

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

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

1. Karakteristik kecelakaan
 - a. Berdasarkan tahun 2014 sampai dengan tahun 2016 jumlah kecelakaan sebanyak 123 kejadian, dan korban kecelakaan meninggal dunia 16 orang, luka berat 19 orang, luka ringan 128 orang.
 - b. Jumlah kecelakaan berdasarkan waktu kejadian terbanyak pada waktu sore hari sebesar 58 kejadian.
 - c. Faktor penyebab kecelakaan yaitu faktor manusia sebanyak 87 kejadian (71%), faktor kendaraan sebanyak 14 kejadian (11%), dan faktor jalan dan lingkungan sebanyak 22 kejadian (18%).
 - d. Berdasarkan proses kejadian perkaranya, maka tipe yang paling banyak terjadi adalah tipe KDK (Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan) sebanyak 70 perkara.
 - e. Berdasarkan jenis kelamin yang terlibat kecelakaan yaitu perempuan sebanyak 44 orang, sedangkan laki-laki 119 orang.
 - f. Berdasarkan usia jumlah korban kecelakaan yang terbanyak usia diantara 26-35 tahun yaitu sebanyak 51 orang.
2. Analisis jarak pandang
 - a. Tipe jalan Yogyakarta-Wonosari Km 10-13 adalah 2/2, lebar jalan 8 meter.
 - b. Jarak pandang henti berdasarkan kecepatan rencana 84,65 m.
 - c. Jarak pandang henti existing (berdasarkan *Spot Speed*) jalan Yogyakarta-Wonosari Km 10-13 untuk dua arah) Timur ke Barat (Wonosari-Yogyakarta) sebesar 49,047 m. Sedangkan untuk arah Barat ke Timur (Yogyakarta-Wonosari) sebesar 43,55 m.
 - d. Jarak pandang menyiap berdasarkan kecepatan rencana 302,68 m.

- e. Jarak pandang menyiap operasional (berdasarkan *Spot Speed*) jalan Yogyakarta-Wonosari Km 10-13 untuk arah Timur ke Barat (Wonosari-Yogyakarta) sebesar 224,25 m. Sedangkan untuk arah Barat ke Timur (Yogyakarta-Wonosari) sebesar 203,74 m.
3. Potensi permasalahan pada jalan yang telah beroperasi pada keselamatan jalan
 - a. Bahu jalan banyak yang digunakan sebagai tempat parker/berhenti kendaraan sehingga bisa mengganggu arus lalu lintas.
 - b. Tidak ada lajur khusus untuk sepeda atau kendaraan tak bermotor lainnya, sehingga menggunakan lajur yang sama dengan kendaraan yang lain dan tingkat keselamatannya menjadi rendah.
 - c. 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 dan mengakibatkan kemacetan sehingga kendaraan lain kehilangan jarak pandang henti.
 - e. Lampu penerangan jalan yang jarang.
 4. Rekomendasi perbaikan
 - a. Pada penerangan jalan yang masih jarang harus benar-benar diperhatikan, khususnya pada persimpangan, di jalan Yogyakarta-Wonosari Km 10-13 masih banyak kekurangan pada penerangan jalan.

5.2. Saran

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

1. Perlu adanya sosialisasi tentang keselamatan jalan pada masyarakat, pentingnya kesadaran untuk memahami arti dari rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan. Agar masyarakat mengetahui tata cara berlalu lintas yang benar

dan aman. Sosialisasi dapat 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 Wates-Yogyakarta Km 10- 13: rambu yang mengurangi kecepatan atau menandai adanya persimpangan, rambu rawan kecelakaan, marka jalan, rambu lalu lintas dan memperbaiki lampu penerangan yang sudah rusak.

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 terhadap rambu lalu lintas.