

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan dari penelitian yang telah dilakukan pada Ruas jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan KM 15, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

#### **1. Potensi Permasalahan pada Jalan terhadap Keselamatan Jalan**

- a) Berdasarkan hasil survey di lokasi penelitian Jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan KM 15, berpotensi menimbulkan kecelakaan pada daerah rawan kecelakaan sebagai berikut :
  - 1) Terdapat penyempitan jalan pada jembatan pada KM 11.5 sebesar 1 meter.
  - 2) Kendaraan yang melebihi kecepatan rencana ketika melewati tikungan dan terdapat *U-Turn* setelah tikungan namun tidak dilengkapi dengan rambu lalu lintas maupun alat pemberi isyarat lalu lintas.
- b) Bahu jalan yang digunakan sebagai tempat parkir, dan terjadi penyempitan bahu jalan, serta kondisi bahu jalan yang rusak yang berdampak pada kecelakaan lalu lintas serta menjadi tempat jualan dan tempat peletakan pamflet-pamflet toko atau kios.
- c) Tidak ada rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan ataupun rambu ada persimpangan jalan dan banyak dijumpai rambu – rambu yang terlindung oleh pohon .
- d). Drainase yang kurang perhatian dan perawatan, sehingga menimbulkan genangan air pada bahu jalan.
- e) Kondisi lampu penerangan jalan pada malam hari yang kurang berfungsi dengan baik.

## 2. Karakteristik Kecelakaan

- a. Berdasarkan tahun 2014 sampai dengan 2016 Jumlah kecelakaan di Ruas jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan KM 15 sebanyak 217 kejadian
- b. Berdasarkan tahun 2014 Jumlah kecelakaan sebanyak 67 kejadian, dan korban kecelakaan yang meninggal dunia 13 orang, luka berat 4 orang, dan luka ringan sebanyak 102 orang.
- c. Faktor terbanyak penyebab kecelakaan dari tahun 2014 sampai dengan 2016 yaitu faktor jalan dan lingkungan sebanyak 96 kejadian (44.44%), faktor kendaraan 44 kejadian (19.44%) ,dan faktor manusia sebanyak 81 kejadian (36.11%).
- d. Berdasarkan tipe tabrakannya, maka karakteristik yang banyak terjadi dari tahun 2014 sampai dengan 2016 yaitu DS (Depan Samping) sebanyak 78 kejadian kecelakaan
- e. Berdasarkan jenis kelamin yang terlibat kecelakaan pada tahun 2014 sampai 2016 adalah laki-laki sebanyak 214 orang (64.46%) sedangkan perempuan sebanyak 118 orang (35.54%).
- f. Jumlah kecelakaan berdasarkan waktu kejadian terbanyak pada waktu pagi hari 31,25% , siang hari 18,98%, sore hari 34.25%, dan malam hari 23.14%.

Berdasarkan data karakteristik kecelakaan yang terjadi pada Ruas jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan KM 15 pada daerah studi, faktor penyebab utama kecelakaan adalah Jalan dan Lingkungan. Hal ini disebabkan karna kondisi jalan yang tidak sesuai dan dilalui banyak kendaraan berat, ditambah dengan factor manusia yang berperilaku cenderung ingin diprioritaskan.

**1. Potensi Permasalahan Geometrik Jalan di Sepanjang Ruas jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan KM 15.**

- a. Sepanjang Ruas jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan KM 15 termasuk jalan arteri primer kelas 1 yang memiliki median dan trotoar berdasarkan pasal 19 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Jarak pandang henti di jalan aman karena memenuhi dari jarak pandang yang direncanakan yaitu jarak Jarak Pandang Henti ( $J_h$ ) 106,510 m. Jarak pandang di jalan Yogyakarta – Magelang untuk arah dengan kecepatan  $V_r$  70 Km/jam.
- c. pada ruas jalan Yogyakarta – Magelang KM 11,5 terdapat tikungan dengan Jari- jari minimum ( $R_{min}$ ) = 156,52. Dengan jenis tikungan berjenis S-S,  $L_{tot} = 89.361$  m.
- d. Jarak pandang menyiap di jalan aman karena memenuhi jarak pandang menyiap rencana ( $J_d$ ) adalah 437,65 meter.

**4. Potensi kecelakaan pada kerusakan permukaan jalan**

- a. *Pavement Condition Index* (PCI) adalah tingkatan dari kondisi permukaan perkerasan dan ukuran yang ditinjau dari fungsi daya berguna yang mengacu pada kondisi dan kerusakan dipermukaan perkerasan yang terjadi.
- b. Nilai perkerasan pada ruas jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan 15 rata-rata SANGAT BAIK (*Very Good*). Akan tetapi sebagian tempat atau *stasioning* masih ada kerusakan, yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.
- c. Persentase jenis kerusakan ruas jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan KM 15. Didapatkan kerusakan retak buaya sebesar 20%, keriting sebesar 5%, ambles sebesar 5%, Tambalan sebesar 35%, lubang sebesar 25%, sungkur 5%, dan mengembut jembul sebesar 5%.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil analisis penelitian, pembahasan, dan kesimpulan yang ada maka dapat disampaikan beberapa saran untuk segala aspek yang berhubungan dengan ruas jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan KM 15 antara lain sebagai berikut :

1. Untuk peneliti selanjutnya disarankan melakukan penelitian mengenai kondisi geometrik jalan perencanaan berupa Alinemen Horisontal dan Alinemen Vertikal.
2. Untuk pemerintah, perlu segera melakukan Inspeksi Keselamatan Jalan pada daerah studi yaitu jalan Yogyakarta – Magelang KM 11 sampai dengan KM 15. Maka saran yang dapat diberikan sebagai masukan baik untuk dinas/sub dinas terkait diantaranya
  - a) Inspeksi Keselamatan Jalan dilakukan dengan tata cara pelaksanaan yang baik, yakni dengan cara membentuk tim Inspeksi dan membuat formulir Inspeksi Keselamatan Jalan.
  - b) Pelaksanaan Inspeksi seharusnya dilakukan oleh tim inspektor yang merupakan tenaga yang ahli dalam bidangnya.
3. Untuk pemerintah perlu segera melakukan penanganan kerusakan jalan untuk mengurangi tingkat kecelakaan dan memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna jalan. Selain itu agar kerusakan yang telah terjadi pada ruas jalan tidak menjadi lebih parah, sehingga tidak menimbulkan kerusakan yang lebih tinggi .