

NASKAH SEMINAR TUGAS AKHIR
INSPEKSI KESELAMATAN JALAN WATES-PURWOREJO KM 2 SAMPAI
DENGAN KM 7

Irmansyah², Dr. Noor Mahmudah, S.T., M.Eng³, Dian Setiawan M, S.T., M.Sc., Sc⁴

Jurusan Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

INTISARI

Berbagai perkembangan dan kemajuan teknologi serta pertumbuhan kendaraan yang terjadi, tentu akan menimbulkan beberapa permasalahan transportasi. Keselamatan jalan merupakan faktor yang penting sebelum jalan beroperasi maupun setelah beroperasi. Pemeriksaan secara berkala untuk mengetahui kekurangan dan kelemahan jalan tersebut, sehingga dapat memberikan masukan bagi pemerintah, perencana atau kontraktor dalam menyusun pedoman inspeksi keselamatan jalan yang berorientasi pada keselamatan jalan.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan Inspeksi Keselamatan Jalan Wates-Purworejo Km 2 sampai dengan Km 7, mengidentifikasi karakteristik kecelakaan, mengevaluasi potensi kecelakaan dan membandingkan hasil inspeksi dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hasil penelitian menunjukkan jumlah kejadian kecelakaan sebanyak 30 kejadian, pada periode tahun 2015 sampai dengan 2016, dengan jumlah korban terbanyak yang mengalami luka ringan sebanyak 56 korban jiwa dan meninggal dunia sebanyak 3 korban jiwa. Berdasarkan kejadian kecelakaan, yang paling banyak adalah tipe Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan (KDK) sebanyak 12 kejadian, dengan jenis tabrakan yang menabrak kendaraan lain dari belakang yang bergerak searah (Re) sebanyak 13 kejadian, jenis kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor. Sedangkan jenis kelamin yang terlibat kecelakaan baik sebagai pelaku maupun korban didominasi oleh jenis kelamin laki-laki dengan rentang usia 16-25 tahun. Berdasarkan hasil analisis ada beberapa indikasi dari penyebab kecelakaan yaitu kondisi lingkungan yang banyak ditumbuhi pepohonan sehingga menghalangi fasilitas perambuan, rambu lalu lintas yang berjajar dengan jarak yang cukup dekat dan kurangnya fasilitas rambu lalu lintas.

Kata kunci : Inspeksi Keselamatan Jalan, Kecelakaan, Keselamatan

¹Disampaikan pada seminar tugas akhir

²Mahasiswa Teknik Sipil UMY (20120110281)

³Dosen Pembimbing I, ⁴Dosen Pembimbing II

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan jalan merupakan faktor yang penting sebelum jalan beroperasi maupun setelah beroperasi . Pada saat perencanaan tentu keselamatan jalan menjadi faktor pertimbangan untuk standar jalan, kenyataannya desain itu sendiri merupakan kompromi dari faktor-faktor lainnya seperti kapasitas lalu lintas, dampak lingkungan dan implikasi biaya.. Untuk itu perlu peraturan yang berkaitan dengan keselamatan transportasi jalan raya. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Indonesia memuat bahwa, Inspeksi keselamatan jalan adalah audit keselamatan jalan yang dilakukan pada jalan yang telah beroperasi (jalan eksisting). Inspeksi perlu dilakukan untuk mengetahui faktor yang perlu diperbaiki terhadap kondisi jalan, fasilitas dan kelengkapan jalan yang berpotensi mengakibatkan konflik dan kecelakaan lalu lintas.

Penelitian ini akan membahas mengenai kelengkapan infrastruktur transportasi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan pada ruas jalan Wates-Purworejo Km 2 sampai dengan Km 7 serta karakteristik Kecelakaan.

1.2 Rumusan Masalah

Jalan Wates-Purworejo Km 2 hingga Km 7 merupakan Jalan Nasional yang menghubungkan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan Provinsi Jawa Tengah. Data kecelakaan dari kepolisian Kabupaten Kulon Progo dalam kurun waktu 2 tahun tahun terhitung sejak tahun 2015-2016 terdapat sejumlah 31 kejadian, dengan korban meninggal dunia sebanyak 3 jiwa, luka ringan 56 jiwa sehingga total korban secara keseluruhan berjumlah 59 korban jiwa. Berdasarkan data tersebut perlu adanya Inspeksi Keselamatan Jalan sepanjang Jalan Wates-Purworejo Km 2 hingga Km 7, hasil inspeksi tersebut dapat diketahui karakteristik kecelakaan dan penyebab kecelakaan yang terjadi, sehingga dapat meminimalkan terjadinya kecelakaan.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Melakukan Inspeksi Keselamatan Jalan pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 hingga Km 7.
2. Mengidentifikasi karakteristik kecelakaan yang terjadi pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 hingga Km 7.
3. Mengevaluasi potensi kecelakaan yang terjadi.

