



	Rambu Peringatan Tanjakan Landai PM 13 Tahun 2014 Kode 2c			
5	 <p>Rambu Peringatan Simpang Tiga Prioritas PM 13 Tahun 2014 Kode 4b17</p>	2	-7.518165	110.698328
			-7.512709	110.700160
6	 <p>Rambu Peringatan Simpang Empat Prioritas PM 13 Tahun 2014 Kode 4b2</p>	4	-7.516017	110.698924
			-7.510399	110.700795
			-7.509252	110.700799
			-7.515059	110.698730

BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pada lokasi daerah rawan kecelakaan yang berada pada ruas jalan Bangak-Simo. Dari hasil analisis data, dapat diambil kesimpulan :

1. Penentuan Lokasi Rawan Kecelakaan
 - a. Berdasarkan hasil perhitungan analisis dengan metode *Ekivalency Accident Number* (EAN), Kilometer 3 menempati peringkat pertama dengan jumlah EAN sebesar 108 pada tahun 2010, 93 pada tahun 2011, 84 pada tahun 2012, 87 pada tahun 2013 dan 81 pada tahun 2014
 - b. Berdasarkan metode Cusum diperoleh bahwa titik blackspot terdapat pada KM 3 dan KM 7 dengan hasil Cusum sebesar 11,23
 - c. Berdasarkan Metode *Z-Score* diperoleh Nilai tertinggi selama lima tahun terakhir terdapat pada KM 3 yaitu sebesar 0,0029
2. Penyebab Terjadinya Kecelakaan pada Kilometer 3

Banyaknya kecelakaan yang terjadi pada kilometer 3 pada rusa jalan bangak-Simo dikarenakan tingginya kecepatan kendaraan yang dipacu oleh pengemudi, terhalangnya jarak pandang pada saat melewati tikungan, kurangnya perlengkapan jalan seperti marka jalan, rambu yang belum terpasang, tidak adanya pager pengaman (guardrail), dan delinator, jarak pandang belum sesuai dengan kecepatan rencana tetapi sudah memenuhi syarat untuk jarak pandang henti minimum.
3. Rekomendasi secara umum pada ruas jalan Bangak-Simo untuk segera membuat marka jalan dan membetulkan bahu jalan dikarenakan banyaknya kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut dan juga untuk segera menutup lubang yang ada agar mengurangi tingkat kecelakaan yang ada.

B. Saran

1. Bagi instansi yang terkait dalam hal ini :
 - a. Dinas Perhubungan Kabupaten Boyolali disarankan agar melakukan pembangunan dan perawatan perlengkapan jalan serta pemasangan marka jalan.

- b. Kepolisian disarankan agar menegakkan aturan yang sudah ada bagi pengendara yang tidak mematuhi peraturan terkhususkan Satlantas
 - c. Dinas PU disarankan agar segera memperbaiki jalan yang rusak seperti perbaikan kondisi permukaan jalan, pembuatan marka jalan.
 - d. Dinas Perhubungan, Kepolisian, dan Dinas PU agar bersama-sama mengadakan sosialisasi kepada masyarakat agar masyarakat sadar pentingnya keselamatan saat berkendara.
2. Penelitian jenis ini dapat dilakukan ditempat yang sama denan waktu yang berbeda atau ditempat yang lain terkait penentuan lokasi rawan kecelakaan ruas jalan dan upaya penanganannya untuk menyempurkan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 1998, *Lokasi Rawan Kecelakaan*, Pusdiklat Perhubungan Darat.
- _____, 2004, *Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas*, Departemen Permukiman dan Prasaranan Wilayah. Jakarta
- _____, 2004, *Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan*, Direktorat Jendral Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum RI, Jakarta
- _____, 2009, *Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Departemen Pekerjaan Umum, 1997, *Tata Cara Perencanaan Geometri Jalan Antar Kota*, Departemen Pekerjaan Umum RI, Jakarta.
- Ditjen Bina Marga, 2007.a, *Penyusunan Sistem Manajemen dan Pedoman Keselamatan Jalan dalam Kegiatan Pembangunan Jalan*, Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1995, *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*, Departemen Pekerjaan Umum RI, Jakarta.
- Dhawi. H, Amirul (2016). *Kajian Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan Di Ruas Jalan Palembang – Jambi Pada KM 43-48*
- Hobbs, F.D. (1979). *Traffic Planning and Engineering*. Edisi Kedua. Pergamon Press. Inggris Raya.
- Hasan, M. I. (2005). *Pokok-Pokok Materi Statistik 1 : Statistik Deskriptif*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Inung. M, Reza (2016). *Analisis Prioritas Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Berdasarkan Metode Analytical Hierarchy Process (Ahp) (Studi Kasus Jalan Lingkar Salatiga Kota Salatiga)*
- Laksono, Arief (2015). *Desain Jalan Untuk Penanganan Lokasi Titik Rawan Kecelakaan Pada Ruas Jalan Bromo Kota Probolinggo*
- Mulyono, A.T. Berlian, K., Gunawan, H.E., 2009b. *Penyusunan Model Audit Defisiensi Keselamatan Infrastruktur Jalan untuk Mengurangi Potensi Terjadinya Kecelakaan Berkendaraan*. Laporan Hibah Kompetitif Penelitian sesuai Prioritas Nasional Batch II, Direktorat Penelitian dan

Pengabdian kepada Masyarakat (DP2M), Ditjen Pendidikan Tinggi dan LPPM UGM, Yogyakarta.

- Mulyono,A.T., Berlian,K., Gunawan,H.E., 2009c. *Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus Jalan Nasional KM78-KM79 Jalur Pantura Jawa, Kabupaten Batang*, Jurnal Teknik Sipil, Vol.6, No.3, Halaman 163-174, ISSN 0853-2982, SK Terakreditasi No.83/DIKTI/Kep/2009.
- Mulyono, A.T. 2009. *Sistem Keselamatan Jalan untuk Mengurangi Defisiensi Infrastruktur Jalan Menuju Jalan Berkeselamatan*, Prosiding Konferensi Nasional Teknik Sipil-3 (KoNTekS-3), ISBN 927-979-15429-3-7, Jakarta
- Mulyono, A. T., Kushari B., Agustin J., 2008, *Monitoring and evaluating infrastructure safety deficiencies towards integrated road safety improvement in Indonesia*. Proceedings. 2008 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, ISBN 1 876346 56 6.
- Riharizky. A, Muhammad (2015). *Studi Penentuan, Penanganan Dan Analisis Biaya Penanganan Lokasi Titik Rawan Kecelakaan (Studi Kasus Di Ruas Jalan Magelang)*
- Shidiq. A. M, Fajar (2015). *Peningkatan Jalan Yang Berkeselamatan Ditinjau Dari Segi Teknis Persyaratan Laik Fungsi Jalan*
- Swari, I. G. (2013). Analisis Biaya dan Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Denpasar. Denpasar: Universitas Udayana.
- Wedasana, A. S. (2011). *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus Kota Denpasar)*. Denpasar : Universitas Udayana