

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan Hasil identifikasi lokasi rawan kecelakaan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, dapat diketahui bahwa bahaya yang terjadi di kota Yogyakarta berada di tiga *black route* yaitu pada ruas jalan Hos Cokroaminoto pada STA 500-600, ruas jalan Jendral Sudirman pada STA 400-500 dan ruas jalan Brigjen Katamso pada STA 1400-1500 dan disebabkan oleh dua faktor yaitu manusia dan kebutuhan perlengkapan jalan.
2. Berdasarkan hasil analisis HIRARC (*Hazard identification, Risk Assessment, and Risk Control*) ditemukan empat tingkatan risiko yang teridentifikasi. Risiko tersebut adalah ekstrem (*extreme risk*), risiko tinggi (*high risk*), risiko sedang (*moderate risk*) dan risiko rendah (*low risk*) yaitu pada ruas jalan Hos Cokroaminoto terdapat terdapat 8 potensi bahaya dengan tingkat risiko 1 rendah (*low*), 2 sedang (*moderate*), 1 tinggi (*high*) dan 4 sangat berbahaya (*extreme*), kemudian pada ruas jalan Jendral Sudirman terdapat 8 potensi bahaya dengan tingkat risiko 1 rendah (*low*), 3 sedang (*moderate*), 1 tinggi (*high*) dan 2 sangat berbahaya (*extreme*) dan pada ruas jalan Brigjen katamso terdapat 8 potensi bahaya dengan tingkat risiko 1 rendah (*low*), 2 sedang (*moderate*), 1 tinggi (*high*) dan 4 sangat berbahaya (*extreme*).
3. Berdasarkan hasil pengendalian resiko, diberikan rekomendasi pada ruas jalan Hos Cokroaminoto berupa pembuatan marka khusus lajur sepeda berwarna hijau sebagai penanda khusus lajur sepeda, pembuatan marka lajur khusus menyebrang untuk pesepeda, pemasangan rambu perintah lajur khusus sepeda, rambu larangan parkir dibadan jalan, alat pengendali kecepatan (*rumble strip*) dan memperbaiki penutup drainase, kemudian rekomendasi pada ruas jalan

Jendral Sudirman adalah dengan pembuatan marka khusus lajur sepeda berwarna hijau sebagai penanda khusus lajur sepeda, pembuatan lajur khusus menyebrang untuk pesepeda , pemasangan rambu perintah lajur khusus sepeda, rambu larangan parkir dibadan jalan, alat pengendali kecepatan (rumble strip) dan memperbaiki penutup drainase dan rekomendasi untuk ruas jalan Brigjen Katamso adalah berupa pembuatan marka khusus lajur sepeda berwarna hijau sebagai penanda khusus lajur sepeda, pembuatan lajur khusus menyebrang untuk pesepeda, pemasangan rambu perintah lajur khusus sepeda, rambu larangan parkir dibadan jalan, alat pengendali kecepatan (rumble strip) dan memperbaiki penutup drainase, serta rekomendasi selanjutnya adalah sosialisasi tentang penggunaan lajur khusus sepeda untuk pesepeda dan pengguna jalan lain.

B. Saran

1. Untuk Dinas Perhubungan kota Yogyakarta disarankan untuk menambahkan rambu-rambu yang dibutuhkan sesuai dengan penilaian resiko yang sudah dijabarkan dalam penelitian, menambahkan marka penyebrangan pesepeda, melakukan patroli dan menertibkan parkir kendaraan bermotor yang berada di lajur khusus sepeda serta melakukan penindakan marka untuk meningkatkan keselamatan.
2. Perlu dilakukan kajian lebih lanjut tentang efektifitas lajur khusus sepeda di kota Yogyakarta.
3. Untuk peneliti berikutnya disarankan untuk mengukur efektifitas dari rekomendasi yang sudah disusun pada penelitian ini.

Daftar Pustaka

- Australian Standard/New Zealand Standard 4360, 2014, *Risk Management Guidelines*. Sydney.
- Ditjen Bina Marga, 2015, *Modul Pelatihan Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) dalam Penyelenggaraan Jalan Berkeselamatan*, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Kurniawati Eni, dkk. (2012). *Analisis Potensi Kecelakaan Kerja Pada Departemen Produksi Springbed Dengan Metode Hazard Identification And Risk Assessment (HIRA)*. Malang : Universitas Brawijaya.
- Nindya Puspitasari, (2012), *Hazard Identifikasi dan Risk Assessment (HIRA)* dalam upaya mengurangi tingkat risiko di bagian dibagian produksi PT. Bina Guna Kimia.
- Primantoro Adi, (2015), *Upaya Peningkatan Keselamatan dan Kenyamanan Lalu Lintas Bersepeda*
- Rachmat Harits, (2016), *Analisis Penilaian Risiko Pada Rute Angkutan Barang (Studi Kasus Jalur Pantura Bajulmati-Pelabuhan Ketapang Kabupaten Banyuwangi)*
- Ramli, Soehatman. 2010. *Pedoman Praktis Manajemen Risiko Dalam Prespektif K3 OHS Risk Management*. Jakarta: Dian Agung
- Suharjo Bambang, Arifin Mohamad. 2014. *Analisa Risiko Dan Implementasi Metode HIRARC (Hazard Identification, Risk Assessment And Risk Control) Pada Satuan Penyelam Di Dislambair Koarmatim*. Surabaya : Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut.
- Sugandi, Didi. 2010. *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan Kerja dalam Hiperkes dan Keselamatan Kerja Bunga Rampai Hiperkes & KK Edisi Kedua*. Semarang: Universitas Diponegoro

Wijanarko Edo. (2017), *Analisis Risiko Keselamatan Pengunjung Terminal Purbaya Menggunakan Metode HIRARC (Hazard Identification, Risk Assessment And Risk Control)*. Skripsi. Surabaya : Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

_____. (2014), Peraturan Menteri No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan. Jakarta.

_____. (2014), Peraturan Menteri No. 18 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu lintas. Jakarta.

_____. (2014), Peraturan Menteri No. 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu lintas.

_____. (2009), Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.