4. Membandingkan hasil inspeksi yang dilakukan dalam penelitian dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui karakteristik kecelakaan yang terjadi pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 hingga Km 7.
2. Menentukan potensi terjadinya kecelakaan pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 hingga Km 7.
3. Mengevaluasi optimalisasi dan normalisasi kembali Rambu, Marka, dan Alat Pemberi Informasi Lalu Lintas.
4. Memberikan bahan masukan bagi pemerintah, perencana atau kontraktor dalam penyusunan pedoman inspeksi keselamatan jalan yang berorientasi pada keselamatan jalan.
5. Memberikan masukan bagi pengguna jalan akan pentingnya keselamatan berkendara, khususnya pada daerah studi yaitu Jalan Wates-Purworejo Km 2 hingga km 7 .
6. Melengkapi referensi yang terkait dengan masalah keselamatan jalan.

1.5 Batasan Masalah

1. Lokasi penelitian ditetapkan di ruas Jalan Wates – Purworejo Km 2 hingga Km 7.

2. Penelitian ini hanya terbatas pada karakteristik kecelakaan terbanyak dan faktor penyebab terjadinya kecelakaan
3. Data kecelakaan yang digunakan dari Direktorat Lalu Lintas Kabupaten Kulon Progo dalam kurun waktu tahun 2015 sampai dengan 2016.
4. Penelitian ini hanya terbatas pada keberadaan fasilitas perambuan dan kelengkapan jalan seperti : rambu lalu lintas, marka jalan, lampu penerangan jalan serta alat pemberi isyarat lalu lintas, yang berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Keselamatan jalan sangat terkait pada proses pengembangan suatu perencana dan perancangan jalan raya. Suatu perencanaan dan perancangan yang baik, yang memenuhi standar akan membuahkan hasil dengan minimnya kejadian kecelakaan pada suatu lokasi jalan raya, dan ini membuktikan suatu perbaikan keselamatan bagi para pengguna jalan.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015, infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan

struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik.

2.1.1 Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan memuat bahwa jalan umum dapat dibedakan berdasarkan sistem jaringan, fungsi, status dan kelasnya.

2.2.2 Rambu-Rambu Lalu Lintas

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas memuat bahwa Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.

2.1.3 Marka

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan memuat bahwa Marka adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

2.1.4 Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Informasi Lalu Lintas (APILL) merupakan perangkat elektronik dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan pada persimpangan atau pada ruas jalan.

2.2 Kendaraan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan memuat bahwa kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.

