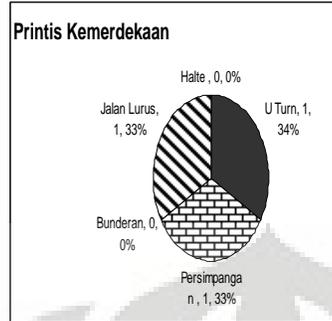
Hal – hal yang perlu dilakukan :

- Kurangnya Prasarana Halte : jend. Sudirman**
- Memperbaiki kinerja pengemudi dan penjaga pintu busway
 - Memelihara keberadaan halte

- U-Turn dan jalan lurus : Jl. Merdeka barat**
- Diperlukan adanya pemberitahuan bagi para pengemudi untuk berhati hati.
 - Membatasi putaran u-turn dengan separator yang jelas.
 - Memberikan bantuan dengan menggunakan cermin, agar memperluas sudut pandang yang ada

- Bunderan dan persimpangan : Thamrin**
- Penambahan aparat untuk mengamankan lalu lintas pada bundaran dan persimpangan
 - Memperjelas rambu yang ada pada setiap persimpangan dan bundaran

- Jalan Lurus : Majapahit**
- Pengadaan pagar pembatas sepanjang jalur busway
 - Pengadaan tempat penyebrangan yang baik dan tercukupi
 - Perbaikan jalan yang rusak



Hal – hal yang perlu dilakukan :

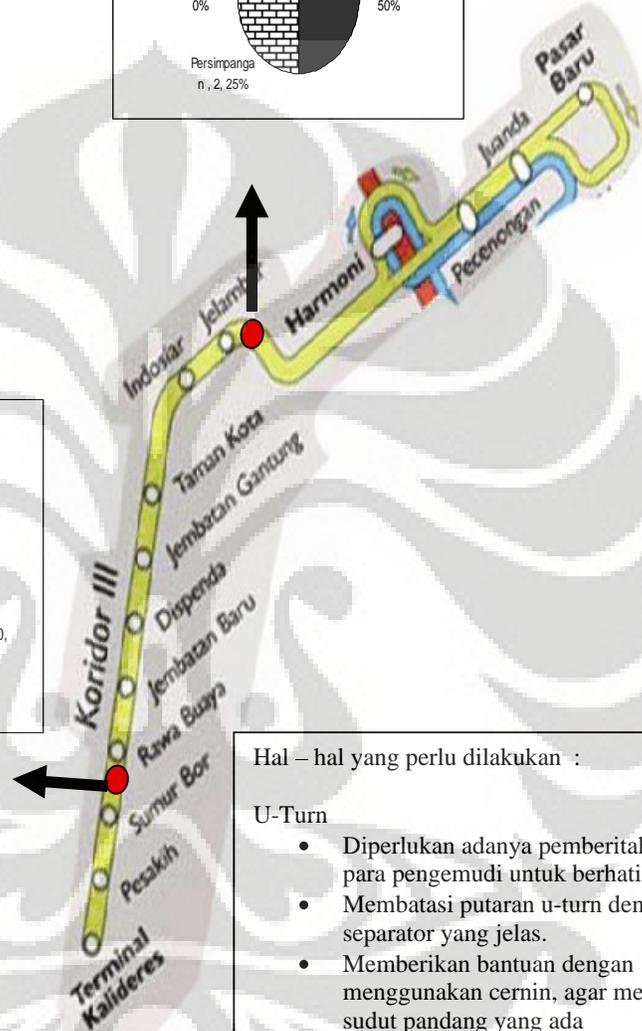
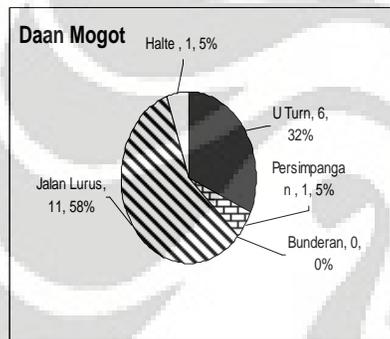
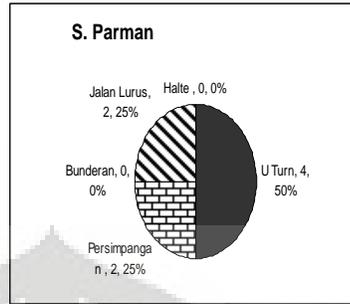
U-Turn

- Diperlukan adanya pemberitahuan bagi para pengemudi untuk berhati-hati.
- Membatasi putaran u-turn dengan separator yang jelas.
- Memberikan bantuan dengan menggunakan cermin, agar memperluas sudut pandang yang ada

Jalan Lurus :

- Pengadaan pagar pembatas sepanjang jalur busway
- Pengadaan tempat penyebrangan yang baik dan tercukupi
- Perbaikan jalan yang rusak

KORIDOR III



Hal – hal yang perlu dilakukan :

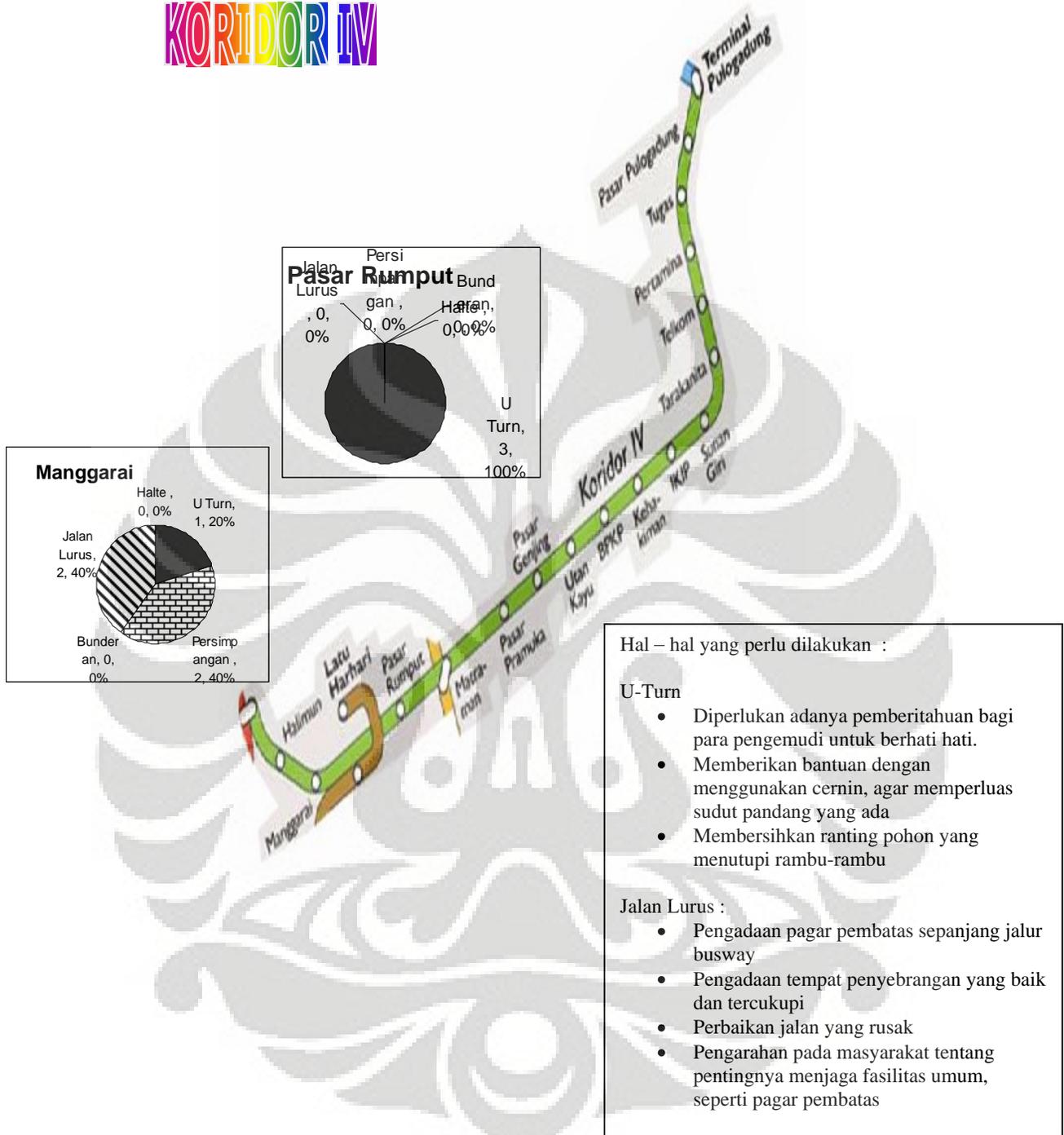
U-Turn

- Diperlukan adanya pemberitahuan bagi para pengemudi untuk berhati hati.
- Membatasi putaran u-turn dengan separator yang jelas.
- Memberikan bantuan dengan menggunakan cermin, agar memperluas sudut pandang yang ada
- Membersihkan ranting pohon yang menutupi rambu-rambu

Jalan Lurus :

