BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan maka penulis dapat menyimpulkan terkait Peningkatan keselamatan Fasilitas Putar Balik Arah (*U-Turn*) Batas Kota Magelang-Krepekan, yaitu:

1. Pada kondisi geometrik *U-Turn*, UT-1 sampai dengan UT-5 tidak memenuhi persyaratan lebar median, namun memenuhi persyaratan panjang bukaan median selain itu jarak UT-1 dengan UT-2 tidak memenuhi persyaratan minimal 500m karena hanya berjarak 155m. Oleh sebab itu UT-1 disarankan untuk ditutup
2. Faktor penyebab kecelakaan didominasi oleh prasarana *U-Turn* dan faktor manusia dengan rincian 13 kecelakaan karena prasarana, 10 kecelakaan karena manusia dan 1 kecelakaan karena faktor sarana, salah satu penyebabnya adalah pengendara yang tidak melihat adanya fasilitas putar balik disertai kecepatan tinggi saat melewati fasilitas putar balik sehingga terjadi kecelakaan.
3. Upaya peningkatan keselamatan pada fasilitas putar balik arah dilakukan dengan re desain *U-Turn* disertai dengan penambahan rambu dilarang berhenti, pita pengaduh, penambahan pengulangan rambu putar balik , penambahan marka dilarang parkir dan berhenti dan pelebaran pada tepi *U-Turn*.

6.2 Saran

Untuk mendorong keberhasilan Peningkatan Keselamatan pada fasilitas putar balik (*U-Turn*) pada ruas Jalan Batas Kota Magelang-Krepekan, terdapat beberapa saran yang dapat diusulkan sebagai berikut:

1. Perlu dilakukannya studi lebih lanjut mengenai kinerja fasilitas putar balik, mengingat bahwa penelitian ini tidak membahas tentang kinerja fasilitas *U-Turn*.
2. Perlu dilaksanakan pengawasan terkait kebijakan yang telah

dikeluarkan oleh Lembaga instansi terkait.

3. Perlu dilakukan penambahan, penggantian, serta perawatan untuk fasilitas perlengkapan jalan yang sesuai dengan persyaratan teknis oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Magelang.