

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan dari penelitian yang telah dilakukan pada ruas jalan Wates km 1-2,9 , maka didapat hasil sebagai berikut:

##### **1. Karakteristik Kecelakaan**

- a. Jumlah korban terbanyak mengalami luka ringan sebanyak 25 orang.
- b. Faktor terbanyak penyebab kecelakaan yaitu faktor kendaraan sebanyak 10 kejadian.
- c. Berdasarkan proses kejadian perkaranya, maka tipe yang paling banyak terjadi adalah tipe KPK (Kecelakaan Pejalan Kaki) sebanyak 9 perkara.
- d. Berdasarkan jenis tabrakannya, maka karakteristik yang banyak terjadi adalah Ho (*head On*) yaitu sebanyak 10 perkara.
- e. Jenis kendaraan terbanyak yang terlibat kecelakaan adalah kendaraan jenis sepeda motor sebanyak 21.
- f. Berdasarkan jenis kelamin yang terlibat kecelakaan adalah laki-laki sebanyak 29 orang.

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

- a. Bahu jalan digunakan sebagai tempat parkir, tempat jualan dan tempat

- b. Tidak adanya pemberhentian bus, fasilitas parkir menyebabkan bahu jalan dan perkerasan jalan digunakan sebagai alternatif lain dalam menurunkan penumpang dan parkir kendaraan.
- c. Bus yang berhenti menurunkan penumpang di perkerasan jalan atau di bahu jalan secara mendadak mengakibatkan kendaraan lain kehilangan jarak pandang henti
- d. Banyaknya penumpang yang kurang hati-hati setelah turun dari kendaraan umum dalam menyeberang karena tidak adanya fasilitas untuk pejalan kaki.
- e. Tidak ada rambu peringatan untuk mengurangi kecepatan ataupun rambu ada persimpangan jalan.
- f. Banyak terdapat jalur untuk putar arah yang tidak dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas.
- g. Tidak adanya fasilitas untuk manula, atau penyandang cacat sehingga keselamatan penyandang cacat atau manula sangat rendah.
- h. Tidak ada lajur khusus untuk sepeda atau kendaraan tak bermotor lainnya seperti sepeda, sehingga menggunakan lajur yang sama dengan kendaraan

**3. Potensi Permasalahan Geometrik Jalan di Sepanjang Ruas Jalan Wates Km 1-2,9.**

- a. Marka jalan banyak yang sudah pudar.
- b. Bahu jalan banyak yang rusak karena digunakan sebagai tempat parkir ataupun pedagang kaki lima.
- c. Sepanjang ruas jalan wates km 1-2,9 tidak ada trotoar.
- d. Sudut-sudut persimpangan tidak terbebas dari bangunan dan pemukiman.
- e. Drainasi banyak yang rusak dan kurang perawatan serta pengecekan secara berkala.
- f. Jarak pandang henti di jalan tidak aman karena tidak memenuhi dari jarak pandang yang direncanakan yaitu 64,57 meter. Sedangkan jarak pandang di jalan untuk arah Wates-Yogyakarta 44,29 meter dan arah Yogyakarta-Wates 52,84 meter.
- g. Jarak pandang menyiap di jalan tidak aman karena tidak memenuhi dari jarak pandang menyiap yang direncanakan yaitu 343,248 meter. Sedangkan Jarak pandang menyiap di jalan untuk arah Wates-Yogyakarta 222,627 meter dan arah Yogyakarta-Wates 222,627 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

## **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