BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan pada ruas Jalan Yogyakarta – Solo KM 10 sampai dengan KM 15, maka didapatkan hasil sebagai berikut :

1. Inspeksi Keselamatan Jalan

Hasil yang didapatkan dari pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Jalan yang telah dilakukan pada ruas Jalan Yogyakarta – Solo KM 10 sampai dengan KM 15, menunjukan bahwa terdapat dua *blackspot* atau daerah yang merupakan daerah rawan kecelakaan berdasarkan data kecelakaan dalam kurun waktu tiga tahun yaitu tahun 2014 sampai dengan tahun 2016. Daerah rawan kecelakaan tersebut diantaranya :

a. Jalan Yogyakarta – Solo KM 13, yaitu ruas jalan depan RS Panti Rini.
b. Jalan Yogyakarta – Solo KM 12.5, yaitu ruas jalan depan SD Kanisius Kalasan.

2. Identifikasi Karakteristik Kecelakaan

Hasil identifikasi yang didapatkan dari Kepolisian Resort Sleman berupa data kecelakaan lalu lintas tahun 2014 sampai dengan tahun 2016 sebagai berikut :

a. Jumlah kejadian kecelakan yang mengalami peningkatan dari tahun 2014 96 sebanyak kejadian, 2015 sebanyak 98 kejadian, dan 2016 sebanyak 101 kejadian.
b. Jumlah korban terbanyak yang mengalami luka ringan sebanyak 108 orang dengan faktor penyebab kecelakaan yang dominan adalah faktor manusia sebanyak 56 Kejadian. Hal ini disebabkan kurangnya pengetahuan serta kelalaian manusia dalam berkendara dan perilaku yang cenderung ingin diprioritaskan.
c. Jumlah kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaannya sebesar 35 kejadian yaitu tipe kecelakaan tabrak depan belakang dengan jenis kendaraan yang paling banyak terlibat yaitu sepeda motor sebanyak 123 kendaraan, jenis

kelamin yang paling banyak terlibat yaitu laki-laki sebesar 114 orang, dan jumlah korban kecelakaan terbanyak berdasarkan umur adalah sebanyak 31 orang pada umur 11 tahun sampai dengan 20 tahun.

3. Evaluasi Potensi Kecelakaan

Berdasarkan hasil pengamatan di lokasi penelitian di jalan Yogyakarta – Solo KM 10 sampai dengan KM 15, maka dapat disimpulkan ruas jalan yang berpotensi terjadi kecelakaan pada daerah rawan kecelakaan sebagai berikut :

a. Jalan Yogyakarta – Solo KM 13, ruas jalan depan RS Panti Rini.
   1) Terdapat kendaraan yang keluar masuk RS Panti Rini pada jam tertentu, terutama pada saat jam besuk yaitu pukul 10.00-11.30 dan 16.30-17.30.
   2) Tepat didepan RS Panti Rini terdapat *U-Turn*, namun tidak terdapat rambu penunjuk arah boleh membelok.
   3) Tidak terdapat fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki.
   4) Kendaraan pengunjung toko atau yang parkir di bahu jalan.
b. Jalan Yogyakarta – Solo KM 12.5, yaitu ruas jalan depan SD Kanisius.
   1) Marka zona aman sekolah sudah mulai pudar.
   2) Tidak ditemukan rambu peringatan hati-hati.
   3) Lampu peringatan hati-hati yang sudah tidak berfungsi.
c. Sepanjang ruas jalan Yogyakarta – Solo KM 10 sampai dengan KM 15, terdapat pepohonan yang sudah cukup tinggi dan rimbun sehingga menutupi rambu-rambu yang ada.
d. Sebagian pada ruas jalan yang sepi, terdapat rambu-rambu yang kondisinya sudah tidak layak.

4. Analisis Kerusakan Jalan dengan *Metode Pavement Condition Index (PCI*)

Berdasarkan hasil analisis kerusakan jalan di lokasi penelitian yang beresiko menyebabkan kecelakaan jalan Yogyakarta – Solo KM 10 sampai dengan KM 15, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

a. Hasil analisis dengan metode PCI sepanjang 5 kilometer arah Yogyakarta – Solo, dan sebaliknya 5 KM arah Solo – Yogyakarta, terdapat 20 kerusakan dengan jenis yang berbeda-beda dalam bentuk persentase kerusakan antara lain :

Tabel 6.1 Persentase Kerusakan Jalan

No	Jenis Kerusakan	Persentase Kerusakan %
1	Retak Buaya	50 %
2	Kegemukan	5.56 %
3	Keriting	2.78 %
4	Amblas	2.78 %
5	Retak Memanjan/Melintang	5.56 %
6	Tambalan	27.78 %
7	Lubang	1.56 %

b. Secara keseluruhan nilai PCI rata-rata ruas jalan Yogyakarta – Solo KM 10 sampai dengan KM 15 adalah 79.6 % yang termasuk dalam kategori sangat bagus *(very good)*. Namun tetap perlu dilakukan perbaikan pada *stasioning* tertentu karena kerusakan jalan yang terdapat pada jalan ini tidak merata.

c. Jumlah kerusakan terbanyak yaitu pada KM 10.5 sampai dengan KM 12 sebanyak 9 jenis kerusakan yang meliputi retak buaya, retak memanjang, tambalan, dan lubang dengan nilai PCI sedang (*fair)*.

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 – Solo KM 10 sampai dengan KM 15 antara lain sebagai berikut :

1. Untuk peneliti selanjutnya disarankan untuk melakukan penelitian mengenai kondisi geometrik jalan yang dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas.
2. Untuk pemerintah perlu segera melakukan evaluasi mengenai prasarana jalan, baik rambu, marka, lampu penerangan, maupun pada alat pemberi isyarat lalu lintas kerena pada ruas jalan ini contohnya saja banyak pepohonan yang menutupi rambu lalu lintas, kemudian terdapat juga beberapa kondisi rambu yang sudah tidak layak.

3. Untuk pemerintah perlu segera dilakukan 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.