

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data serta evaluasi daerah rawan kecelakaan pada ruas Jalan Yogyakarta - Bantul tahun 2014 hingga 2017, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

1. Jumlah kecelakaan yang terjadi di ruas Jalan Yogyakarta - Bantul dalam kurun waktu 4 tahun yaitu tahun 2014 – 2017 adalah sebanyak 303 kasus kecelakaan, dengan jumlah korban meninggal dunia (MD) sebanyak 19 orang dan luka berat (LB) sebanyak 35 orang. Angka kecelakaan tertinggi dan terfatal terjadi pada tahun 2016, yaitu sebesar 13,33 kasus perkilometer dengan indeks kefatalan sebesar 7%. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan tertinggi yang terlibat kecelakaan yaitu sebanyak 75% dari 303 kasus yang terjadi. Dari 303 kasus, kecelakaan paling tinggi terjadi pada siang hari, yaitu pada rentang waktu pukul 12.01-18.00, dengan pelaku kecelakaan mayoritas berusia 41-60 tahun dan berjenis kelamin laki-laki.
2. Terdapat 3 titik *black spot* pada ruas Jalan Yogyakarta - Bantul, yaitu pada km 4 -5, km 7-8 dan km 9 – 10,3, dengan angka ekivalen kecelakaan (AEK) tertinggi terdapat pada km 4 - 5.
3. Ditinjau dari nilai *International Roughness Index*, kondisi jalan pada lokasi *black spot* di ruas Jalan Yogyakarta - Bantul umumnya dalam kondisi baik. Hal ini dapat dilihat dari keseluruhan data yang diperoleh, dari 6,3 km panjang jalan, 87% dalam kondisi baik dan 13% dalam kondisi sedang. Berdasarkan analisis menggunakan uji *Chi Square* dan uji *Fisher*, tidak ada keterkaitan yang signifikan terhadap kecelakaan yang terjadi pada ruas Jalan Yogyakarta - Bantul dengan nilai *IRI* pada ruas jalan tersebut
4. Penyebab terbesar tingginya angka kecelakaan pada ruas Jalan Yogyakarta - Bantul selama tahun 2014-2017 adalah faktor *human error* atau faktor pengguna jalan itu sendiri.

6.2 Saran

Sebagai bahan masukan demi peningkatan penelitian selanjutnya, maka penulis memberi saran sebagai berikut.

1. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menggunakan metode analisa yang lebih beragam dalam menentukan hubungan antara angka kecelakaan dengan nilai *IRI*.
2. Pendataan kejadian kecelakaan sebaiknya lebih detail dan terperinci agar dapat memudahkan dalam mengidentifikasi karakteristik kecelakaan.
3. Pada penelitian selanjutnya, dapat ditambahkan analisa korelasi angka kecelakaan dengan nilai kondisi jalan lainnya, seperti *SDI* ataupun *PCI*.