2.3 Kecelakaan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

2.4 Strategi Keselamatan Jalan

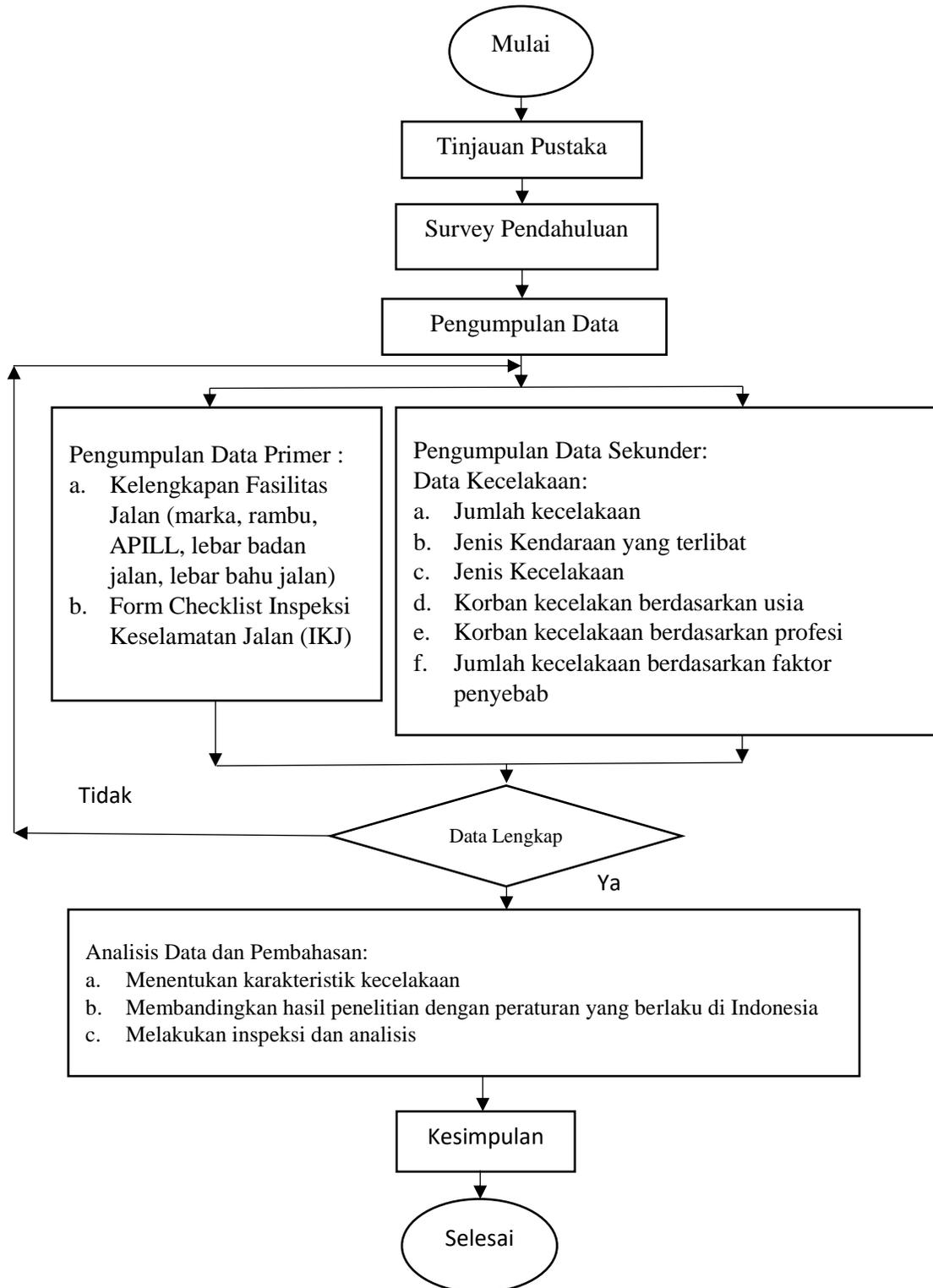
Untuk mengefektifkan, pendekatan intervensi keselamatan jalan perlu di ambil

dalam tiga tahapan yang berbeda
(ADB,1996), yaitu:

- a. Tahap 1, Membangkitkan Kepedulian.
- b. Tahap 2, Rencana Aksi Keselamatan Jalan Prioritas.
- c. Tahap 3, Program Lima Tahun Untuk Keselamatan Jalan.

3. METODE PENELITIAN

3.1 Tahapan Penelitian



3.2 Pengumpulan Data

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian dengan menggunakan alat ukur atau alat pengambilan data langsung pada subjek sebagai sumber informasi. Data primer yang diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh lewat pihak lain atau instansi terkait, tidak langsung diperoleh oleh peneliti dari subjek penelitiannya. Data sekunder biasanya dapat berupa data dokumentasi atau data laporan yang telah tersedia. data yang dibutuhkan untuk menunjang penelitian ini adalah data kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu dua tahun terakhir dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2016 dari Direktorat Lalu Lintas daerah Istimewa Yogyakarta. Data tersebut berupa:

- a. Tingkat kecelakaan di daerah penelitian.
- b. Jumlah kecelakaan berdasarkan faktor penyebab.
- c. Jumlah kejadian berdasarkan tipe kecelakaan.

- d. Jenis kendaraan yang terlibat.
- e. Jumlah usia korban terbanyak.

2. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian dengan menggunakan alat ukur atau alat pengambilan data langsung pada subjek sebagai sumber informasi. Berdasarkan survey lapangan yang dilakukan pada tanggal 20 Maret 2017 jam 10.00 WIB. Data primer yang diperoleh adalah sebagai berikut:

- a. Kelengkapan fasilitas jalan, meliputi:
 - 1) Jalan
 - 2) Rambu
 - 3) Marka
 - 4) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas
 - 5) Lampu penerangan jalan
- b. formulir checklist Inspeksi Keselamatan Jalan

3.3 Analisa Data

Metode analisis data adalah metode yang digunakan untuk menyederhanakan data sehingga mudah dibaca dan dipahami. Dari data yang telah terkumpul dilakukan perhitungan data dan analisis.

1. Berdasarkan data keberadaan fasilitas perambuan dan kelengkapan

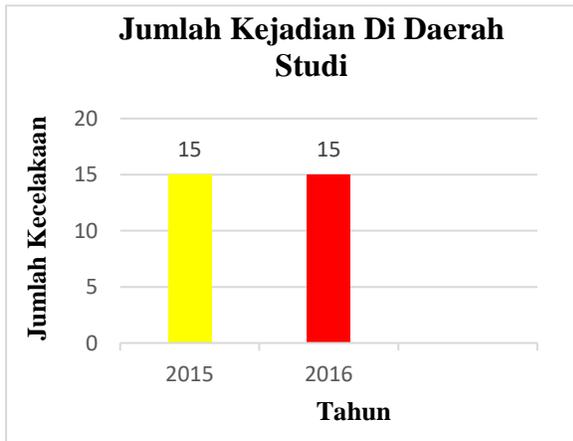
jalan seperti : Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Lampu Penerangan Jalan serta Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, yang berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan.

2. Data tentang jumlah kecelakaan, jumlah kecelakaan berdasarkan faktor penyebab, jumlah kecelakaan berdasarkan jenis kelamin, jumlah korban kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat dan tipe kecelakaan diolah dan kemudian dibuat grafik.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

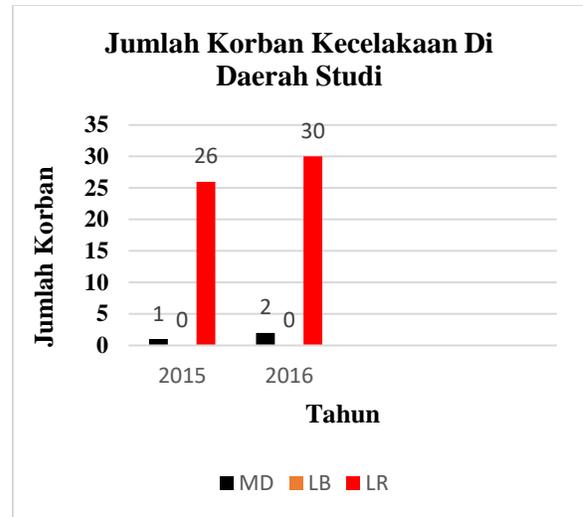
4.1 Karakteristik Kecelakaan

1. Jumlah Kejadian dan Korban Kecelakaan



Gambar 4.1 Jumlah Kejadian Kecelakaan di Daerah Studi

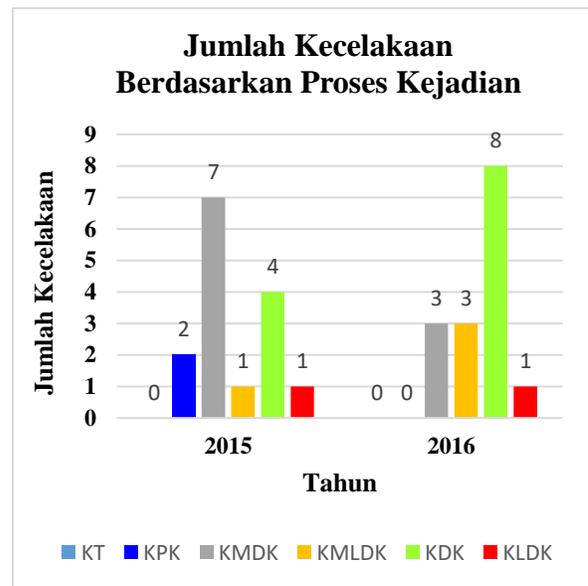
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)



