

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Dari hasil pengolahan data dan evaluasi daerah rawan kecelakaan di ruas jalan Parangtritis, diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Angka kecelakaan diruas jalan Parangtritis yang terjadi adalah : untuk angka kecelakaan permil diperoleh hasil bahwa angka kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2002, angka keterlibatan kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 1997, angka kecelakaan berdasarkan kendaraan-km perjalanan tertinggi pada tahun 1999, angka kecelakaan untuk *spot* di jalan raya tertinggi terjadi pada tahun 1998, dan angka kecelakaan pada bagian jalan raya tertinggi terjadi pada tahun 1998.
2. Berdasarkan identifikasi black spot diperoleh hasil bahwa :
 - a. *Black spot* tertinggi untuk semua ruas jalan Parangtritis sebelum pelebaran jalan pada tahun 1996-1998 adalah KM 14,5 – 15 (ruas jalan SMP2 Jetis – Balai Desa Patalan) dengan tingkat kecelakaan tertinggi sebesar 12,2. Sedangkan sesudah pelebaran jalan yaitu tahun 1999-2002, *Black spot* tertinggi untuk semua ruas jalan Parangtritis adalah KM 8,5 – 9 (S3 Dadapan – Gatak) dengan tingkat kecelakaan tertinggi sebesar 13,34.
 - b. Ruas jalan yang rawan kecelakaan tinggi sebelum pelebaran jalan adalah KM 4,5 – 5 (Druwo – SMUN Sewon), KM 8,5 – 9 (S3 Dadapan – Gatak),

KM 10,5 – 11 (SMK Sabdodadi – Manding), KM 11,5 – 12 (Ngaglik – S4 Bakulan) dan KM 14,5 – 15 (SMP2 Jetis – Balai Desa Patalan), Sedangkan sesudah pelebaran jalan adalah KM 8,5 – 9 (S3 Dadapan – Gatak), KM 10,5 – 11 (SMK Sabdodadi – Manding), KM 11,5 – 12 (Ngaglik – S4 Bakulan) dan KM 14,5 – 15 (SMP2 Jetis – Balai Desa Patalan).

- c. Daerah rawan kecelakaan diruas jalan Parangtritis terdapat lokasi yang sesudah pelebaran tidak terdapat *black spot* tetapi sebelum pelebaran merupakan daerah *black spot* yaitu pada KM 10 – 10,5 (Rendeng – SMK Sabdodadi), KM 17,5 – 18 (Derso – Candi), dan KM 18,5 – 19 (Jamprit – Klegen).
3. Berdasarkan identifikasi jenis kecelakaan diperoleh hasil bahwa :
- a. Kecelakaan diruas jalan Parangtritis (perempatan lampu merah ring road sampai dengan jembatan Kretek) sepanjang 19 km berdasarkan prosentase kecelakaan sebelum dan sesudah pelebaran jalan dengan korban fatal menurun 3% dan luka ringan meningkat 3% sedangkan luka berat tetap.
 - b. Kecelakaan yang sering terjadi di jalan Parangtritis adalah diruas jalan dibandingkan dengan dipersimpangan. Berdasarkan prosentase kecelakaan sebelum dan sesudah pelebaran, untuk diruas jalan korban fatal menurun 4%, luka berat meningkat 4%, dan luka ringan tetap sedangkan dipersimpangan korban fatal meningkat 2%, luka berat menurun 19% dan luka ringan meningkat 17%.

- c. Jenis kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan sebelum dan sesudah pelebaran jalan adalah sepeda motor. Berdasarkan prosentase kendaraan sepeda motor meningkat 4%.
 - d. Waktu terjadi kecelakaan terbesar sebelum dan sesudah pelebaran jalan adalah antara jam 12.00-18.00 sebesar 33%.
 - e. Status pelaku yang sering terlibat kecelakaan sebelum dan sesudah pelebaran jalan adalah swasta sebesar 39%.
 - f. Umur pelaku yang sering terlibat kecelakaan sebelum pelebaran jalan adalah umur antara 15 – 24 sebesar 38% (turun 1%) sedangkan sesudah pelebaran jalan pada tahun 1999-2002 adalah umur antara 25 – 40 sebesar 37% (naik 1%).
 - g. Jenis kelamin yang sering terlibat kecelakaan adalah laki-laki. Berdasarkan prosentase turun sebesar 7% dari 74% menjadi 67%.
4. Berdasarkan prosentase perbandingan angka kecelakaan sebelum dan sesudah pelebaran jalan diperoleh bahwa ; untuk angka kecelakaan permil meningkat 22%, angka keterlibatan kecelakaan meningkat 18%, angka kematian berdasarkan populasi meningkat 26%, angka kecelakaan berdasarkan kendaraan-km perjalanan meningkat 28%, angka kecelakaan untuk *spot* di jalan raya meningkat 6%, dan angka kecelakaan pada bagian jalan raya meningkat 7%.
 5. Berdasarkan identifikasi penyebab kecelakaan lalu lintas tinggi menurut ranking diperoleh hasil bahwa ; pada km 8,5-9 simpang tiga dengan lampu pengatur lalu lintas berdekatan dengan simpang tiga tanpa lampu pengatur lalu

