

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari hasil pengolahan data dan evaluasi Daerah Rawan Kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo kurun waktu 2004, dapat disimpulkan :

1. Jumlah kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo (km 8 – km 28) sepanjang 20 km berjumlah 19 kasus kecelakaan dengan tingkat keparahan korban meninggal dunia yaitu 4 korban atau sebesar 16 %, luka berat 9 korban atau sebesar 36 % dan luka ringan 12 korban atau sebesar 48% dari total jumlah kecelakaan.
2. Tipe kecelakaan terbesar yang terjadi pada ruas jalan Jogja – Solo kurun waktu 2004 adalah tipe depan - samping sebanyak 7 kasus atau sebesar 36,84% dari total jumlah kecelakaan yang terjadi.
3. Jenis kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan pada ruas jalan Jogja – Solo kurun waktu 2004 adalah motor sebesar 14 kali kejadian atau sebesar 36,84% dari total kendaraan yang terlibat kecelakaan.
4. Waktu terjadinya kecelakaan terbesar pada ruas jalan Jogja-Solo kurun waktu 2004 dalam variasi selama 1 hari (24 jam) yaitu antara jam 08.01 – 12.00 WIB yaitu sebesar 7 kasus kecelakaan atau sebesar 36,84%.
5. Tingkat pendidikan terakhir pelaku yang sering terlibat kecelakaan pada ruas jalan Jogja –Solo kurun waktu 2004 adalah SMU sebanyak 14 kasus atau

sebesar 37,84% dan tanpa keterangan 13 kasus atau sebesar 35,14% dari total tingkat pendidikan terakhir pelaku kecelakaan.

6. Jenis kelamin korban kecelakaan yang sering terlibat pada ruas jalan Jogja-Solo pada tahun 2004 adalah laki-laki sebanyak 336 kasus atau sebesar 60,65% dari total jenis kelamin pelaku kecelakaan.
7. Umur korban yang sering terlibat pada ruas jalan Jogja – Solo pada tahun 2004 adalah umur 15-24 sebanyak 201 kasus atau sebesar 34,90% dan umur 25-40 sebanyak 169 kasus atau sebesar 29,34% dari total umur korban kecelakaan.
8. Status pelaku yang sering terlibat kecelakaan lalulintas pada ruas jalan Jogja – Solo kurun waktu 2004 adalah swasta sebanyak 20 kasus atau sebesar 54,05%.
9. *Black Spot* untuk ruas jalan Jogja – Solo pada tahun 2004 adalah KM 12 (ruas jalan Jogja – Solo) dengan tingkat kecelakaan tertinggi yaitu 0,25.
10. Ruas jalan Jogja – Solo yang rawan kecelakaan kurun waktu 2004 adalah KM 9 (ruas jalan Jogja – Solo), KM 11,5 (ruas jalan Jogja – Solo), KM 12 (ruas jalan Jogja – Solo), dan KM 16 (ruas jalan Jogja – Solo).
11. Berdasarkan pengamatan pada lokasi *Black Spot* diketahui bahwa pada umumnya kondisi lokasi menunjukkan rambu-rambu dan marka jalan yang tidak memenuhi syarat, dan tidak adanya fasilitas penyeberangan jalan.

6.2 Saran – saran

1. Memasang, memperbaiki dan merawat rambu-rambu batas kecepatan.
2. Membuat *zebra cross* sebagai tempat penyeberangan jalan bagi pejalan kaki.
3. Memasang lampu peringatan warna kuning sebagai tanda untuk berhati-hati, dan memasang lampu penerangan jalan pada lokasi *black spot* dan lokasi *black site*.
4. Memperbaiki rambu jalan yang sudah rusak dan memindahkan ke lokasi yang bisa terlihat dengan lebih jelas.
5. Memperjelas marka jalan baik itu garis putus-putus maupun garis penuh.
6. Perlu adanya pengawasan dan penindakan tegas dari Kepolisian Resort Klaten dan Kepolisian Resort Sleman bagi pelaku pelanggar rambu-rambu lalulintas.
7. Perlu adanya penanaman kesadaran berlalulintas sejak usia dini, baik secara formal maupun non formal ke seluruh lapisan masyarakat, guna meningkatkan rasa disiplin berlalulintas.
8. Perlu adanya penyuluhan-penyuluhan tentang disiplin berlalulintas dan dari hasil evaluasi didapatkan bahwa faktor penyebab kecelakaan terbesar adalah faktor manusia (pengemudi), sehingga dalam penanganan untuk meminimalkan angka kecelakaan dapat dilakukan dengan cara memperketat prosedur pembuatan SIM dan memperbesar denda tilang bagi pengemudi yang melanggar rambu-rambu lalulintas.