Gambar 4.2 Jumlah Korban Kecelakaan di Daerah Studi

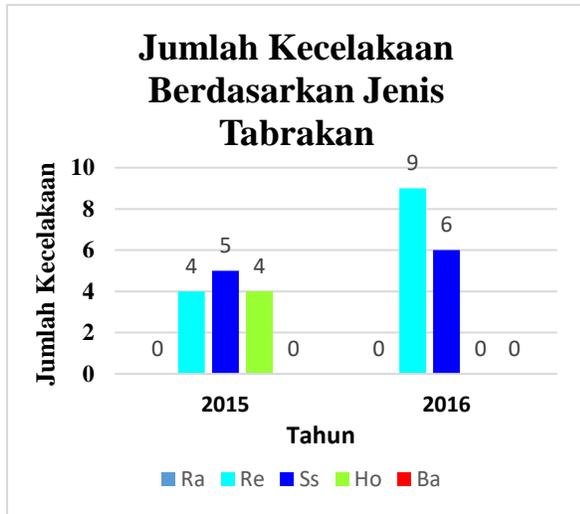
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

2. Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Tipe Kecelakaan



Gambar 4. 3 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Proses Tabrakan

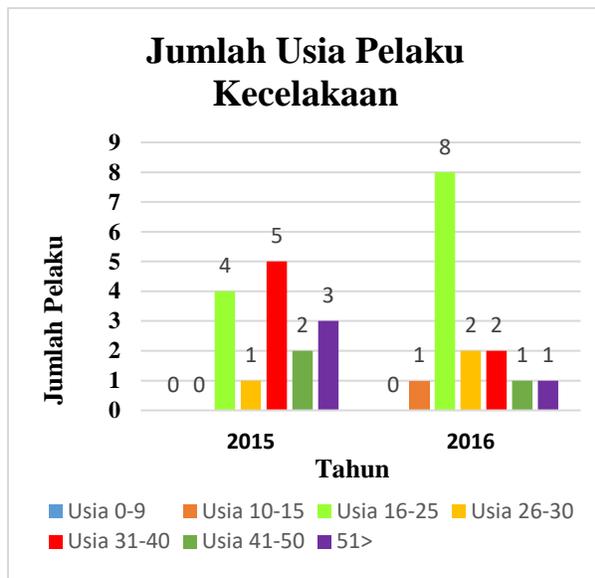
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)



Gambar 4.4 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jenis Tabrakan

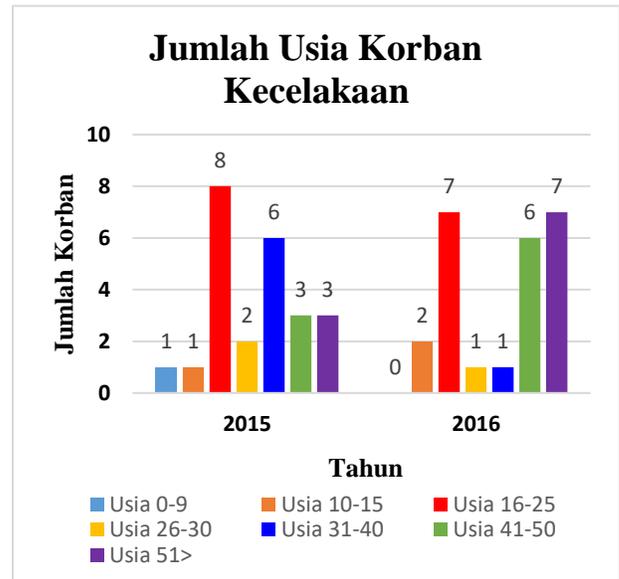
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

3. Jumlah Pelaku dan Korban Kecelakaan Berdasarkan Usia



Gambar 4.5 Jumlah Usia Pelaku Kecelakaan

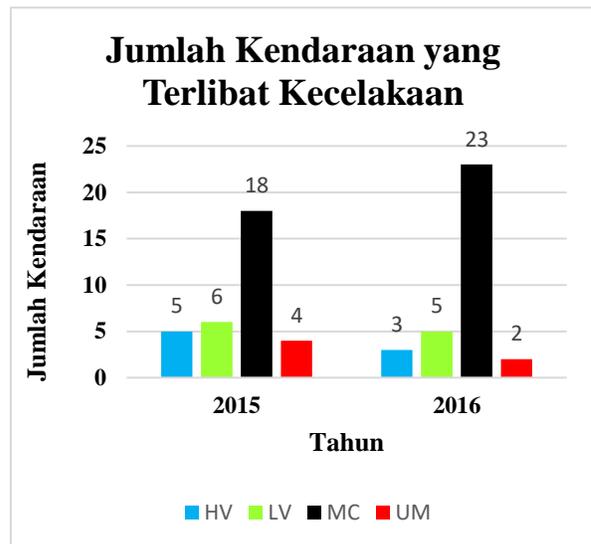
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)



Gambar 4. 6 Jumlah Usia Korban Kecelakaan

(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

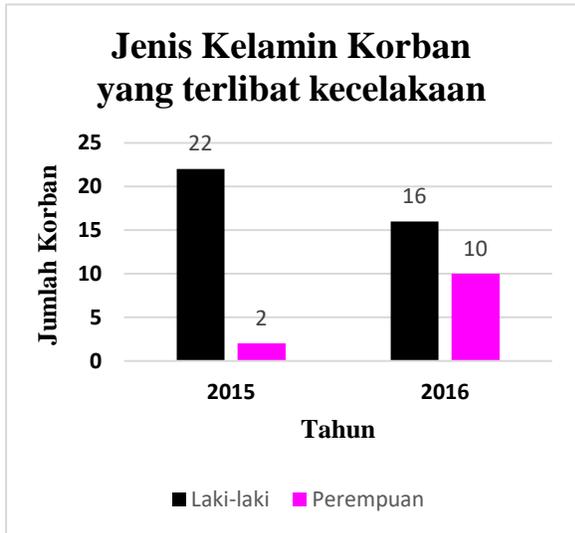
4. Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan



Gambar 4.7 Jumlah Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan

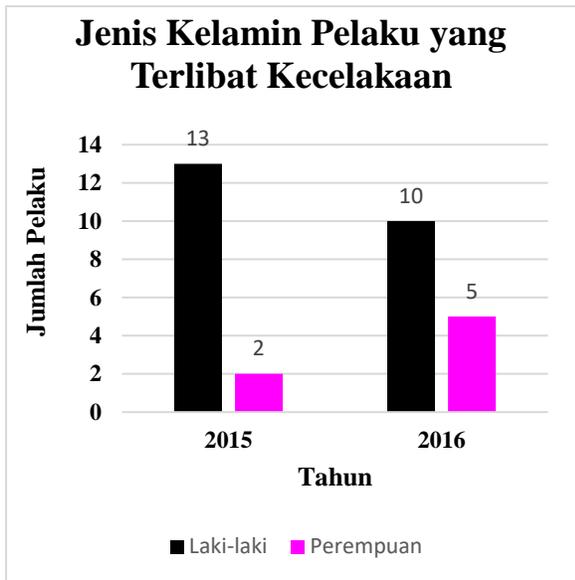
(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

5. Jenis Kelamin Pelaku dan Korban Kecelakaan



Gambar 4.8 Jenis Kelamin Korban yang Terlibat Kecelakaan

(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)



Gambar 4.9 Jenis Kelamin Pelaku yang Terlibat Kecelakaan

(Sumber : Satlantas POLRES Kulon Progo, 2016)

4.2 Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan jalan

Analisis akan di fokuskan pada hasil temuan yang berindikasi pada bagian-bagian desain jalan dan fasilitas pendukung lain yang dianggap kurang memenuhi standar dan persyaratan teknis.

1) Situasi/Kondisi Lingkungan

Banyaknya pohon/ tanaman di sepanjang lokasi penelitian yang menutupi rambu-rambu, sehingga tidak terlihat dengan jelas oleh pengemudi.



Gambar 4.10 Kondisi Lingkungan Kiri dan Kanan Jalan Banyak Terdapat Pohon



Gambar 4. 11 Lansekap Kiri dan Kanan Jalan Banyak terdapat Pohon



Gambar 4.12 Kondisi Lingkungan Kiri dan Kanan Jalan pematang sawah dan rumput semak

2) Median/Separator

Pada Km terdapat median jalan yang berpotensi menimbulkan kecelakaan karena terdapat median yang terputus.



Gambar 4.13 Median Jalan yang Terputus

3) Bahu Jalan

Bahu jalan pada lokasi penelitian memiliki lebar yang bervariasi. Pada km 2 arah Purworejo memiliki lebar 1,5 meter. Sedang untuk lebar bahu jalan pada km 4 yaitu 1 meter. Dan pada km 6 bahu jalan memiliki lebar 2,1 meter.



Gambar 4.14 Ukuran Bahu Jalan yang Kecil



Gambar 4.15 Ukuran Bahu Jalan yang Lebar

4) Perkerasan

Banyak ditemui aspal yang ditambal disepanjang lokasi penelitian sehingga kondisi eksisting dengan kondisi tambalan yang baru menjadi tidak rata.. Dan tambalan tersebut ada yang menutupi marka untuk fasilitas penyebrangan.

5) Penempatan Rambu

Dari hasil Pengamatan di lokasi penelitian pada ruas jalan sebelum pertigaan lampu apill terdapat rambu yang berjajar dengan jarak yang berdekatan dan terhalangi oleh pohon yang berada di tepi jalan sehingga rambu tidak terlihat jelas oleh pengendara.



Gamba 4.16 Keadaan Rambu yang terlindung



Gambar 4.17 Keadaan Rambu yang Berjajar



Gambar 4.18 Rambu yang Terlindung



Gambar 4.19 Tidak Ada Rambu Peringatan
Batas Maksimum Kecepatan

6) Drainase

Kondisi drainase yang terbuka dan kurangnya pagar pengaman akan

menyebabkan luka kecelakaan yang serius.



Gambar 4. 20 Saluran Drainase yang Cukup Baik

4.3 Evaluasi Potensi Kecelakaan

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan perlu adanya evaluasi terhadap potensi kecelakaan yang terjadi sebagai berikut :

1. Jalan Wates-Purworejo Km 2

Ruas jalan ini merupakan daerah yang memiliki sarana publik seperti sekolah dan kantor pemerintahan serta industri, sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan yang di akibatkan pergerakan arus kendaraan di kawasan tersebut.

2. Jalan Wates-Purworejo Km 5

Ruas jalan ini terdapat Jembatan Timbang Kulwaruh yang mana

berpotensi terjadinya kecelakaan akibat kendaraan yang keluar dan masuk jembatan timbang dengan ukuran kendaraan yang besar.

3. Jalan Wates-Purworejo Km 6

Ruas jalan ini berpotensi terjadinya kecelakaan karena terdapat sarana pendidikan yaitu SMPN 3 Wates. Ruas jalan di depan sekolahan tidak dilengkapi dengan fasilitas yang dapat menunjang kegiatan sekolah seperti fasilitas tempat parkir bagi kendaraan yang ingin menjemput atau mengantarkan anak ke sekolah, sehingga banyak kendaraan parkir di bahu jalan.

4.4 Perbandingan Hasil Inspeksi dengan Peraturan yang Berlaku di Indonesia

1. Perambuan

Penempatan jarak antara rambu satu dengan rambu yang lainnya hendaklah di tempatkan pada jarak yang memudahkan pengguna kendaraan untuk melihat dan memahami.

2. Marka

Marka pada jalan harus jelas sehingga tidak ada kesalah pahaman antara pengguna kendaraan yang lainnya.

3. Drainase

Kondisi drainase yang terbuka dapat berakibat serius pada korban kecelakaan. Kondisi drainase juga hendaklah terlihat bersih dan aliran air tidak tersendat.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan kesimpulan yang telah dilakukan pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 sampai dengan Km 7, didapatkan hasil sebagai berikut :

1. (Inspeksi Keselamatan Jalan) IKJ

Hasil (Inspeksi Keselamatan Jalan) IKJ yang dilakukan pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 sampai dengan Km 7, mendapatkan hasil bahwa pada lokasi Km 2, Km 5, dan Km 6 merupakan daerah *blackspot* atau daerah yang rawan Kecelakaan dalam kurun waktu 2 tahun yaitu sejak tahun 2015 sampai dengan 2016. Daerah Rawan kecelakaan tersebut diantaranya:

- a. Jalan Wates-Purworejo Km 2 yaitu jalan di depan Sekolah SMPN
- b. Jalan Wates-Purworejo Km 5 yaitu jalan depan Jembatan Timbang Kulwaru Wates.

- c. Jalan Wates-Purworejo Km 6 yaitu Jalan depan SMP 3 Wates, Sogan.

2. Identifikasi Karakteristik Kecelakaan

Berdasarkan hasil analisis pada lokasi penelitian, maka didapatkan hasil identifikasi karakteristik Kecelakaan sebagai berikut :

- a. Jumlah korban terbanyak mengalami Luka Ringan sebanyak 56 korban, dengan faktor penyebab kecelakaan adalah faktor manusia.
- b. Berdasarkan proses kejadian perkaranya, maka tipe yang paling banyak terjadi adalah tipe KDK (Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan) sebanyak 11 kejadian, dengan jenis tabrakan Ss dan Re sebanyak 11 kejadian. Sedang jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan adalah sepeda motor dan jenis kelamin yang terlibat kecelakaan baik sebagai pelaku maupun korban adalah laki-laki dengan rentang usia 16-25 tahun.
- c. Berdasarkan data karakteristik kecelakaan yang terjadi pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 2 sampai dengan Km 7 pada daerah studi, faktor penyebab utama

kecelakaan adalah faktor manusia. Hal ini dapat disebabkan kurangnya pengetahuan manusia dan kecenderungan ingin di prioritaskan.

3. Evaluasi Potensi Kecelakaan

- a. Jalan Wates-Purworejo Km 2
 - 1. Kendaraan keluar masuk sekolahan.
 - 2. Kurang rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan kendaraan.
- b. Jalan Wates-Purworejo Km 5 (Pada Ruas Jalan depan Jembatan Timbang, Kulwaru):
 - 1. Keluar masuknya Kendaraan dari jembatan timbang
 - 2. Kondisi jalan yang lurus cenderung membuat pengendara memacu kendaraan dengan kecepatan Tinggi.
- c. Jalan Wates-Purworejo Km 6 (pada ruas jalan depan sekolah SMP 3 Wates, Sogan)
 - 1. Belum adanya rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan.
 - 2. Kendaraan yang berhenti untuk mengantar atau

menjemput anak-anak sekolah, serta kendaraan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang didepan sekolahan.

3. Kendaraan yang keluar masuk SPBU

4. Perbandingan Hasil Inspeksi dengan Peraturan yang Berlaku di Indonesia

Berdasarkan hasil analisis pada lokasi penelitian, maka didapatkan hasil perbandingan inspeksi keselamatan jalan dengan peraturan yang berlaku di Indonesia sebagai berikut :

1. Jalan Wates-Purworejo Km 2. Jarak antara rumah penduduk dengan jalan yang terlalu dekat dengan jalan menjadikan ruas jalan tersebut menjadi kurang standar.
2. Jalan Wates-Purworejo Km 5. Jembatan timbang seharusnya memiliki fasilitas tempat parkir bagi kendaraan yang sedang menunggu untuk ditimbang sehingga tidak parkir di badan jalan atau di bahu jalan yang dapat menyebabkan kecelakaan.

3. Jalan Wates-Purworejo Km 6. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan didapat bahwa pada ruas jalan ini masih kurang aman, tepatnya di depan sekolah SMPN 3 Wates. Lokasi ini belum terdapat rambu peringatan batas kecepatan maksimum yang diperbolehkan, kemudian fasilitas bagi kendaraan yang ingin mengantar dan menjemput anak sekolah serta fasilitas bagi angkutan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

4. Alinemen Horizontal pada ruas Jalan Wates-Purworejo Km 3 dan Km 4. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, alinemen horizontal pada ruas jalan Wates-Purworejo km 3 dan km 4 belum terdapat rambu petunjuk pada tikungan bagi kendaraan. Sehingga membingungkan pengguna jalan yang berakibat pada terjadinya kecelakaan lalu lintas.

5.2 Saran

1. Untuk penelitian selanjutnya disarankan untuk melakukan penelitian Penilaian

Keselamatan Jalan (*Road Safety Assessment*) dan kerusakan jalan yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan.

Road Safety Assessment adalah suatu penelitian yang membandingkan dari berbagai opsi desain yang berbeda atau membandingkan risiko untuk berbagai pengguna jalan dalam satu opsi desain.

Kerusakan jalan merupakan kondisi dimana structural dan fungsional jalan sudah tidak mampu memberi pelayanan yang optimal terhadap lalu lintas yang melintasi jalan tersebut.

2. Untuk Pemerintah, hasil pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Jalan pada daerah

studi kasus yaitu Jalan Wates-Purworejo Km 2 sampai dengan Km 7. Maka saran yang dapat saya berikan sebagai masukan baik untuk dinas/ sub dinas terkait diantaranya:

- a. Inspeksi Jalan dilakukan dengan tata cara pelaksanaan yang baik, yakni dengan cara membentuk tim Inspeksi dan membuat formulir Inspeksi Keselamatan jalan.
- b. Pelaksana Inspeksi seharusnya dilakukan oleh tim inspektor yang merupakan tenaga ahli dalam bidangnya.