

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari penelitian yang telah dilakukan pada ruas jalan Magelang-Yogyakarta km 10-13, maka didapat hasil sebagai berikut :

1. Karakteristik Kecelakaan

- a. Berdasarkan tahun 2014 sampai dengan tahun 2016 jumlah kecelakaan sebanyak 111 kejadian, dan korban kecelakaan meninggal dunia 5 orang, luka berat 4 orang, luka ringan 128 orang.
- b. Jumlah kecelakaan berdasarkan waktu kejadian terbanyak pada waktu sore hari sebesar 46 kejadian.
- c. Faktor penyebab kecelakaan yaitu faktor manusia sebanyak 105 kejadian (94,60%), faktor kendaraan sebanyak 4 kejadian (3,60%), dan faktor jalan dan lingkungan sebanyak 2 kejadian (1,80%).
- d. Berdasarkan proses kejadian perkaranya, maka tipe yang paling banyak terjadi adalah tipe KDK (Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan) sebanyak 73 perkara.
- e. Berdasarkan jenis kelamin yang terlibat kecelakaan yaitu perempuan sebanyak 52 orang, sedangkan laki-laki 85 orang.
- f. Berdasarkan usia jumlah korban kecelakaan yang terbanyak usia diantara 26-35 tahun yaitu sebanyak 43 orang.

2. Analisis Geometrik Jalan

- a. Tipe jalan Magelang-Yogyakarta km 10-13 adalah 4/2 D, lebar jalan 8 meter, dengan median tengah selebar 0,5-1 meter, dengan trotoar. Di lokasi tersebut juga dilengkapi oleh fasilitas *U-turn*.
- b. Jarak pandang henti berdasarkan kecepatan rencana 88,94 m.
- c. Jarak pandang henti operasional (berdasarkan *Spot Speed*) jalan Magelang-Yogyakarta km 10-13 untuk arah Utara-Selatan (Magelang-Yogyakarta)

sebesar 48,89 m. Sedangkan untuk arah Selatan-Utara (Yogyakarta-Magelang) sebesar 30,11 m.

- d. Jarak pandang menyiap berdasarkan kecepatan rencana 342,738 m.
- e. Jarak pandang menyiap operasional (berdasarkan *Spot Speed*) jalan Magelang-Yogyakarta km 10-13 untuk arah Utara-Selatan (Magelang-Yogyakarta) sebesar 180,1 m. Sedangkan untuk arah Selatan-Utara (Yogyakarta-Magelang) sebesar 157,61 m.

3. Checklist Audit Keselamatan Jalan

- a. Bahu jalan banyak yang digunakan sebagai tempat parkir kendaraan sehingga bisa mengganggu arus lalu lintas.
- b. Tingginya pohon di median untuk di kilometer 10 menghalangi jarak pandang pengendara yang akan masuk ke jalur lalu lintas.
- c. Tidak ada lajur khusus untuk sepeda dan pejalan kaki dan tidak adanya fasilitas untuk manula atau penyandang cacat sehingga menggunakan lajur yang sama dengan kendaraan yang lain dan tingkat keselamatannya menjadi rendah.
- d. Tidak adanya pemberhentian bus umum, sehingga masih banyak bus umum yang berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di perkerasan jalan atau di bahu jalan secara mendadak mengakibatkan kendaraan lain kehilangan jarak pandang henti.
- e. Dari 77 tiang lampu penerangan, hanya ada 73 tiang lampu yang berfungsi dengan baik.
- f. Banyak marka jalan yang sudah cukup baik, tidak adanya rambu untuk mengurangi kecepatan.

4. Rekomendasi Perbaikan

- a. Pada rambu lalu lintas yang telah mengalami kerusakan diharapkan segera diganti atau diperbaiki, karena dapat membingungkan pengendara ketika melihat rambu-rambu lalu lintas yang rusak.

- b. Pada perkerasan jalan yang telah mengalami kerusakan diharapkan segera diperbaiki, karena dengan adanya kerusakan pada perkerasan jalan sangat membahayakan pengendara dan juga sebagai faktor penyebab sering terjadinya kecelakaan.

B. Saran

Dari hasil pelaksanaan audit keselamatan jalan, maka saran yang dapat diberikan sebagai masukan adalah sebagai berikut :

1. Hal yang sangat penting sebagai salah satu upaya mengurangi dan mencegah kecelakaan lalu lintas adalah perlu adanya sosialisasi tentang keselamatan jalan pada masyarakat dan pentingnya kesadaran untuk memahami arti dari rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan, agar masyarakat mengetahui tata cara berlalu lintas yang benar dan aman. biasanya melalui media massa karena media massa mempunyai dampak sangat besar terhadap kehidupan sehari-hari.
2. Bagi pemerintah atau instansi-instansi terkait sebaiknya segera melengkapi atau memperbaiki fasilitas kelengkapan jalan Magelang-Yogyakarta Km 10-13: rambu yang mengurangi kecepatan atau menandai adanya persimpangan, rambu rawan kecelakaan, median, trotoar, drainasi, bahu jalan, memperhatikan kembali tinggi dan rindang pohon-pohon di median, marka jalan, rambu lalu lintas dan memperbaiki lampu penerangan yang sudah rusak.
3. Perlu dilakukan penelitian selanjutnya tentang jumlah dan jenis-jenis rambu yang ada di daerah studi, dan melakukan wawancara kepada penduduk sekitar daerah studi tentang tingkat pemahaman rambu lalulintas.