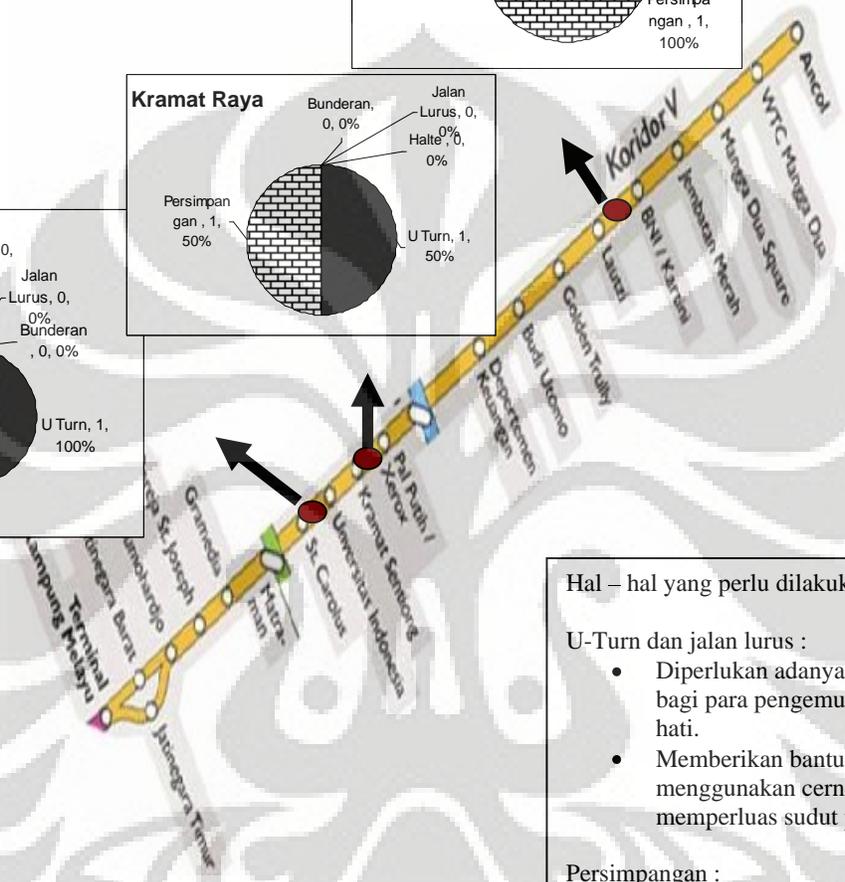
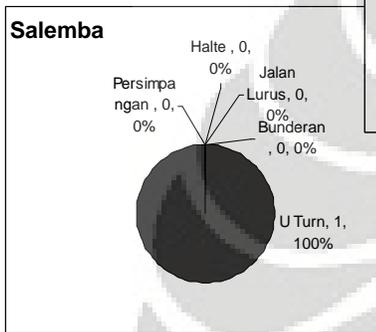
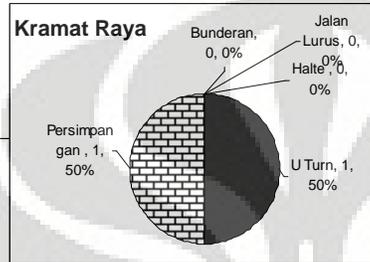
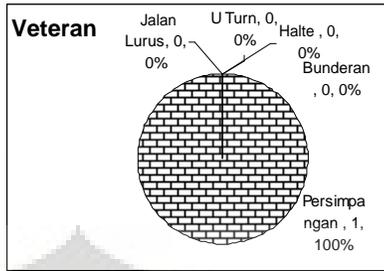
- Pengadaan pagar pembatas sepanjang jalur busway
- Pengadaan tempat penyebrangan yang baik dan tercukupi
- Perbaiki jalan yang rusak

KORIDOR IV



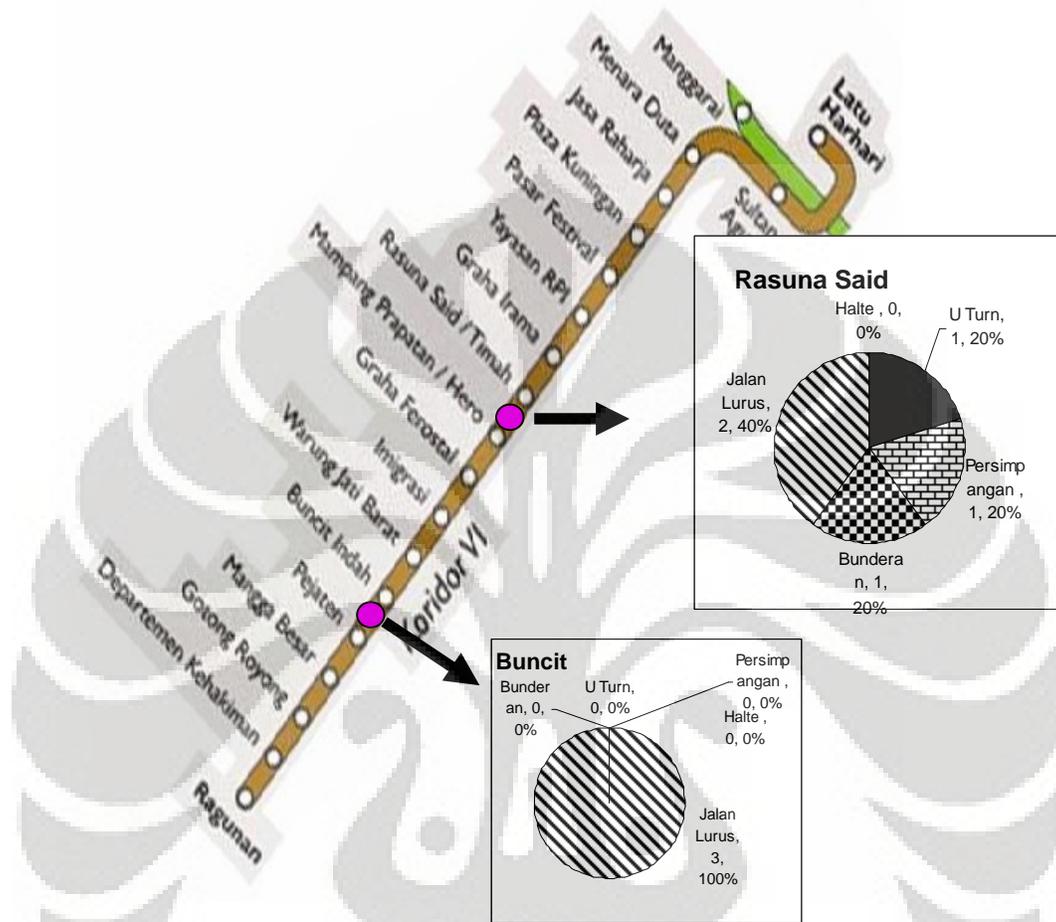
- Hal – hal yang perlu dilakukan :
- U-Turn**
- Diperlukan adanya pemberitahuan bagi para pengemudi untuk berhati hati.
 - Memberikan bantuan dengan menggunakan cernin, agar memperluas sudut pandang yang ada
 - Membersihkan ranting pohon yang menutupi rambu-rambu
- Jalan Lurus :**
- Pengadaan pagar pembatas sepanjang jalur busway
 - Pengadaan tempat penyebrangan yang baik dan tercukupi
 - Perbaikan jalan yang rusak
 - Pengarahan pada masyarakat tentang pentingnya menjaga fasilitas umum, seperti pagar pembatas

KORIDOR V



- Hal – hal yang perlu dilakukan :
- U-Turn dan jalan lurus :**
- Diperlukan adanya pemberitahuan bagi para pengemudi untuk berhati-hati.
 - Memberikan bantuan dengan menggunakan cermin, agar memperluas sudut pandang yang ada
- Persimpangan :**
- Penambahan aparat untuk mengamankan lalu lintas pada bundaran dan persimpangan
 - Memperjelas rambu yang ada pada setiap persimpangan dan bundaran
- Jalan Lurus : Majapahit**
- Pengadaan pagar pembatas sepanjang jalur busway
 - Pengadaan tempat penyebrangan yang baik dan tercukupi
 - Perbaikan jalan yang rusak

KORIDOR VI



Hal – hal yang perlu dilakukan :

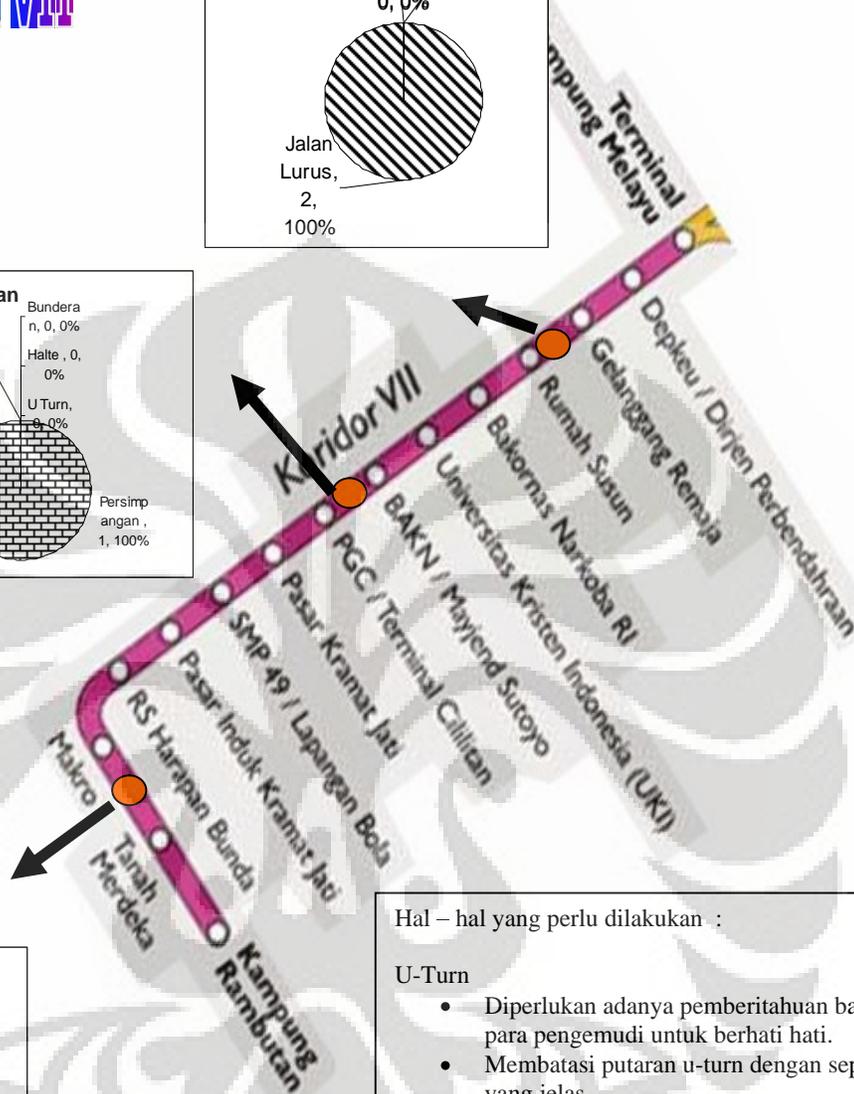
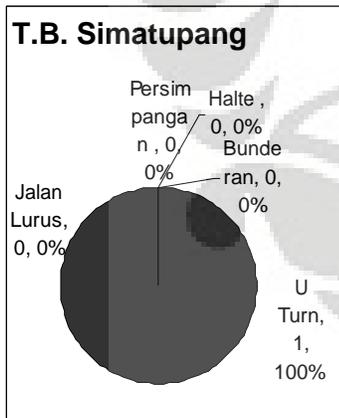
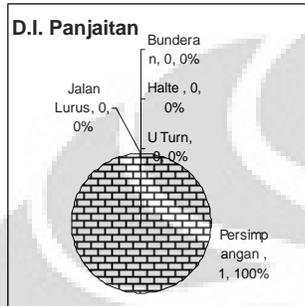
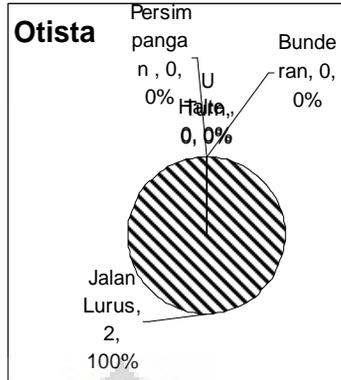
U-Turn

