

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan dari penelitian yang telah dilakukan pada ruas jalan Wates km 19 - 23, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

a. Analisis Karakteristik Kecelakaan

- 1) Berdasarkan tahun 2014 sampai dengan tahun 2016 jumlah kecelakaan sebanyak 112 kejadian, dan korban kecelakaan meninggal dunia 6 orang, luka berat 5 orang, luka ringan 114 orang.
- 2) Faktor penyebab kecelakaan, yaitu faktor manusia sebanyak 87 kejadian (77,6%), faktor kendaraan sebanyak 12 kejadian (10,7%), dan faktor jalan dan lingkungan sebanyak 13 kejadian (11,7%).
- 3) Berdasarkan proses kejadian perkaranya, maka tipe yang paling banyak terjadi adalah tipe KDK (Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan) sebanyak 72 perkara.
- 4) Berdasarkan jenis kelamin yang terlibat kecelakaan, yaitu perempuan sebanyak 49 orang, sedangkan laki-laki 76 orang.
- 5) Berdasarkan jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan terbanyak yaitu sepeda motor yaitu sebanyak 141 kendaraan.

b. Analisis Perhitungan Alinyemen Horizontal

- 1) Berdasarkan fungsi dan klasifikasi medan jalannya yaitu arteri datar, maka kecepatan rencananya sebesar 70-120 km/jam.
- 2) Jalan Yogyakarta-Wates Km 19-23 memiliki tipe jalan 2 jalur dan 4 jalur dengan lebar masing-masing jalur 3 meter tempat trotoar dan sebagian jalan terdapat median, yaitu pada Kilometer 19-20.
- 3) Lebar bahu jalan yang ditinjau bervariasi antara 1 meter – 1,5 meter.
- 4) Jenis tikungan yang diperoleh dari perhitungan, yaitu 2 tikungan berjenis S-C-S.

c. Audit Keselamatan Jalan

- 1) Bahu jalan banyak yang digunakan sebagai tempat parkir kendaraan, sehingga bisa mengganggu arus lalu lintas.

- 2) 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) Tidak adanya fasilitas untuk manula atau penyandang cacat sehingga menggunakan lajur yang sama dengan kendaraan yang lain dan tingkat keselamatannya menjadi rendah.
 - 4) 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.
 - 5) Penerangan jalan yang masih jarang harus benar-benar diperhatikan, khususnya pada jembatan, di jalan Wates Km 19-23 masih banyak kekurangan pada penerangan jalan.
- d. Resiko Keselamatan

Jika ditinjau dari Inspeksi dan analisis yang dilakukan pada lokasi Jalan Yogyakarta – Wates Km 19 – 23, jalan tersebut sudah aman dilalui pengguna jalan meskipun masih banyak kekurangan pada rambu, isyarat lalu lintas dan alat pengaman jalan.

5.2. Saran

Dari hasil pelaksanaan analisis keselamatan jalan, maka saran yang dapat berikan sebagai masukan adalah sebagai berikut :

- a. Hal yang sangat penting sebagai salah satu upaya mengurangi dan mencegah kecelakaan lalulintas 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.
- b. Bagi pemerintah atau instansi-instansi terkait sebaiknya segera melengkapi atau memperbaiki fasilitas kelengkapan jalan Wates-Yogyakarta Km 19 - 23 : rambu rawan kecelakaan, median, trotoar,

drainasi, bahu jalan, memperhatikan kembali tinggi dan tingkat kerimbunan pohon-pohon di median, marka jalan, rambu lalu lintas dan memperbaiki lampu penerangan jalan.

- c. 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 lalu lintas.
- d. Perlu dilakukan penelitian selanjutnya tentang kerusakan struktur perkerasan jalan dengan metode *Pavement Condition Index (PCI)*