

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa deskriptif yang dilakukan terhadap 283 kejadian kecelakaan pada lokasi penelitian, didapatkan bahwa:

1. Faktor utama penyebab kecelakaan adalah faktor manusia (69,01%), dengan sebab utama kecelakaan adalah kurang antisipasi pengemudi (34,15%).
2. Jenis kendaraan yang memiliki resiko kecelakaan tertinggi adalah jenis kendaraan minibus (40,36%) dan sedan (17,22%).
3. Pengemudi dengan usia antara 36 hingga 40 dan dengan tingkat pendidikan SLTA sebanyak 45 pengemudi (16,85%) merupakan kelompok yang beresiko kecelakaan paling tinggi.

Berdasarkan hasil regresi yang bertujuan untuk melihat sebab dan akibat dari kecelakaan, ditinjau dari pengaruh lingkungan, didapatkan hasil bahwa:

1. Walaupun faktor penyebab kecelakaan dominan adalah manusia, tetapi secara teknis kecelakaan juga disebabkan oleh faktor lingkungan jalan.
2. Volume kendaraan tidak berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan pada lokasi penelitian ini.
3. Faktor lingkungan sangat berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan. Faktor yang berpengaruh adalah alinemen vertikal, hari, waktu, angin, cuaca, kondisi permukaan pekerjaan jalan dan posisi kecelakaan.
4. Kendaraan pada jalur lalu-lintas, pada waktu pukul 6.00 – 8.00, hari kerja, kecepatan angin kencang, permukaan jalan basah, terdapat pekerjaan jalan, jalan menurun dan cuaca mendung/gerimis/hujan sangat berpotensi terjadi kecelakaan.

5.2. SARAN

1. Untuk penelitian lebih lanjut maka diperlukan gambar pekerjaan selesai (*As-built Drawing*), untuk ketelitian dalam penentuan karakteristik geometrik jalan yang akan ditinjau, antara lain : persen kemiringan memanjang jalan dan jenis tikungan.
2. Berdasarkan analisa regresi, pada peubah bebas LHR, hasil yang didapat tidak signifikan akan tetapi berdasarkan hasil statistik deskriptif *Range* antara maksimum dan minimumnya tidak terlalu besar, hal ini disebabkan distribusi yang dipakai adalah distribusi normal, untuk penelitian lebih teliti, disarankan untuk menggunakan distribusi poisson dan binomial negatif.
3. Kepada PT. Jasa Marga (persero), perlu memperhatikan kecelakaan tipe tabrakan depan-depan, terjadi tiga kali kejadian pada periode tahun 2005-2006, disarankan untuk menambah pagar pemisah pada KM 71 dan KM 87.