- Diperlukan adanya pemberitahuan bagi para pengemudi untuk berhati hati.
- Membatasi putaran u-turn dengan separator yang jelas.
- Memberikan bantuan dengan menggunakan cermin, agar memperluas sudut pandang yang ada

Jalan Lurus :

- Pengadaan pagar pembatas sepanjang jalur busway
- Pengadaan tempat penyebrangan yang baik dan tercukupi
- Perbaikan jalan yang rusak

KORIDOR VIII



- Hal – hal yang perlu dilakukan :
- U-Turn**
- Diperlukan adanya pemberitahuan bagi para pengemudi untuk berhati hati.
 - Membatasi putaran u-turn dengan separator yang jelas.
 - Memberikan bantuan dengan menggunakan cernin, agar memperluas sudut pandang yang ada
- Jalan Lurus :**
- Pengadaan pagar pembatas sepanjang jalur busway
 - Pengadaan tempat penyebrangan yang baik dan tercukupi
 - Perbaikan jalan yang rusak
- Persimpangan :**
- Penambahan aparat untuk mengamankan lalu lintas pada bundaran dan persimpangan
 - Memperjelas rambu yang ada pada setiap persimpangan dan bundaran

BAB V

PENUTUP

Kesimpulan :

Setelah menganalisa data yang ada, dan melakukan survey ke lapangan mengenai kondisi nyata yang ada pada saat ini, maka penulis mengambil kesimpulan bahwa :

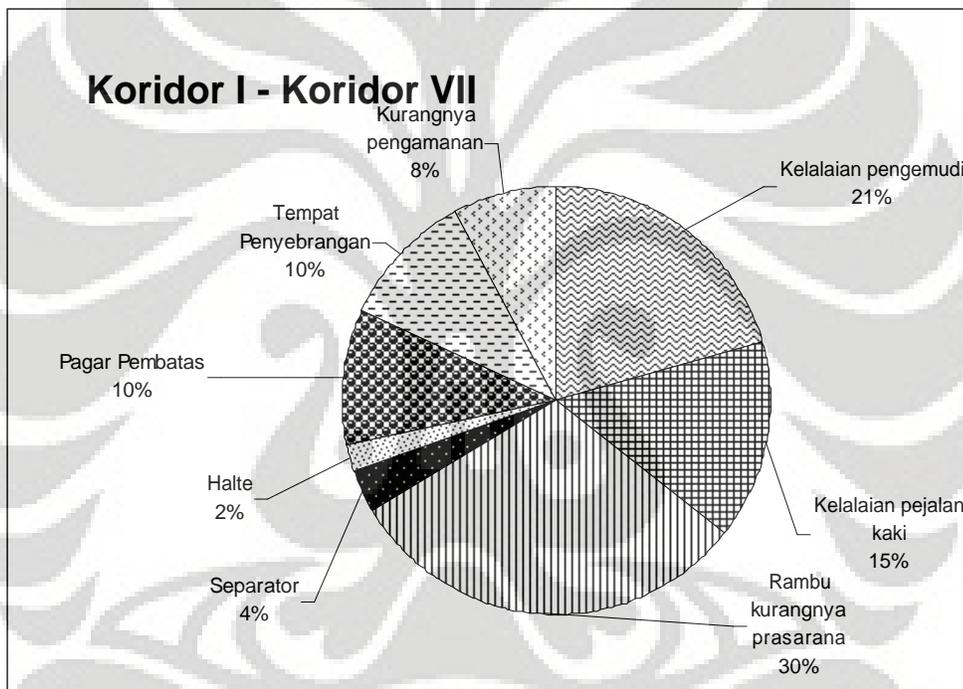


Terjadi peningkatan tingkat kecelakaan yang terjadi pada jalur busway jika ditinjau dari banyaknya kejadian per km untuk semua koridor.

2. Pengelolaan yang dilakukan oleh transJakarta dan Pemprov DKI Jakarta belum maksimal. Ini dapat dilihat dari besarnya kecelakaan yang terjadi akibat

dari :

- Kelalaian pengemudi = 21 %
- Kurangnya rambu = 30 %
- Kelalaian pejalan kaki = 15 %
- Kurangnya Pengamanan Polisi = 15 %
- Kurangnya prasarana pembatas = 10 %
- Kurangnya tempat penyebrangan = 10 %



Saran :

Dengan keterbatasan data yang dimiliki oleh penulis maka tugas akhir ini tidak dapat menyajikan analisa dalam bentuk statistik dan korelatif terhadap data. Semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi yang membacanya, saya menunggu kritikan yang dapat membantu untuk memperbaiki tulisan ini.



DAFTAR PUSTAKA

1. **Kenneth Asp**, (1995), *Road Safety in Europe and Strategic Highway Research Program*, VTI Konferensi Nr 2A, Part 2, Lilie France
2. **P.U.** (1991), *Tata Cara Pemasangan Rambu dan Marka Jalan Perkotaan*, Dit Jen BINAMARGA, JAKARTA
3. **Ir. M. Iqbal Hasan**, M.M., Oktober 2005, *Pokok Pokok Materi Statistika I*, Bumi Aksara
4. **C. Jotin, Khisty & B. Kent Lall**, *Dasar- Dasar Rekayasa Transportasi 2*, Edisi III, Erlangga.
5. **Rune Elvik & Truls Vaa**, *The Handbook of Road Safety Measure*, First Edition 2004
6. **Louis J. Pignatoro**, (1973), *Trafic Engeneering, Theory and Practice*, Prentice-Hall Inc, Englewood Clifs New Jersey



GAMBAR - GAMBAR

Berikut beberapa gambaran yang memperlihatkan keberadaan dari jalur busway tersebut pada koridor I :



Jalur busway yang rusak dan tidak adanya rambu yang menunjukkan perputaran



Jalur busway yang rusak pada Jl. Gajah Mada

Berikut beberapa gambar yang menunjukkan keadaan yang ada di beberapa titik pada koridor II :



Rawan kecelakaan Jl. Letjen suprpto belum memiliki pagar pembatas



U Turn yang ada di Medirose



Kendaraan memasuki jalur busway di Jl. Letjen Suprpto





Putaran pada jalan Let. Jen. Suprpto



Jalur busway yang tidak memiliki Pagar



Sebagian Jl. Letjen. Suprpto yang dipegari



Halte yang belum dipagari

Berikut beberapa foto yang menggambarkan jalur busway tersebut :



Rambu busway yang tertutup oleh pepohonan yang ada diantara jalur busway



Kerusakan di jalur busway arah Daanmogot



Kemacetan Jalan Pramuka



Kesemrawutan di terminal nulu

Berikut foto foto yang menceritakan keberadaan jalur di koridor V :



Pembolongan pagar pembatas yang ada pada jalan Matraman



Jalur busway yang tidak dibuat pembatas, hanya taman pada pemisah jalan



Sebagian ruas busway di matraman yang sudah dipagari



Pembatas berupa semen di kampung melayu



LAMPIRAN - LAMPIRAN

DATA KECELAKAAN BUSWAY YANG TERJADI SEJAK TAHUN 2004 - 2008

Tahun 2004															
No	Hari Tanggal	Waktu	Kejadian di Jalan..	Jalur	B&M	B&MB	B&PK	Nomor Plat BusWay	moda yang terlibat	U Turn	Persimpangan	Bunderan	Jalan Lurus	Halte	Kondisi Lalu Lintas
1	24/1/2004	9:45	Jl Thamrin Bunderan HI arah Utara	1		1		Bus Way B 7062 IS	Mobil				1		Ramai, Lancar
2	14/2/2004	9:05	Jl Jend Sudirman arah Selatan di bunderan senayan	1		1		Bus Way B 7033 IS	Mobil				1		Ramai, Lancar
3	19/2/2004	10:00	Jl.Merdeka Barat depan Perhubungan	1		1		Bus Way B 7037 IS	Mobil	1					Ramai, Lancar
4	14/5/2004	11:30	Jl. Sisingamanggaraja arah Utara	1		1		Bus Way B 7032 IS	Mobil	1					Ramai, Lancar
5	19/6/2004	10:30	Jl. Thamrin Arah Utara di Bunderan HI	1		1		Bus Way B 7043 IS	Mobil				1		Ramai, Lancar
					0	5	0			2	0	3	0	0	
Tahun 2005				Jalur	B&M	B&MB	B&PK			U Turn	Persimpangan	Bunderan	Jalan Lurus	Halte	Kondisi Lalu Lintas
6	1/4/2005	9:15	Jl Merdeka Barat arah Utara	1	1			Bus Way B 7043 IS	Motor	1					Ramai, Lancar
7	11/4/2005	17:00	Jl. Thamrin Arah Selatan	1		1		Bus Way B 7038 IS	Mobil		1				Padat
8	17/5/2005	6:30	Jl.M Merdeka Barat arah Selatan	1		1		Bus Way B 7042 IS	Mobil	1					lancar
9	9/9/2005	10:30	Jl.M Merdeka Barat arah Selatan	1			1	Bus Way B 7736 IS	Pejalan Kaki				1		Ramai, Lancar
10	22/9/2005	18:15	Jl. Jend Sudirman arah Selatan	1			1	Bus Way B 7044 IS	Pejalan Kaki					1	Padat
11	15/10/2005	22:30	Jl. Thamrin Arah Selatan	1		1		Bus Way B 7726 IS	Mobil				1		lancar
12	25/10/2005	14:50	Jl. Thamrin Arah Selatan	1		1		Bus Way B 7033 IS	Mobil	1					Padat
13	11/11/2005	16:00	Jl. Sisingamanggaraja arah Utara	1		1		Bus Way B 7050 IS	Mobil		1				Padat
14	13/12/2005	8:10	Jl. Sisingamanggaraja arah Utara Depan Deplu	1			1	Bus Way B 7018 IS	Pejalan Kaki				1		lancar
15	27/6/2005	16:00	Jl. Pintu Besar Selatan depan Pos Pol Glodok Taman Sari Jak Bar	1			1	Bus Way B 7062 IS	Pejalan Kaki				1		Padat
16	27/7/2005	14:45	Jl. Gajah Mada dekat SPBU Tmn Sari Jakarta Barat	1	1			Bus Way B 7026 IS	Motor	1					Ramai, Lancar
17	23/6/2005	14:00	Jl Sultan Hasanudin Jakarta Selatan	1			1	Bus Way B 7033 IS	Pejalan Kaki				1		Ramai, Lancar
18	26/12/2005	14:45	Jl. Sisinga Manggarajka Keb Baru Jakarta Selatan	1	1			Bus Way B 7023 IS	Motor	1					Ramai, Lancar
					3	5	5			5	2	0	5	1	

