

BAB V PENUTUP

1.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Berdasarkan pembobotan Angka Ekuivalen Kecelakaan (AEK) Polri, dengan menggunakan metode *Upper Control Limit* (UCL) diperoleh 15 peringkat tertinggi lokasi rawan kecelakaan di Kabupaten Purbalingga yaitu : (1) Jalan Raya Turut Desa Tlahab Lor, (2) Jalan Raya Turut Desa Bojongsari, (3) Jalan Raya Turut Desa Serang, (4) Jalan Mayjend Sungkono Desa Kalimanah Wetan, (5) Jalan Raya Turut Desa Mangunegara, (6) