

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

VI.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan di atas, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis bahwasanya faktor utama yang menjadi penyebab kecelakaan di Jalan Raya Sultan Agung disebabkan faktor manusia dan prasarana. Faktor manusia berupa kecepatan tinggi (40%), lengah(33%), mengantuk(10%), tidak tertib(10%) dan gagal salip(7%). Faktor prasarana berupa jalan bergelombang(46%), tidak ada rambu *u-turn*(23%), kurangnya fasilitas pju(15%) dan jalan berlubang(15%). Tipe kecelakaan tertinggi samping-samping.
2. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa permasalahan terkait fasilitas keselamatan dengan kondisi prasarana yang kurang memadai hal ini dibuktikan dengan keadaan dilapangan dimana kurang lengkapnya rambu yang mengatur pada ruas jalan tersebut serta geometri jalan yang belum sesuai dengan standar keselamatan, maka diperlukan penanganan dan upaya peningkatan keselamatan di ruas Jalan dengan melengkapi perlengkapan fasilitas jalan, perbaikan geometrik jalan, penyuluhan dan kampanye terkait keselamatan berlalu lintas, serta diadakannya patroli sebagai wujud pengawasan.
3. Berdasarkan hasil Inspeksi Keselamatan Jalan pada Jalan Raya Sultan Agung menyatakan bahwa kondisi eksisting dari lebar badan jalan, dan lajur jalan serta fasilitas perlengkapan jalan tidak memenuhi standar persyaratan teknis jalan, hal ini dikarenakan banyaknya ditemukan defisiensi yang mana kondisi eksisting tidak sesuai dengan standar persyaratan teknis jalan yang sudah ditetapkan. Beberapa defisiensi yang ditemukan antara lain sebagai berikut :
 - a. Defisiensi rambu yaitu rambu yang tertutup daun dan pepohonan, kondisi warna rambu sudah mulai pudar serta penempatan rambu yang tidak sesuai.
 - b. Defisiensi marka yaitu kondisi marka tepi jalan yang rusak dan pudar.
 - c. Defisiensi lampu penerangan jalan yaitu beberapa lampu penerangan jalan dalam kondisi rusak dan tertutup daun dan pepohonan
 - d. Defisiensi geometrik jalan banyaknya jalan dalam kondisi berlubang, retak dan

bergelombang

4. Selain itu juga berdasarkan analisa potensi bahaya dengan menggunakan metode HIRARC diketahui bahwa hazard pada Jalan Raya Sultan Agung memiliki hazard di segmen 1 risk level High risk atau Risiko yang memiliki dampak tinggi dan parah yang memungkinkan korban meninggal dunia yang diakibatkan dari PJU yang kurang dan Perkerasan Jalan yang belum memadai, hazard dengan risk level Moderate risk atau Risiko yang memiliki kemungkinan sedang dan dampak relative tinggi memungkinkan korban luka berat yang disebabkan oleh tidak adanya Marka jalan di beberapa titik dan risk level Low risk atau Risiko yang memiliki potensi kecelakaan dengan kemungkinan rendah dan dampak yang minimal disebabkan oleh Banyaknya Pepohonan yang sudah menutupi hamper sebagian jalan.

Sedangkan di Segmen 2 risk level High risk atau Risiko yang memiliki dampak tinggi dan parah yang memungkinkan korban meninggal dunia yang diakibatkan dari PJU yang kurang dan Perkerasan Jalan yang berlubang, hazard dengan risk level Moderate risk atau Risiko yang memiliki kemungkinan sedang dan dampak relative tinggi memungkinkan korban luka berat yang disebabkan oleh tidak adanya Perkerasan Jalan yang bergelombang dan risk level Low risk atau Risiko yang memiliki potensi kecelakaan dengan kemungkinan rendah dan dampak yang minimal disebabkan oleh Banyaknya Pepohonan yang sudah menutupi hamper sebagian jalan.

Dan untuk di Segmen 3 risk level High risk atau Risiko yang memiliki dampak tinggi dan parah yang memungkinkan korban meninggal dunia yang diakibatkan dari Perkerasan Jalan yang belum memadai dan risk level Low risk atau Risiko yang memiliki potensi kecelakaan dengan kemungkinan rendah dan dampak yang minimal disebabkan oleh Papan reklame yang terlalu besar sehingga menutupi keseluruhan jalan.

Upaya penanggulangan dan rekomendasi untuk peningkatan keselamatan lalu lintas pada Jalan Raya Sultan Agung yaitu antara lain sebagai berikut :

- a. Penegakan hukum pada pengendara yang melanggar batas kecepatan.
- b. Melakukan sosialisasi dan kampanye keselamatan yang ditujukan kepada masyarakat.
- c. Pengadaan dan perbaikan rambu lalu lintas pada Segmen 1 dan 2.
- d. Perbaikan Marka Tepi dan Pemisah Jalan pada Segmen 1 dan 2.
- e. Pengadaan Zebra Cross pada Segmen 1 dan 2.
- f. Pengadaan Lampu Penerangan Jalan pada Segmen 1 dan 2.

g. Pengadaan APILL Warning Light dan pita penggaduh pada Segmen 1 dan 2.

VI.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka terdapat beberapa saran yang harus diperhatikan untuk mengurangi tingkat kecelakaan pada ruas Jalan Raya Sultan Agung, meliputi:

1. Instansi terkait harus melakukan pengadaan dan pemeliharaan berkala pada fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka, trotoar dan lampu penerangan jalan umum), pemasangan rambu batas kecepatan. Penanganan dan perbaikan pada bahaya sisi jalan. Dalam penangan terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan untuk upaya meningkatkan keselamatan di ruas Jalan Raya Sultan Agung.
2. Pemeliharaan terkait fasilitas perlengkapan jalan berupa penambahan, penggantian, dan perawatan untuk fasilitas perlengkapan jalan sangat diperlukan secara berkala dalam rangka meningkatkan keselamatan pengendara, dan mewujudkan jalan yang berkeselamatan pada ruas Jalan Raya Sultan Agung
3. Masyarakat diharapkan lebih mematuhi peraturan dan rambu-rambu yang ada, dan juga masyarakat diharapkan dapat mematuhi peraturan terkait ketika berkendara seperti tidak berkendara dalam kondisi lelah, mengantuk, dan kurang fokus.
4. Agar menjadi jalan yang berkeselamatan harus memenuhi prinsip jalan berkeselamatan yaitu Self Explaining, Self Enforcement, Forgiving Road User. Untuk Self Explaining maka dilakukan peningkatan keselamatan jalan seperti pemasangan rambu lalu lintas, peremajaan marka jalan, penambahan lampu penerangan jalan. Untuk Self Enforcement pemasangan pita penggaduh, rambu stop, dan rambu batas kecepatan. Untuk Forgiving Road membersihkan Hazard yang ada di samping jalan, menutup drainase terbuka serta perbaikan pada perkerasan jalan yang rusak.