Tahun 2006		Waktu	Kejadian di Jalan..	Jalur	B&M	B&MB	B&PK	Nomor Plat BusWay		moda yang terlibat	U Turn	Persimpangan	Bunderan	Jalan Lurus	Halte	Kondisi Lalu Lintas
19	18/2/2006	20:00	Jl. Thamrin Arah Selatan	1		1		Bus Way	B 7066 IS	Mobil			1			lancar
20	26/4/2006	13:15	Jl. Thamrin Arah Selatan	1		1		Bus Way	B 7053 IS	Mobil	1					Ramai, Lancar
21	27/4/2006	13:30	Jl.Sudirman Arah Utara	1			1	Bus Way	B 7051 IS	Pejalan Kaki					1	Ramai, Lancar
22	21/5/2006	13:00	Jl.Sudirman Arah Utara	1			1	Bus Way	B 7035 IS	Pejalan Kaki					1	Ramai, Lancar
23	21/6/200	6:00	Jl Maja Pahit Arah Utara	1	1			Bus Way	B 7054 IS	Motor	1					lancar
24	21/6/2006	6:06	Jl. TL Haroni	1	1			Bus Way	B 7738 IS	Motor	1					lancar
25	2/12/2006	19:00	Jl. Sudirman	1			1	Bus Way	B 7728 IS	Pejalan Kaki					1	padat
26	21/1/2006	7:30	Jl Balik Papan Gambir Jakarta Pusat	2			1	Bus Way	B 7729 IS	Pejalan Kaki				1		lancar
27	22/2/2006	7:30	Jl. Senen Raya Jakarta Pusat	2			1	Bus Way	B 7448 ZX	Pejalan Kaki				1		lancar
28	29/3/2006	13:00	Jl. Let Jen Suprpto Jakarta Pusat	2			1	Bus Way	B 7476 ZX	Pejalan Kaki				1		Ramai, Lancar
29	27/1/2006	19:30	Jl. Daan Mogot dekat Pakuwaon cengkareng Jakarta Barat	3			1	Bus Way	B 7729 IS	Pejalan Kaki				1		lancar
30	27/1/2006	22:30	Jl. daan Mogot pintu keluar SPBU Grogol Tanjung Duren Jak Bar	3		1		Bus way	B 7027 LS	Mobil	1					Ramai, Lancar
31	23/2/2006	1:10	Jl. daan Mogot depan sekolah BHK Tanjung Duren Jak Bar	3			1	Bus Way	B 7749 IS	Pejalan Kaki				1		Ramai, Lancar
32	27/2/2006	6:30	Jl. S Parman depan kampus Untar Jak Bar	3			1	Bus Way	B 7728 IS	Pejalan Kaki		1				lancar
33	14/3/2006	12:15	Jl. Daan Mogot depan PT indomesin cengkareng Jakarta Barat	3			1	Bus Way	B 7520 ZX	Pejalan Kaki				1		Ramai, Lancar
34	14/3/2006	17:45	Jl. S Parman dekat gedung baru Tomang Tanjung duren Jak Bar	3			1	Bus Way	B 7738 IS	Pejalan Kaki		1				Padat
35	28/3/2006	7:50	Jl. Daan Mogot depan Masjid An Nur cengkareng Jakarta Barat	3			1	Bus Way	B 7732 IS	Pejalan Kaki				1		lancar
36	27/4/2006	14:20	Jl. S Parman pemutaran depan Citra Lend Tanjung duren Jak Bar	3	1			Bus Way	B 7532 Zx	Motor	1					Ramai, Lancar

37	21/3/2007	13:23	Bendungan hilir	1	1			Bus Way	B 7768 IS	Motor	1						Ramai, Lancar
38	22/3/2007	12:32	Jl Perintis Kemerdekaan	2	1			Bus Way	B 7723 Zx	Motor				1			Ramai, Lancar
39	23/3/2007	14:32	Jl. Daan Mogot	3	1			Busway	B 7356 XZ	Motor		1					Ramai, Lancar
37	29/4/2006	10:30	Jl. daan Mogot depan sekolah BHK Tanjung Duren Jak Bar	3			1	Bus Way	B 7732 Zx	Pejalan Kaki					1		Ramai, Lancar
38	22/5/2006	17:30	Jl. pintu besar selatan depan halte Metropolis taman sari jakarta barat	1	1			Bus Way	B 7018 IS	Motor	1						Padat
39	4/6/2006	10:30	Jl. Daan Mogot depan PT pasari cengkareng Jakarta Barat	3			1	Bus Way	B 7530 XZ	Pejalan Kaki				1			Ramai, Lancar
40	8/4/2006	14:55	Jl. Daan Mogot depan pintu II pertamina kali deres Jakarta Barat	3			1	Bus Way	B 7758 ZX	Pejalan Kaki				1			Ramai, Lancar
41	3/7/2006	16:00	Jl. Daan Mogot depan Satlindo Cengkareng Jakarta Barat	3		1		Bus way	B 7745 ZX	Mobil	1						Padat
42	15/3/2006	12:25	JL Tomang raya dekat wijaya Tour Jakarta Barat	3			1	Bus Way	B 7745 ZX	Pejalan Kaki				1			Ramai, Lancar
43	17/7/2006	9:00	Jl. Daan Mogot depan Satlindo Cengkareng Jakarta Barat	3	1			Bus Way	B 7757 ZX	Motor				1			Ramai, Lancar
44	3/8/2006	6:30	Jl. S Parman depan taman anggrek Tanjung duren Jak Bar	3	1			Bus Way	B 7522 ZX	Motor				1			lancar
45	10/8/2006	5:30	Jl. S Parman depan Mall taman anggrek Tanjung duren Jak Bar	3	1			Bus Way	B 7531 ZX	Motor				1			lancar
46	9/9/2006	10:10	Jl. Daan Mogot pemutaran persaki kali deres Jakarta Barat	3	1			Bus Way	B 7737 ZX	Motor	1						Ramai, Lancar
47	4/9/2006	4:30	Jl. Daan Mogot depan taman kota Jakarta Barat	3			1	Bus Way	B 7529 ZX	Pejalan Kaki				1			padat
48	13/9/2006	11:00	Jl. Hayam Wuruk dekat diskotik 1001 Jakarta Barat	1	1			Bus Way	B 7727 IS	Motor		1					Ramai, Lancar
49	1/11/2006	8:10	Jl. Daan Mogot pintu masuk Sat Pas Cengkareng Jakarta Barat	3	1			Bus Way	B 7743 ZX	Motor	1						Ramai, Lancar
					13	4	17				10	4	1	15	4		
Tahun 2007				Jalur	B&M	B&MB	B&PK	Nomor Plat BusWay	moda yang terlibat	U Turn	Persimpangan	Bunderan	Jalan Lurus	Halte	Kondisi Lalu Lintas		
	Waktu	Kejadian di Jalan..															

50	29/2/2007	11:30	Jl. Salemba Raya Jak Pus	5	1		Bus Way	B 7041 IS	Motor	1				Ramai, Lancar
51	21/1/2007	7:30	Jl. Kramat Raya Jakarta Pusat	5	1		Bus Way	B 7058 IS	Motor		1			lancar
52	21/1/2007	7:30	Jl. Veteran Raya Jak Pus	5		1	Bus Way	B 7455 ZX	Mobil		1			lancar
53	19/3/2007	10:00	Jl Kyai Tapa kolong Jembatan Grogol Tanjung Duren Jak Bar	3	1		Bus Way	B 7531 zX	Motor	1				Ramai, Lancar
54	19/3/2007	10:00	Jl. S Parman dekat Prapatan Grogol Jak Bar	3		1	Bus Way	B 7751 ZX	Pejalan Kaki			1		Ramai, Lancar
55	8/1/2007	8:15	Jl. Perintis Kemerdekaan Jak Tim	2	1		Bus Way	B 7039 IS	Motor	1				lancar
56	8/3/2007	11:30	Jl. Raya Otista Jak Tim	7		1	Bus Way	B 7509 IX	Pejalan Kaki			1		Ramai, Lancar
57	4/3/2007	14:30	Jl.Majapahit arah selatan Jakarta	1		1	Bus Way	B 7449 ZX	Mobil			1		Padat
58	8/5/2007	11:30	Jl. Thamrin arah Utara Jakarta	1		1	Bus Way	B 7016 IS	Mobil		1			Ramai, Lancar
59	8/5/2007	13:15	Jl. Majapahit Jak Pus	1		1	Bus Way	B 7027 IS	Pejalan Kaki			1		Ramai, Lancar
60	8/3/2007	10:35	Jl.St. Manggarai	4		1	Bus Way	B 7047 IS	Mobil	1				Ramai, Lancar
61	7/6/2007	7:15	Jl. Suryopranoto Jak Pus	3		1	Bus Way	B 7455 ZX	Motor	1				lancar
62	6/6/2007	8:30	Jl. Kramat Raya Jak Pus	5	1		Bus Way	B 7033 IX	Motor	1				lancar
63	12/3/2007	9:10	Jl. Manggarai	4	1		Bus Way	B 7631 IX	Motor				1	Ramai, Lancar
64	7/6/2007	10:30	Jl. Buncit Raya arah utara depan kantor abluue Bird Jak Sel	6		1	Bus Way	B 7497 IX	Pejalan Kaki			1		Ramai, Lancar
65	20/7/2007	16:15	TL Buncit 38 arah ke Ragunan	6		1	Bus Way	B 7450 IX	Mobil			1		Ramai, Lancar
66	15/5/2007	12:30	Pasar rumput	4	1		Bus Way	B 7443 IS	Motor	1				Ramai, Lancar
67	20/6/2007	9:15	Jl. Suprpto Jak Pus	2		1	Bus Way	B 7011 IX	Pejalan Kaki			1		Ramai, Lancar
68	27/5/2007	13:40	Jl. Daan Mogot Tanjung duren Jak Bar	3		1	Bus Way	B 7738 ZX	Pejalan Kaki	1				Ramai, Lancar
69	28/3/2007	7:40	Jl. Daan Mogot Kilometeer 14	3		1	Bus Way	B 7738 ZX	Pejalan Kaki			1		Ramai, Lancar
70	23/4/2007	15:20	Jl. Pasar Rumput	4	1		Bus Way	B 7551 ZX	Motor	1				Ramai, Lancar
71	16/10/2007	11:30	Jl. Merdeka Selatan Arah selatan (Bunberan Air Mancur	2	1		Bus Way	B 7473 ZX	Motor			1		Ramai, Lancar
72	13/09/2007	9:45	Jl. HR. Rasuna Said arah utara putaran depan gedung tira	6	1		Bus Way	B 7441 IX	Motor	1				Ramai, Lancar
73	24/3/2007	18:10	Jl.HR. Rasuna Said arah Selatan Depan GOR Kuningan	6		1	Bua Way	B 7016 IS	Motor			1		Padat
74	13/8/2007	16:15	Jl. Medan Merdeka Barat arah utara depan DEPHAN RI	1		1	Bus Way	B 7743 IS	Pejalan Kaki			1		Padat

75	13/3/2007	13:23	Jl. Mnggarai	4			1	Bus Way	B7 603 IX	Pelajan Kaki						1		Padat
76	25/7/2007	22:20	Jl. Rasuna Said arah utara dekat patung 66 Jak Sel	6			1	Bus Way	B 7443 IX	Mobil						1		Ramai, Lancar
77	23/10/2007	10:00	Jl. Rasuna Said arah selatan depan gedung Indo Rama	6	1			Bus Way	B 7493 IX	Motor			1					Ramai, Lancar
					11	7	10					10	4	1	13	0		
Tahun 2008		Waktu	Kejadian di Jalan..	Jalur	B&M	B&MB	B&PK	Nomor Plat BusWay	moda yang terlibat	U Turn	Persimpangan	Bunderan	Jalan Lurus	Halte	Kondisi Lalu Lintas			
78	3/17/2008	16:00	Jl. Merdeka Selatan Jak Pus	1	1			Bus Way	B 7080 NS	Motor	1							Padat
79	2/5/2008	17:00	Jl. Daan Mogot depan Spbu Jembatan gantung Cengkareng Jak Bar	3	1			Bus Way	B 7964 IX	Motor	1							Padat
80	1/31/2008	13:45	Jl. Daan Mogot depan SD Harapan jaya	3			1	Bus Way	B 7085 IX	Pejalan Kaki			1					Ramai, Lancar
81	1/3/2008	12:45	Jl Manggarai arh utara	4	1			Bus Way	B 7513 IS	Motor		1						Ramai, Lancar
82	2/18/2008	13:35	Jl. Daan Mogot depan Pabrik Biskuit	3			1	Bus Way	B 7018 IX	Pejalan Kaki			1					Ramai, Lancar
83	3/16/2008	19:20	Jl. Daan Mogot dekat tanjakan Play over Pesing cengkareng Jak Bar	3	1			Bus Way	B 7430 IX	Motor		1						Padat
84	1/21/2008	20:20	Jl. Buncit raya Pancoran Jak Sel	6			1	Bus Way	B 7367 IX	Pejalan Kaki			1					Ramai, Lancar
85	2/22/2008	15:15	Jl. Perintis kemerdekaan Jak Tim	2	1			Bus Way	B 7747 IX	Motor		1						Padat
86	23/3/2008	16:00	Jl Manggarai	4		1		Bus Way	B 7025 IX	Mobil		1						Padat
87	2/28/2008	9:30	Jl. DI Panjaitan Jak Tim	7	1			Bus Way	B 7791 IX	Motor		1						lancar
88	3/25/2008	17:30	Jl. Otists Raya Jak Tim	7			1	Bus Way	B 7999 IX	Pejalan Kaki			1					Padat
89	1/11/2008	8:00	Jl. HR Rasuna Said Jak Pus	6			1	Bus Way	B 7430 IX	Pejalan Kaki			1					lancar
90	1/9/2008	9:00	Jl. Pasar rumput	4	1			Bus Way	B 7245 IX	Motor	1							Ramai, Lancar
91	1/26/2008	18:45	Jl. M Tamrin Jak Pus	1		1		Bus Way	B 7479 IX	Mobil		1						Padat
92	1/26/2008	21:45	Jl. Maja Pahit Jak Pus	1		1		Bus Way	B 7756 ZY	Mobil		1						lancar
93	2/19/2008	22:00	Jl. Tol Cawang Jak Tim	7		1		Bus Way	B 7053 IX	Mobil	1							lancar
					7	4	5				4	7	0	5	0			

DEFINISI KEJADIAN BERDASARKAN LAPORAN KECELAKAAN

Tahun 2004								
No	Hari Tanggal	Waktu	Kejadian di Jalan..	Koridor	B&M	B&MB	B&PK	Definisi kejadian laka dari Laporan Polisi
1	24/1/2004	9:45	Jl Thamrin Bunderan HI arah Utara	1		1		busway melaju pada lajunya dan sebuah mobil sedan melaju pada jalur busway, mobil tersebut belok secara tiba tiba sehingga memotong jalur busway, sehingga busway menabrak sedan tersebut
2	14/2/2004	9:05	Jl Jend Sudirman arah Selatan di bunderan senayan	1		1		minibus melaju menerobos lampu lalulintas dan bersinggungan dengan busway yang melaju di jalurnya
3	19/2/2004	10:00	Jl.Merdeka Barat depan Perhubungan	1		1		minibus melaju pada arah depan dephub, memutar di depan dephub dan bersinggungan dengan busway yang melaju dari arah yang berlawanan
4	14/5/2004	11:30	Jl. Sisingamangaraja arah Utara	1		1		taksi memutar di jalan sisingamangaraja dan bersinggungan dengan busway yang melaju pada arah yang bersamaan
5	19/6/2004	10:30	Jl. Thamrin Arah Utara di Bunderan HI	1		1		Busway menerobos lampu merah dan bersinggungan dengan sedan yang sedang melaju di bunderan HI
Tahun 2005					0	5	0	
No	Hari Tanggal	Waktu	Kejadian di Jalan..					Definisi kejadian laka dari Laporan Polisi
6	1/4/2005	9:15	Jl Merdeka Barat arah Utara	1	1			Sepeda motor yang melaju di jalan merdeka barat arah selatan akan memutar tetapi ternyata kecepatan sepeda motor berkurang dan busway melaju disampingnya dn menabrak pengendara motor disebelahnya
7	11/4/2005	17:00	Jl. Thamrin Arah Selatan	1		1		mobil sedan bersinggungan dengan busway akibat dari kelalaian pengemudi busway yang menerobos lampu merah
8	17/5/2005	6:30	Jl.M Merdeka Barat arah Selatan	1		1		Mobil sedan bersinggungan dengan busway dari arah yang berlawanan pada saat akan berbelok di jalan merdeka barat depan putaran dishub jakpus
9	9/9/2005	10:30	Jl.M Merdeka Barat arah Selatan	1			1	Busway menabrak pejalan kaki yang menyebrang melewati jalur busway secara tiba tiba
10	22/9/2005	18:15	Jl. Jend Sudirman arah Selatan	1			1	Seorang petugas busway yang sedang berada di dekat halte bersinggungan dengan busway yang akan berhenti pada halte tersebut.
11	15/10/2005	22:30	Jl. Thamrin Arah Selatan	1		1		minibus masuk jalur busway melaju pada jalur busway dan melakukan penghentian tiba tiba maka terjadi tabrakan dengan busway
12	25/10/2005	14:50	Jl. Thamrin Arah Selatan	1		1		mobil sedan sedang memutar pada putaran di jalan thamrin bersinggungan dengan busway dari arah yang berlawanan
13	11/11/2005	16:00	Jl. Sisingamangaraja arah Utara	1		1		pada sebuah persimpangan sebuah mobil akan berbelok menuju jalan Sisingamangaraja, tanpa sadar ternyata busway sedang melaju dari arah utara Jalan tersebut, sehingga kecelakaan tak terelakkan
14	13/12/2005	8:10	Jl. Sisingamangaraja arah Utara Depan Deplu	1			1	Busway berjalan dari selatan ke utara, tepat di depan deplu seorang pejalan kaki menyebrang. Karena keduanya tidak hati hati maka kecelakaan tak terelakan

15	27/6/2005	16:00	Jl. Pintu Besar Selatan depan Pos Pol Glodok Taman Sari Jak Bar	1			1	Seorang pejalan kaki yang sedang menyebrang jalan, tertabrak oleh busway yang sedang melaju di jalan tersebut
16	27/7/2005	14:45	Jl. Gajah Mada dekat SPBU Tmn Sari Jakarta Barat	1	1			pengendara motor yang akan memutar di spbu taman sari tertabrak oleh busway
17	23/6/2005	14:00	Jl Sultan Hasanudin Jakarta Selatan	1			1	Seorang pejalan kaki tertabrak saat menunggu kendaraan di persimpangan
18	26/12/2005	14:45	Jl. Sisinga Manggarajka Keb Baru Jakarta Selatan	1	1			sebuah motor memutar secara tiba tiba pada jalur busway, sehingga busway dari arah yang berlawanan menghantam sepeda motor tersebut
Tahun 2006					3	5	5	
No	Hari Tanggal	Waktu	Kejadian di Jalan..					Definisi kejadian laka dari Laporan Polisi
19	18/2/2006	20:00	Jl. Thamrin Arah Selatan	1			1	mobil yang akan berbelok pada bunderan bertabrakan dengan busway, dikarenakan pengemudi busway melalui lampu merah.
20	26/4/2006	13:15	Jl. Thamrin Arah Selatan	1			1	mobil dan busway melaju pada arah yang bersamaan, dan seketika itu mobil memutar pada putaran dan terhantam oleh busway.
21	27/4/2006	13:30	Jl.Sudirman Arah Utara	1			1	seorang penumpang busway yang akan menaiki busway tertinggal dan terjatuh dari halte
22	21/5/2006	13:00	Jl.Sudirman Arah Utara	1			1	seorang pejalan kaki yang berasal dari halte busway akan menyebrang busway, tetapi terserempet busway yang akan keluar halte
23	21/6/200	6:00	Jl Maja Pahit Arah Utara	1	1			motor yang melaju di jalan Majapahit tiba tiba memutar di putaran tersebut dan terhantam oleh busway yang sedang melaju cepat dari arah yang berlawanan
24	21/6/2006	6:06	Jl. TL Harmoni	1	1			sebuah motor memutar secara tiba tiba pada jalur busway, sehingga busway dari arah yang berlawanan menghantam sepedamotor tersebut
25	2/12/2006	19:00	Jl. Sudirman	1			1	Seorang pengguna Busway terjatuh saat menunggu busway, hal ini terjadi karena kerusakan pintu halte.
26	21/1/2006	7:30	Jl Balik Papan Gambir Jakarta Pusat	2			1	Busway menabrak pejalan kaki yang menyebrang melewati jalur busway secara tiba tiba
27	22/2/2006	7:30	Jl. Senen Raya Jakarta Pusat	2			1	Pejalan kaki yang terserempet oleh busway yang sedang melaju pada jalan raya Senen
28	29/3/2006	13:00	Jl. Let Jen Suprpto Jakarta Pusat	2			1	busway menabrak seorang pejalan kaki yang sedang menyebrang secara tiba tiba
29	27/1/2006	19:30	Jl. Daan Mogot dekat Pakuwaon cengkareng Jakarta Barat	3			1	Busway menabrak seorang pejalan kaki yang akan menyeberang jalan
30	27/1/2006	22:30	Jl. daan Mogot pintu keluar SPBU Grogol Tanjung Duren Jak Bar	3			1	Sebuah mobil tertabrak oleh busway saat akan memutar di jalan Daanmogot
31	23/2/2006	1:10	Jl. daan Mogot depan sekolah BHK Tanjung Duren Jak Bar	3			1	Seorang pelajar terserempet busway pada saat akan menyebrang jalan
32	27/2/2006	6:30	Jl. S Parman depan kampus Untar Jak Bar	3			1	Seorang pejalan kaki tertabrak saat menunggu kendaraan di persimpangan
33	14/3/2006	12:15	Jl. Daan Mogot depan PT indomesin cengkareng Jakarta Barat	3			1	Seorang pedagang asongan tertabrak saat berjualan di jalur busway
34	14/3/2006	17:45	Jl. S Parman dekat gedung baru Tomang Tanjung duren Jak Bar	3			1	seorang yang akan menyebrang jalan tertabrak karena muncul secara tiba tiba
35	28/3/2006	7:50	Jl. Daan Mogot depan Masjid An Nur cengkareng Jakarta Barat	3			1	Busway menabrak seorang pejalan kaki yang akan menyeberang jalan
36	27/4/2006	14:20	Jl. S Parman pemutaran depan Citra Lend Tanjung duren Jak Bar	3	1			sebuah motor memutar secara tiba tiba pada jalur busway, sehingga busway dari arah yang berlawanan menghantam sepeda motor tersebut
37	21/3/2007	13:23	Bendungan hilir	1	1			Sebuah sepeda motor yang memotong jalur busway untu memutar tertabrak oleh busway yang sedang melaju pada koridor I
38	22/3/2007	12:32	Jl Perintis Kemerdekaan	2	1			Sebuah motor terjatuh di jalur busway lalu tertabrak oleh busway yang sedang melaju pada jalur tersebut
39	23/3/2007	14:32	Jl. Daan Mogot	3	1			Sebuah motor sedang melintas dari arah tomang dan berbelok kanan menuju cideng, dan busway melaju dari arah harmoni. Sehingga tabrakan tak terelakkan

37	29/4/2006	10:30	Jl. daan Mogot depan sekolah BHK Tanjung Duren Jak Bar	3			1	seorang penumpang busway yang akan keluar dari busway tertinggal dan terjatuh dari halte
38	22/5/2006	17:30	Jl. pintu besar selatan depan halte Metropolis taman sari jakarta barat	1	1			Busway melaju dari arah yang bersamaan dan tiba tiba berbelok sehingga buswayang berada di sampingnya menabrak motor tersebut
39	4/6/2006	10:30	Jl. Daan Mogot depan PT pasari cengkareng Jakarta Barat	3			1	Seorang pejalan kaki terserempet oleh pengemudi busway pada saat akan menyebrang jalan .
40	8/4/2006	14:55	Jl. Daan Mogot depan pintu II pertamina kali deres Jakarta Barat	3			1	Busway menabrak pedagang asongan yang sedang melintas di jalur tersebut
41	3/7/2006	16:00	Jl. Daan Mogot depan Satlindo Cengkareng Jakarta Barat	3			1	Mobil pribadi yang berjalan pada jalur busway, memutar di tempat putaran tersebut tertabrak oleh busway yang sedang melaju kencang
42	15/3/2006	12:25	JL Tomang raya dekat wijaya Tour Jakarta Barat	3			1	Seorang pelajar terserempet busway pada saat akan menyebrang jalan
43	17/7/2006	9:00	Jl. Daan Mogot depan Satlindo Cengkareng Jakarta Barat	3	1			Motor yang mencoba untuk masuk kejalur busway, terserempet oleh Busway itu sendiri
44	3/8/2006	6:30	Jl. S Parman depan taman anggrek Tanjung duren Jak Bar	3	1			motor melaju pada jalur busway, dan melakukan pengereman tiba tiba untuk menghindari dari orang yang akan menyebrang.
45	10/8/2006	5:30	Jl. S Parman depan Mall taman anggrek Tanjung duren Jak Bar	3	1			Sebuah motor terjatuh di jalur busway lalu tertabrak oleh busway yang sedang melaju pada jalur tersebut
46	9/9/2006	10:10	Jl. Daan Mogot pemutaran persaki kali deres Jakarta Barat	3	1			Sebuah sepeda motor yang memotong jalur busway untu memutar tertabrak oleh busway yang sedang melaju
47	4/9/2006	4:30	Jl. Daan Mogot depan taman kota Jakarta Barat	3			1	Seorang pejalan kaki terserempet busway pada saat akan menyebrang jalan
48	13/9/2006	11:00	Jl. Hayam Wuruk dekat diskotik 1001 Jakarta Barat	1	1			Sebuah motor sedang melintas dari arah Hayam wuruk dan berbelok kanan menuju cideng, dan busway melaju dari arah harmoni. Sehingga tabrakan tak terelakkan
49	1/11/2006	8:10	Jl. Daan Mogot pintu masuk Sat Pas Cengkareng Jakarta Barat	3	1			Motor tertabrak saat akan berputar dari arah grogol menuju kalideres, busway melaju dengan kecepatan tinggi, dan motor tiba tiba memutar.
					13	4	17	
Tahun 2007					B&M	B&MB	B&PK	Definisi kejadian laka dari Laporan Polisi
50	29/2/2007	11:30	Jl. Salemba Raya Jak Pus	5	1			Seorang pengendara motor yang akan memutar di depan rumah sakit carolus tertabrak karena tidak melihat laju busway dari arah yang berlawanan
51	21/1/2007	7:30	Jl. Kramat Raya Jakarta Pusat	5	1			sebuah motor ringsek saat akan berbelok dari kramat sintiong menuju kramat raya, karena bertabrakan dengan busway
52	21/1/2007	7:30	Jl. Veteran Raya Jak Pus	5			1	Sebuah mobil bertabrakan dengan busway karena menerobos lampu merah di persimpangan jalan veteran
53	19/3/2007	10:00	Jl Kyai Tapa kolong Jembatan Grogol Tanjung Duren Jak Bar	3	1			sebuah motor memutar secara tiba tiba pada jalur busway, sehingga busway dari arah yang berlawanan menghantam sepeda motor tersebut
54	19/3/2007	10:00	Jl. S Parman dekat Prapatan Grogol Jak Bar	3			1	seorang karyawan swasta terseret sejauh 40 meter saat busway menabrak karyawan tersebut
55	8/1/2007	8:15	Jl. Perintis Kemerdekaan Jak Tim	2	1			Sebuah motor yang sedang memutar pada putaran yang tidak seharusnya, dan tertabrak oleh busway yang tidak mengetahui adanya motor yang melaju tersebut
56	8/3/2007	11:30	Jl. Raya Otista Jak Tim	7			1	Seorang pejalan kaki yang menyebrang pada jalan raya otista diserempet oleh busway yang sedang melaju
57	4/3/2007	14:30	Jl.Majapahit arah selatan Jakarta	1			1	Sebuah Mobil Busway kehilangan kendali saat melaju di jalur busway di daerah Jl.majapahit
58	8/5/2007	11:30	Jl. Thamrin arah Utara Jakarta	1			1	Sebuah mobil bertabrakan dengan busway karena menerobos lampu merah di persimpangan Jalan Thamrin