lintas dan simpang tiga tanpa lampu pengatur lalu lintas tidak begitu tampak jika dari arah Jogja, pada km 10,5-11 banyak penyeberang jalan anak-anak sekolah dan banyak pelanggaran lampu lalu lintas pada simpang empat, pada km 14,5-15 simpang empat dengan jalan tanah berada pada tikungan dan terhalang oleh gapura dan terdapat lubang pada tikungan, pada km 11,5-12 simpang tiga dengan jalan tanah tidak tampak dan tingginya tidak sama, pada km 6-6,5 simpang tiga tidak ada rambu-rambu, pada km 5,5-6 simpang tiga tidak ada rambu-rambu persimpangan dan lampu penerangan tertutup pohon dan simpang tiga pada KM 5,9 tidak tampak jika dari arah Parangtritis dan tidak ada rambu-rambu persimpangan maupun lampu penerangan jalan, pada km 7-7,5 banyak persimpangan dengan jalan kampung, dan pada km 7,5-8 jalan menikung dan ada beberapa persimpangan dengan jalan kampung.

6. Kecelakaan terjadi diakibatkan kurangnya sarana penunjang, jarak pandang buruk, tidak ada atau kurangnya rambu petunjuk atau larangan, dan kurangnya lampu penerangan. Untuk mengurangi kecelakaan dibutuhkan sekali sarana penunjang misalnya rambu lalu lintas.

6.2. Saran-saran

Dari hasil kesimpulan yang diperoleh, maka disarankan sebagai berikut :

1. Daerah rawan kecelakaan dengan lokasi *black spot* tinggi diperhatikan secara serius guna menurunkan tingkat kecelakaandengan :
 - a. memasang lampu sinyal untuk berhati-hati pada lokasi *black spot* km 8,5-9.

- b. membuat penyebrangan jalan bagi pejalan kaki baik *Zebra Cross* maupun jembatan penyebrangan, menindak secara tegas terhadap pelanggar lampu lalu lintas, memasang rambu-rambu batas kecepatan pada lokasi *black spot* km 10,5-11.
 - c. menghilangkan bangunan gapura, perbaikan jalan, dan memasang ring pembatas jalan pada tikungan pada lokasi *black spot* pada km 14,5-15.
 - d. memberikan rambu simpang tiga, menimbun jalan tanah agar sama tingginya dengan jalan Parangtritis, dan membuat tanda penyebrangan jalan pada tikungan untuk lokasi *black spot* pada km 11,5-12.
 - e. memasang rambu-rambu persimpangan dan memasang rambu-rambu untuk berhati-hati untuk lokasi *black spot* pada km 6-6,5.
 - f. Memasang rambu-rambu simpang tiga, memberikan lampu penerangan jalan, dan memangkas pohon yang menutupi lampu penerangan untuk lokasi *black spot* pada km 5,5-6.
 - g. Memasang rambu untuk menurunkan kecepatan kendaraan atau memberikan batas kecepatan untuk lokasi *black spot* pada km 7-7,5.
 - h. Memasang rambu untuk menurunkan kecepatan kendaraan atau memberikan batas kecepatan untuk lokasi *black spot* pada km 7,5-8.
2. perlu pengawasan dari pihak kepolisian Resort Bantul, dengan menindak tegas pelaku pelanggar lampu lalulintas.
 3. perlu adanya penanaman kesadaran belalulintas sejak usia dini, baik secara formal maupun non formal keseluruh lapisan masyarakat, guna meningkatkan rasa disiplin berlalulintas.

4. perlu adanya penyuluhan-penyuluhan tentang disiplin berlalulintas dan dari hasil evaluasi didapatkan sebagian besar penyebab kecelakaan adalah faktor manusia (pengemudi), sehingga dalam penanganan untuk meminimalkan angka kecelakaan dapat dilakukan dengan cara memperketat prosedur pembuatan SIM dan memperbesar denda tilang.
5. perlu tindakan lebih cepat dari pihak Rumah Sakit untuk melakukan pertolongan pada korban kecelakaan apabila mendapat laporan tentang kejadian kecelakaan.

