

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, maka didapatkan hasil kesimpulan untuk analisis kecelakaan yang ditinjau dari faktor geometri jalan raya di ruas Jalur Pantura Klampok Sta. 180+700 hingga Sta. 181+250 adalah sebagai berikut.

1. Lokasi penelitian di ruas Jalan Pantura Klampok Sta. 180+700 hingga Sta. 181+250 merupakan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK), berdasarkan nilai AEK pada tahun 2017, yaitu 99 dan 70 pada tahun 2018. Karena melebihi nilai 45 sehingga memiliki kategori daerah rawan kecelakaan yang berbahaya pada tahun 2017 dan mengalami penurunan menjadi cukup berbahaya pada tahun 2018.
2. Hubungan antara kecelakaan dan variabel geometrik jalan raya tidak cukup mempengaruhi tingkat kecelakaan, karena sebagian besar parameter geometrik jalan di lokasi penelitian telah memenuhi syarat Bina Marga 1997. Parameter geometrik yang memenuhi syarat yaitu jarak pandang henti, jari – jari tikungan, ruang bebas samping dan lengkung vertikal. Parameter geometrik jalan yang tidak memenuhi syarat yaitu superelevasi. Sedangkan parameter geometrik yang telah terpenuhi sebagian yaitu lebar lajur jalan dan lebar bahu jalan.

Uraian parameter geometrik yang telah dianalisis yaitu sebagai berikut.

- a. Lebar lajur dan lebar bahu jalan sebagian besar telah memenuhi syarat Bina Marga 1997, dengan lebar lajur 3,11 meter sampai 4,01 meter dan lebar bahu jalan 0,5 meter sampai 3,0 meter.
- b. Jarak pandang henti di lapangan didapatkan sebesar 79,26 meter, sedangkan jarak pandang henti sesuai syarat yaitu harus $> 41,63$

meter. Maka, jarak pandang henti telah memenuhi syarat Bina Marga 1997.

- c. Lengkung horizontal merupakan tipe *spiral – circle – spiral* dengan jari – jari kelengkungan minimum sebesar 337,91 meter. Adapun hasil perhitungan jari – jari minimum di lapangan yaitu sebesar 81,18 meter.
- d. Ruang bebas samping terukur di lapangan yaitu sebesar 1,81 meter sedangkan ruang bebas yang tersedia dari hasil analisis harus $> 0,82$ meter.
- e. Superelevasi maksimum di lapangan didapatkan sebesar 2,71% hal ini jauh dibanding hasil perhitungan syarat superelevasi maksimum yaitu sebesar 10%.
- f. Koordinasi alinyemen horizontal dan alinyemen vertikal di lapangan telah memenuhi syarat keamanan dan kenyamanan bagi pengemudi kendaraan, sebab dalam satu lengkung horizontal hanya terdapat satu lengkung vertikal saja dan alinyemen horizontal lebih panjang dibanding alinyemen vertikal.
- g. Perlengkapan jalan di lokasi penelitian sudah terpenuhi, seperti rambu tikungan, rambu hati – hati, rambu lampu hati – hati, patok ruang milik jalan dan stasiun jalan.

6.2 Saran

Berdasarkan dari hasil analisis yang telah dilakukan, maka hal – hal yang perlu dilakukan *redesain* pada geometri jalan di lokasi penelitian supaya memenuhi persyaratan Bina Marga 1997 yaitu sebagai berikut.

1. Memperlebar bahu jalan dan lajur jalan yang tidak memenuhi syarat, sehingga kecepatan kendaraan yang melintas tidak terhambat oleh jalan ataupun bahu jalan yang sempit.
2. Seperelevasi atau kemiringan jalan di tikungan perlu ditinggikan, supaya kendaraan yang melintas dengan kecepatan relatif tinggi tidak

terpental maupun terguling yang mengakibatkan terjadinya tabrakan atau tersetempet kendaraan yang melintas disampingnya.

3. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut tentang penyebab kecelakaan di ruas Jalur Pantura Klampok Sta. 180+700 hingga Sta. 181+250 selain dari faktor geometrik jalan.