59	8/5/2007	13:15	Jl. Majapahit Jak Pus	1		1	Pejalan kaki yang terserempet oleh busway yang sedang melaju pada jalan raya mampang prapatan arah selatan	
60	8/3/2007	10:35	Jl.St. Manggarai	4		1	Sebuah mobil yang akan memutar pada u turn bertabrakan dengan busway yang sedang melaju berlawanan arah dengan mobil	
60	7/6/2007	7:15	Jl. Suryopranoto Jak Pus	3		1	Busway yang sedang melaju menabrak tiang Listrik Sampai hancur, lalu membanting stir dan menabrak mobil Hyundai	
61	6/6/2007	8:30	Jl. Kramat Raya Jak Pus	5	1		Motor yang akan memutar pada dobrak yang ada di jalan Kramat Raya tertabrak oleh busway yang melaju searah dengan arah motor	
63	12/3/2007	9:10	Jl. Manggarai	4	1		Sebuah motor yang melaju pada jalur busway terserempet oleh busway yang melaju searah dengan motor tersebut	
64	7/6/2007	10:30	Jl. Buncit Raya arah utara depan kantor ablu Bird Jak Sel	6		1	seorang laki laki yang akan menyebrang jalan tertabrak oleh busway yang sedang melaju	
63	20/7/2007	16:15	TL Buncit 38 arah ke Ragunan	6		1	Sebuah busway menabrak mobil yang sedang melaju pada jalur busway arah ragunan	
66	15/5/2007	12:30	Pasar rumput	4	1		Motor yang melaju pada jalur busway tiba tiba memutar pada u turn dari arah yang berlawanan muncul busway	
64	20/6/2007	9:15	Jl. Suprpto Jak Pus	2		1	Seorang penyebrang jalan yang baru turun dari taksi dan akan menyebrang jalan tertabrak oleh busway	
65	27/5/2007	13:40	Jl. Daan Mogot Tanjung duren Jak Bar	3		1	Seorang pejalan kaki terserempet busway pada saat akan menyebrang jalan	
66	28/3/2007	7:40	Jl. Daan Mogot Kilometeer 14	3		1	Seorang penyebrang jalan tidak melihat bus yang melintas di jalur busway sehingga pejalan kaki tersebut terserempet	
70	23/4/2007	15:20	Jl. Pasar Rumput	4	1		Sebuah motor yang akan memutar ditabrak oleh busway dari arah yang searah dengan pengendara motor	
67	16/10/2007	11:30	Jl. Merdeka Selatan Arah selatan (Bunberan Air Mancur	1	1		Kendaraan busway dan motor melaju dari arah yang bersamaan setibanya di bunderan air mancur bersamaan berbelok kekiri ke arah medan merdeka barat, karena kurang hati hat motor terserempet dan terseret sejauh 45 m	
68	13/09/2007	9:45	Jl. HR. Rasuna Said arah utara putaran depan gedung tira	6	1		Busway dan motor berjalan searah menuju arah utar di Jl. Rasuna Said. Dan motor berputar pada putaran depan Gedung tira dan busway menabrak motor tersebut	
69	24/3/2007	18:10	Jl.HR. Rasuna Said arah Selatan Depan GOR Kuningan	6		1	Seorang pengendara sepeda motor melaju searah dengan busway, dan motor tersebut terserempet oleh busway	
70	13/8/2007	16:15	Jl. Medan Merdeka Barat arah utara depan DEPHAN RI	1		1	Seorang pejalan kaki melintas di jalur Busway dan tertabrak oleh busway dengan kecepatan tinggi	
75	13/3/2007	13:23	Jl. Manggarai	4		1	Seorang pejalan kaki tertabrak saat melintasi jalurbusway di daerah manggarai	
71	25/7/2007	22:20	Jl. Rasuna Said arah utara dekat patung 66 Jak Sel	6		1	Sebuah Honda Jazz berusaha mendahului busway, memasuki jalur busway akan tetapi karena posisi yang salah dari pengemudi mobil, maka busway menabrak mobil tersebut	
72	23/10/2007	10:00	Jl. Rasuna Said arah selatan depan gedung Indo Rama	6	1		Motor yang akan memutar pada dobrak yang ada di jalan rasuna said tertabrak oleh busway yang melaju searah dengan arah motor	
					11	7	10	
Tahun 2008					B&M	B&MB	B&PK	Definisi kejadian laka dari Laporan Polisi
76	3/17/2008	16:00	Jl. Merdeka Selatan Jak Pus	1	1		Sebuah motor melaju searah dengan busway dan akan memutar pada u turn di jalan merdeka selatan bersamaan dengan melintasnya sebuahbusway dari arah yang sama	
77	2/5/2008	17:00	Jl. Daan Mogot depan Spbu Jembatan gantung Cengkareng Jak Bar	3	1		Sebuah motor yang sedang memutar pada putaran yang tidak seharusnya, dan tertabrak oleh busway yang tidak mengetahui adanya motor yang melaju tersebut	
78	1/31/2008	13:45	Jl. Daan Mogot depan SD Harapan jaya	3			1	Seorang pejalan kaki terserempet busway pada saat akan menyebrang jalan



81	1/3/2008	12:45	Jl Manggarai arh utara	4	1			Seorang pengendara motor tidak memperhatikan signal lampulalulintas, lalu menerobosnya dan terjadilah kecelakaan
79	2/18/2008	13:35	Jl. Daan Mogot depan Pabrik Biskuit	3			1	Seorang penyebrang jalan tidak melihat bus yang melintas di jalur busway sehingga pejalan kaki tersebut terserempet
80	3/16/2008	19:20	Jl. Daan Mogot dekat tanjakan Play over Pesing cengkareng Jak Bar	3	1			Sebuah motor menerobos lampu merah pada persimpangan di Jl. Daan Mogot, bertepatan deng busway yang melaju memotong arah motor
81	1/21/2008	20:20	Jl. Buncit raya Pancoran Jak Sel	6			1	Seorang pejalan kaki akan menyebrang jalan di jalan Buncit dan berpapasan dengan busway yang sedang melintas
82	2/22/2008	15:15	Jl. Perintis kemerdekaan Jak Tim	2	1			Sebuah motor yang akan berbelok pada persimpangan di perintis kemerdekaan bertabrakan dengan bus yang melaju dari jalan perintis kemerdekaan
86	23/3/2008	16:00	Jl Manggarai	4			1	Sebuah mobil sedan berbelok kesah manggarai dan bertabrakan dengan bus way dari arah yang berlawanan
83	2/28/2008	9:30	Jl. DI Panjaitan Jak Tim	7	1			sebuah motor memutar secara tiba tiba pada jalur busway, sehingga busway dari arah yang berlawanan menghantam sepedamotor tersebut
84	3/25/2008	17:30	Jl. Otists Raya Jak Tim	7			1	busway menabrak seorang pejalan kaki yang sedang menyebrang secara tiba tiba
85	1/11/2008	8:00	Jl. HR Rasuna Said Jak Pus	6			1	Busway menabrak seorang pejalan kaki yang akan menyeberang jalan
86	1/26/2008	18:45	Jl. M Tamrin Jak Pus	1			1	Sebuah mobil bertabrakan dengan busway karena menerobos lampu merah di persimpangan Jalan Thamrin
90	1/9/2008	9:00	Jl. Pasar rumput	4	1			Sebuah motor yang sedang melaju dan berputar di pasar rumput ditabrak oleh busway yang sedang melaju pada jalur tersebut
87	1/26/2008	21:45	Jl. Maja Pahit Jak Pus	1			1	Sebuah Mobil Busway kehilangan kendali saat melaju di jalur busway di daerah Jl.majapahit
88	2/19/2008	22:00	Jl. Tol Cawang Jak Tim	7			1	Sebuah Mobil berusaha mendahului busway, memasuki jalur busway akan tetapi karena posisi yang salah dari pengemudi mobil, maka busway menabrak mobil tersebut
					7	4	5	



Sisingamangaraja		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	2	2		2					
Persimpangan	1	1		1					1
Bundaran	0								
Jalan Lurus	1	1	1	1			1	1	
Halte	0								
		4	1	4	0	0	1	1	1

Tabel 1.a

Merdeka Barat		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan
U - Turn	4	4		4					
Persimpangan	0								
Bundaran	0								
Jalan Lurus	2		2	2			2	2	
Halte	0								
		4	2	6	0	0	2	2	0

Tabel 1.b

Jend. Sudirman		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn									
Persimpangan									
Bundaran	1	1		1					1
Jalan Lurus									
Halte	4		4			4			
		1	4	1	0	4	0	0	1

Tabel 1.c

Majapahit		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	1	1		1					

Persimpangan	1								
Bundaran									
Jalan Lurus	2	1	1	2	1		1	1	
Halte									
		2	1	3	1	0	1	1	0

Tabel 1.d

Thamrin		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	2	2			1				
Persimpangan	3	3		3					3
Bundaran	3	2			1				2
Jalan Lurus	1		1	1	1				
Halte									
		7	1	4	3	0	0	0	5

Tabel 1.e

Koridor II		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	1	1		1					
Persimpangan	1	1		1					1
Bundaran	0								
Jalan Lurus	5		5	5	1		4	4	
Halte	0								
		2	5	7	1	0	4	4	1

Tabel 2

Daan mogot		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	6	6		6					
Persimpangan	2	2		2					2
Bundaran	0								
Jalan Lurus	11		11	11	1		10	10	
Halte	1		1			1			
		8	12	19	1	1	10	10	2

Tabel 3.a

S. Parman		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	3	3		3					
Persimpangan	2	2		2					2
Bundaran	0								
Jalan Lurus	4		4	4	1		3	3	
Halte	0								
		5	4	9	1	0	3	3	2

Tabel 3.b

KORIDOR IV		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	4	4		4	1				
Persimpangan	2	2		2					2
Bundaran	0								
Jalan Lurus	2		2	2	1		1	1	
Halte	0								
		6	2	8	2	0	1	1	2

Tabel 4

Koridor V		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	2	2		2	1				
Persimpangan	2	2		2					2
Bundaran	0								
Jalan Lurus	0								
Halte	0								
		4	0	4	1	0	0	0	2

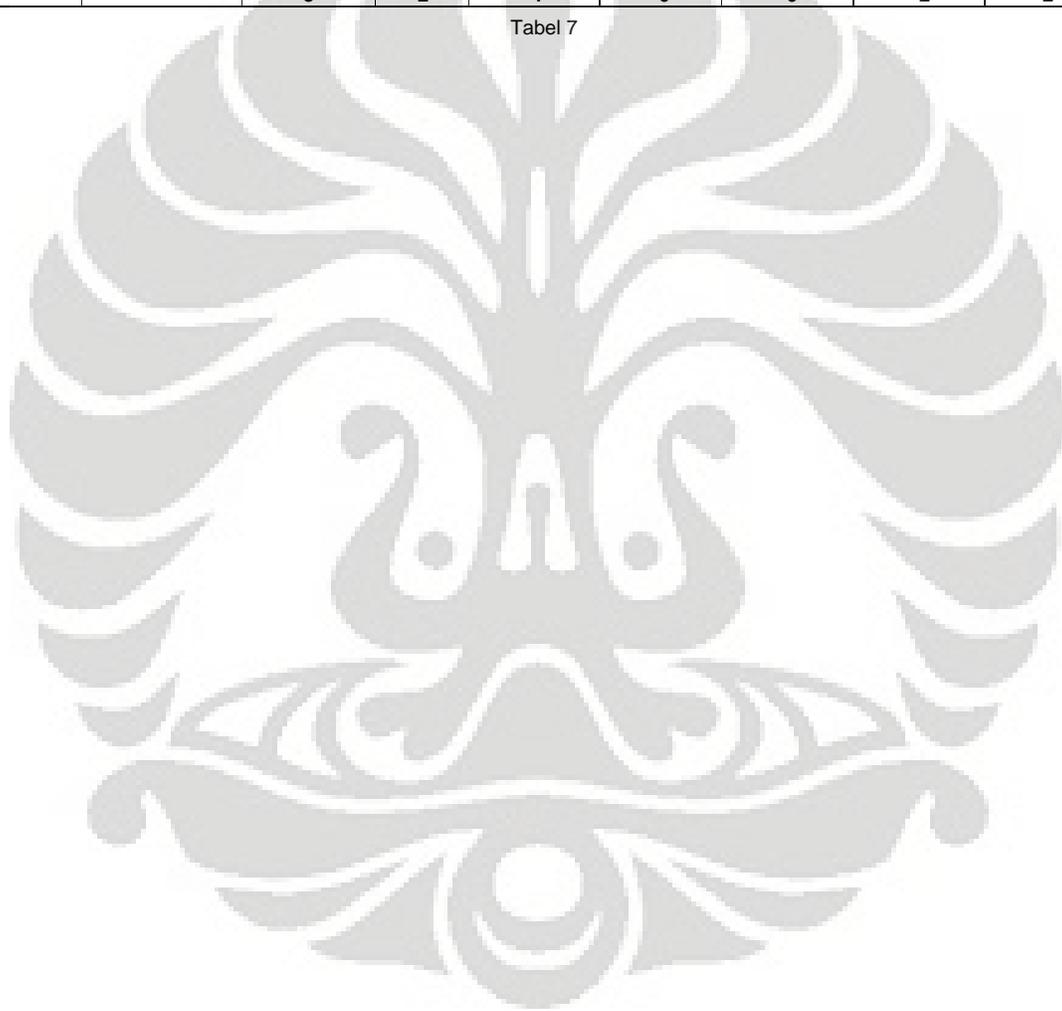
Tabel 5

Koridor VI		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	1	1		1					1
Persimpangan	2	2		2					
Bundaran	0								
Jalan Lurus	6	1	6	6		3	3		
Halte	0								
		4	6	9	0	3	3	0	1

Tabel 6

Koridor VII		Penyebab Kecelakaan							
Tempat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan	Kelalaian pengemudi	Kelalaian pejalan kaki	Kurangnya Rambu	melintasi Separator	Kurangnya Halte	Kurangnya pagar pembatas	Tempat Penyebrangan	Kurangnya pengamanan Polisi
U - Turn	1	1		1					
Persimpangan	1	1		1					1
Bundaran	0								
Jalan Lurus	2	1	2	2			2	2	
Halte	0								
		3	2	4	0	0	2	2	1

Tabel 7



Jalan sisingamangaraja																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR						1																			
B vs MBL	1								1																
B vs P						1																			
	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Jalan Merdeka Barat																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR						1															1				
B vs MBL	1					1																			
B vs P									1										1						
	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0

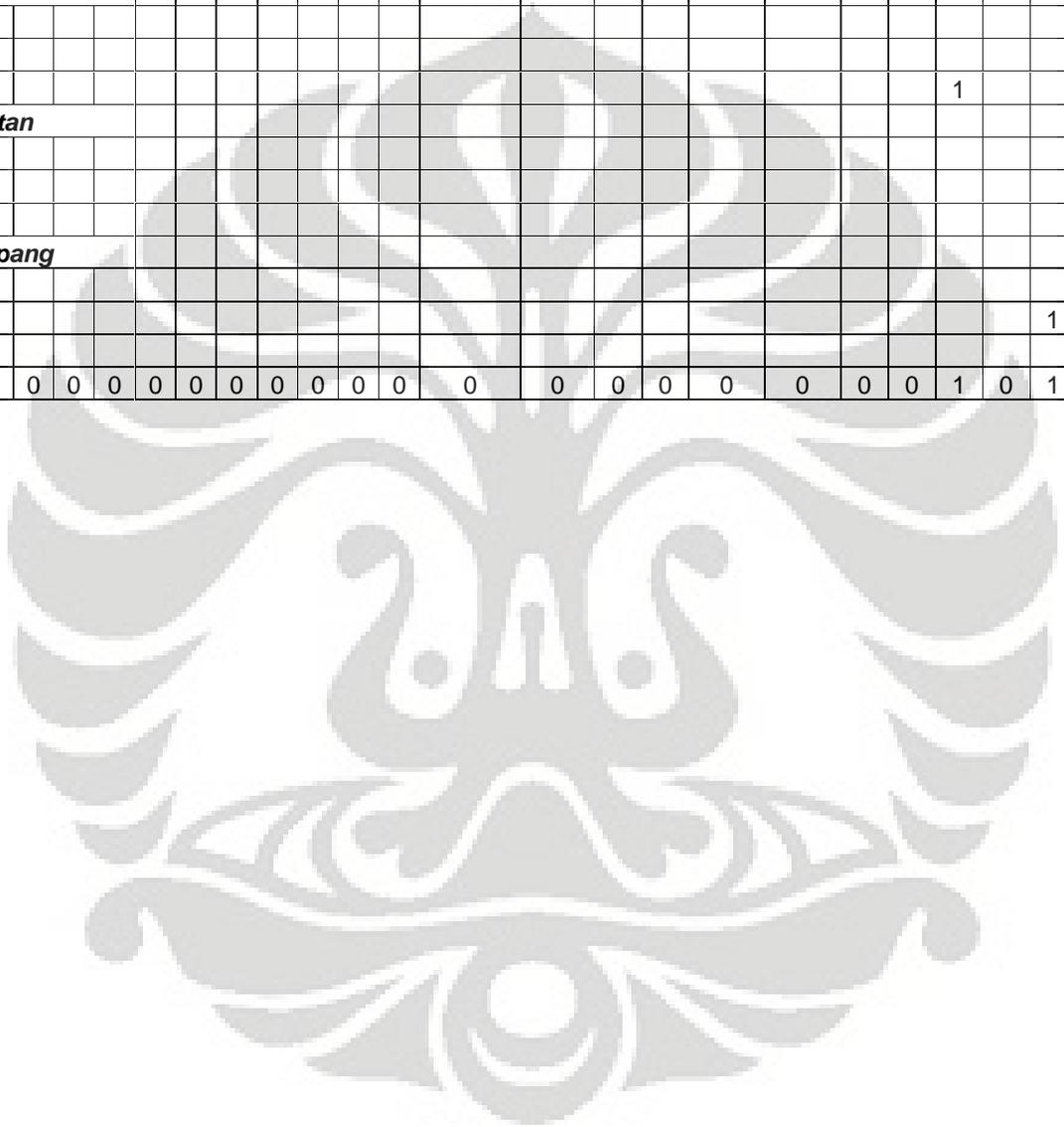
Jalan Jend. Sudirman																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR																									
B vs MBL			1																						
B vs P										1				3											
	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Jalan Majapahit																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR											1														
B vs MBL																			1					1	
B vs P																			1						
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0

Jalan Thamrin																									
2004					2005					2006					2007					2008					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
B vs MTR											1														
B vs MBL																									
B vs P																									
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	0	0	0	0	2	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Koridor VII																										
2004					2005					2006					2007					2008						
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Otista																										
B vs MTR																										
B vs MBL																										
B vs P																			1						1	
DI Panjaitan																										
B vs MTR																										
B vs MBL																										
B vs P																										
TB Simatupang																										
B vs MTR																										
B vs MBL																										
B vs P																										
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0





BERITA ACARA PEMERIKSAAN DI TKP

Pada hari ini Selasa tanggal 28 Bulan Pebruari Tahun 2000 enam jam : 22.00 Wib, saya :

Pangkat Anggota Sat Lantas Polres Batang bersama dengan

Nama : Pangkat / Nrp :
Nama : Pangkat / Nrp :
Nama : Pangkat / Nrp :

Berdasarkan Laporan Polisi : No.Pol.: LP. lantans, Tanggal 28 Pebruari 2006 telah mendatangi Tempat Kejadian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas di Jl. Raya Ds Tulis Kec Tulis Kab Batang Km 17 Smg - Crb

Adapun hasil yang ditemukan adalah sebagai berikut :

- Barang bukti masih berada di TKP
- SIM dan STNK pengemudi KBM Kijang ditemukan
- SIM Pwengemudi truk ditemukan, STNK bentuk tilang
- Terdapat kerusakan pada KBM Kijang

Tindakan yang di ambil sebagai berikut :Datang di TKP

- Mendatangi TKP.
- Olah TKP
- Mengamankan Barang Bukti
- Mencatat saksi-saksi
- Membuat Laporan Polisi
- Membuat gambar Sket TKP
- Melapor kepada atasan

Demikian Berita acara Pemeriksaan Di tempat Kejadian Kecelakaan lalu lintas ini dibuat dengan sebenarnya atas sekuatan sumpah jabatan kemudian di tutup dan ditandatangani di Batang pada tanggal 28 bulan Pebruari tahun 2000 enam.

Yang Membuat Laporan