

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian penentuan lokasi rawan kecelakaan menggunakan parameter fasilitas perlengkapan jalan, geometri jalan, dan perkerasan jalan ini sebagai berikut.

1. Urutan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Banyumas menggunakan metode Angka Ekuivalen Kecelakaan (AEK):
 - a. Jl. Letjend Suprpto, Desa Banjarsari Kidul, Kec. Sokaraja
 - b. Jl. Ajibarang – Purwokerto, Desa Lesmana, Kec. Ajibarang
 - c. Jl. Nasional III, Desa Pungkuran, Kec. Jatilawang
 - d. Jl. Raya Cilacap – Wangon, Desa Klapagading Kulon, Kec. Wangon
 - e. Jl. Raya Langgongsari, Desa Pageraji, Kec. Cilongok.
2. Urutan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas baru di Kabupaten Banyumas menggunakan metode pembobotan parameter fasilitas perlengkapan jalan, geometri jalan, dan kondisi perkerasan jalan:
 - a. Jl. Ajibarang – Purwokerto, Desa Lesmana, Kec. Ajibarang
 - b. Jl. Nasional III, Desa Pungkuran, Kec. Jatilawang
 - c. Jl. Raya Cilacap – Wangon, Desa Klapagading Kulon, Kec. Wangon
 - d. Jl. Raya Langgongsari, Desa Pageraji, Kec. Cilongok
 - e. Jl. Letjend Suprpto, Desa Banjarsari Kidul, Kec. Sokaraja
3. Parameter fasilitas perlengkapan jalan menjadi faktor dominan dalam penentuan urutan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas karena keterlibatan parameter tersebut dalam kombinasi pembobotan parameter selalu menghasilkan urutan yang sesuai dengan metode AEK.
4. Kombinasi pembobotan 3 parameter memiliki urutan yang sesuai dengan metode AEK jika dilakukan pada ruas jalan dengan wilayah administrasi yang sama.
5. Usulan penanganan di lokasi rawan kecelakaan secara umum perlu dilakukan inspeksi dan pemeliharaan baik secara berkala maupun insidental.

5.2. Saran

Saran dalam penelitian ini disusun berdasarkan apa yang telah dilakukan oleh peneliti secara keseluruhan, antara lain:

1. Perlu ditambahkan penelitian mengenai koefisien masing-masing parameter dalam melakukan pembobotan lokasi rawan kecelakaan.
2. Perlu dilakukan penelitian lanjutan mengenai penentuan lokasi rawan kecelakaan menggunakan faktor tambahan seperti perilaku pengguna jalan yang teridentifikasi secara visual untuk memperoleh hasil yang lebih akurat.
3. Dalam menentukan urutan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas menggunakan kondisi perkerasan jalan perlu pembagian beberapa segmen pada setiap ruas tinjauannya supaya mendapatkan hasil yang lebih detail.
4. Usulan yang diberikan dalam penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi dinas terkait dalam melakukan penanganan pada lokasi-lokasi rawan kecelakaan lalu lintas (*black spot*).

