

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari penelitian yang telah dilakukan pada ruas jalan Arteri Utara (Ringroad) Simpang kronggahan sampai Simpang Monjali , maka didapat hasil sebagai berikut:

1. Karakteristik Kecelakaan

- a. Jumlah korban terbanyak mengalami luka ringan sebanyak 162 orang.
- b. Faktor terbanyak penyebab kecelakaan yaitu faktor Manusia sebanyak 116 kejadian.
- c. Berdasarkan proses kejadian perkaranya, maka tipe yang paling banyak terjadi adalah tipe KDK (Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan) sebanyak 80 kejadian.
- d. Berdasarkan jenis tabrakannya, maka karakteristik yang banyak terjadi adalah Ss (*Sideswipe*) yaitu sebanyak 41 perkara.
- e. Jenis kendaraan terbanyak yang terlibat kecelakaan adalah kendaraan jenis sepeda motor sebanyak 172.
- f. Berdasarkan jenis kelamin yang terlibat kecelakaan adalah laki-laki sebanyak 136 orang.
- g. Berdasarkan usia korban kecelakaan yang terlibat adalah antara usia 21-30 sebanyak 65 orang.

Berdasarkan data karakteristik kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan arteri utara (Ringroad) pada daerah studi, factor penyebab utama kecelakaan adalah manusia. Hal ini disebabkan kurangnya pengetahuan manusia dan perilaku manusia yang cenderung ingin diprioritaskan.

2. Potensi Permasalahan pada Jalan yang Telah Beroperasi terhadap Keselamatan Jalan

- a. Bahu jalan digunakan sebagai tempat parkir, tempat jualan dan tempat peletakan pamflet-pamflet toko atau kios.

- b. Kurangnya kesadaran masyarakat akan guna pemberhentian bus, fasilitas parkir menyebabkan bahu jalan dan perkerasan jalan digunakan sebagai alternatif lain dalam menurunkan penumpang dan parkir kendaraan.
- c. Tidak ada rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan ataupun rambu ada persimpangan jalan.
- d. Tidak adanya fasilitas untuk manula, atau penyandang cacat sehingga keselamatan penyandang cacat atau manula sangat rendah.
- e. Tidak ada lajur khusus untuk sepeda atau kendaraan tak bermotor lainnya seperti sepeda, sehingga menggunakan lajur yang sama dengan kendaraan yang lain dan tingkat keselamatannya menjadi rendah.

3. Potensi Permasalahan Geometrik Jalan di Sepanjang Ruas Jalan Arteri Utara (Ringroad) Simpang Kronggahan sampai Simpang Monjali.

- a. Marka jalan pada akhir STA mulai pudar.
- b. Bahu jalan banyak digunakan sebagai tempat parkir ataupun pedagang kaki lima.
- c. Drainasi banyak yang rusak dan kurang perawatan serta pengecekan secara berkala.
- d. Jarak pandang henti di jalan aman karena memenuhi dari jarak pandang yang direncanakan yaitu 139,59 meter. Jarak pandang di jalan untuk arah Kronggahan-Monjali dengan kecepatan operasional 60,75 Km/h didapatkan 90,65 meter dan arah Monjali-Kronggahan dengan kecepatan operasional 62,07 Km/h didapatkan 93,70 meter.
- e. Jarak pandang menyiap di jalan aman karena memenuhi dari jarak pandang menyiap yang direncanakan yaitu 497,53 meter. Jarak pandang menyiap di jalan untuk arah Kronggahan-Monjali dengan kecepatan operasional 60,75 Km/h didapatkan 348,105 meter dan arah Monjali-Kronggahan dengan kecepatan operasional 62,07 Km/h didapatkan 357,61 meter.

B. Saran

Dari hasil pelaksanaan audit keselamatan jalan, maka saran yang dapat diberikan sebagai masukan baik untuk dinas/sub dinas terkait ataupun untuk peneliti yang ingin mengembangkan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Pemerintah atau Instansi–instansi Terkait

- a. Audit keselamatan jalan sebaiknya didahului dengan persiapan dan pembentukan team audit, sehingga dalam proses audit dapat lebih akurat dengan adanya pemikiran dari beberapa orang yang ahli dibidang ini.
- b. Pemeriksaan audit keselamatan jalan dilakukan setelah jalan dioperasikan, karena audit tahap ini akan menghasilkan suatu perbaikan tingkat pelayanan jalan dan penghematan biaya operasi kendaraan.
- c. Audit keselamatan jalan sangat diperlukan, sehingga Pemerintah perlu segera membuat landasan formal (perundang–undangan) untuk pelaksanaannya.
- d. Perlu adanya sosialisasi tentang keselamatan jalan pada masyarakat dan biasanya melalui media massa karena media massa mempunyai dampak sangat besar terhadap kehidupan sehari–hari. Kampanye yang efektif diharapkan dapat mempengaruhi perilaku pengguna jalan serta meningkatkan kesadaran akan hal–hal yang berhubungan dengan keselamatan jalan.
- e. Hendaknya team audit dan anggota team audit memiliki pengalaman serta memiliki sertifikat auditor yang dikeluarkan oleh lembaga resmi dan pelatihan–pelatihan.
- f. Menyediakan *parking bay* yang memadai

2. Bagi Masyarakat Umum atau Peneliti Lainnya

- a. Masyarakat perlu mengetahui pentingnya audit keselamatan jalan, sehingga apabila dalam penggunaan jalan sehari–harinya ditemukan ketidaksesuaian dengan harapan pengguna jalan, masyarakat dapat langsung memberikan informasi kepada pihak terkait dan masyarakat atau

pengguna jalan hendaknya meningkatkan kesadaran akan hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan jalan.

- b. Bagi peneliti yang ingin melakukan audit keselamatan jalan, sebaiknya melakukan audit di ruas jalan lainnya di Kota Yogyakarta ataupun di kota lainnya yang mempunyai potensi rawan kecelakaan.