

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil survey di lapangan dan analisis dapat disimpulkan bahwa:

1. Nilai Peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 4 karena ketiadaan bahu jalan yang terdapat pada STA 0+200, STA 0+400, STA 0+600, STA 0+800, STA 1+000 dan STA 1+200, Sedangkan nilai peluang terkecil ialah sebesar 1 karena semua aspek geometrik sesuai standar yang terdapat pada STA 0+000.

Nilai peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat fasilitas perlengkapan jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 4 akibat ketiadaan marka terdapat pada STA 0+000, STA 0+200, STA 0+400, STA 0+600, dan STA 1+100, nilai peluang sebesar 4 akibat kerusakan pada trotoar jalan terdapat pada STA 0+800.

Nilai peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat perilaku pengguna jalan di jalan Tompello dengan nilai tertinggi ialah sebesar 4 karena parkir di badan jalan pada STA 0+800 dan nilai terendah adalah 2 akibat penggunaan helm yang terdapat pada STA 0+000, STA 0+200, STA 0+400, STA 0+600, STA 0+800, STA 1+000, STA 0+200. Nilai peluang dari setiap STA berbeda-beda sesuai dengan kesalahan/kekurangan pada setiap STA.

2. Nilai Dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 40 yang terdapat pada STA 0+000, STA 0+200, STA 0+400, STA 0+600, STA 0+800, STA 1+000 dan STA 1+200.

Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat fasilitas perlengkapan jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 40 karena ketiadaan marka terdapat pada STA 0+000, STA 0+200, STA 0+400, STA 0+600, STA 0+800.

Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat perilaku pengguna jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 40 karena parkir di badan jalan

yang terdapt pada STA 0+800. Nilai dampak dari setiap STA berbeda-beda sesuai dengan kesalahan/ kekurangan pada setiap STA.

3. Nilai risiko (R) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan di jalan Frans Seda diperoleh nilai risiko pada setiap STA sebagai berikut ; STA 0+000 = 39,3 dengan tingkat kepentingan penanganan dapat diabaikan/rendah sehingga tidak memerlukan monitoring. STA 0+200 = 51,8 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 0+400 = 52,6 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 0+600 = 63,3 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 0+800 = 53,2 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 1+000 = 33,4 dengan tingkat kepentingan penanganan dapat diabaikan/rendah sehingga tidak memerlukan monitoring . STA 1+200 = 32,6 dengan tingkat kepentingan penanganan dapat diabaikan/rendah sehingga tidak memerlukan monitoring.

5.2 Saran

Dari penelitian ini ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu :

- a. Harus dibuatnya bahu jalan agar bisa digunakan oleh pengguna jalan ketika ada keadaan-keadaan darurat.
- b. Perawatan jalan yang rutin terhadap perkerasan, bahu jalan saluran drainase dan perlengkapan jalan seperti marka dan rambu mampu sehingga mengurangi risiko kecelakaan.
- c. Penegasan/pengecetan ulang kembali marka tepi pada jalur lambat dan memaksimalkan Kembali fungsi rambu yang telah pudar .
- d. Harus disediakan Fasilitas parkir sehingga tidak memanfaatkan badan jalan sebagai tempat parkir.
- e. Rambu pada batas kecepatan perlu dipasang pada tempat-tempat yang strategis karena dengan kepatuhan dan pengetahuan pengendara

terhadap batas kecepatan akan mengurangi dampak keparahan pengguna jalan apabila terjadi kecelakaan.

- f. Dilakukannya sosialisasi dan penindakan kepada pengguna kendaraan agar menggunakan helm (untuk pengendara motor) dan seat belt (untuk pengemudi).

DAFTAR PUSTAKA

Agus Taufik Agus Mulyono dan Supradian Sujanto. (2010). *Inspeksi Keselamatan Jalan di Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta*. Yogyakarta : Penerbit UGM

Agus Taufik Mulyono Agus dkk. (2009). *Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan*. Yogyakarta : Penerbit UGM

Austroads.(2002).*Audit Keselamatan Infrastruktur*. Penerbit Universitas Gadjah Mada.

Dede Effendi Maulana. (2016) *Analisis Keselamatan Jalan Pada Ruas Jalan Ahmad Yani Dalam Kota PangkalPinang*. Bangka Belitung: Penerbit Kampus Terpadu UBB Baluniju

Departemen Pekerjaan Umum. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta : Ditjen Bina Marga

Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. (1997). *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga, (2007). *Penyusunan Sistem Manajemen dan Pedoman Keselamatan Jalan Dalam Kegiatan Pembangunan Jalan*". Departemen Pekerjaan Umum Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga, (2012). *Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan "Mewujudkan Jalan yang lebih berkeselamatan"*. Departemen Pekerjaan Umum Jakarta

Fuller.(2005). *Audit Keselamatan Infrastruktur*.Yogyakarta:Penerbit Universitas Gadjah Mada.

Latief.(1995).*Peningkatan Keselamatan KM 5,5 Jalan Ahmad Yani di Kota Banjarmasin*.Bekasi : Penerbit Politeknik Transportasi Darat Indonesia

M. Setiawan Dian dkk. (2017). *Inspeksi Keselamatan Jalan di Yogyakarta (Studi Kasus : Jalan Wates – Yogyakarta KM 5 sampai dengan KM 10*. Yogyakarta : Penerbit Universitas Muhammadiyah

Mulyono, T.A., Kushari, Berlian., Gunawan E.H., (2009). *Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Study Kasus Jalan Nasional Km 78 – Km 79 Jalur Pantura Jawa, Kabupaten Batang)*. Yogyakarta : Penerbit Universitas Gadjah Mada, Universitas Islam Indonesia

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Pemerintah Republik Indonesia

Yerison Ade Umbu Hambajawa. (2016). *Inspeksi Keselamatan jalan Lingkar Utara Yogyakarta*. Yogyakarta : Penerbit Universitas Atma Jaya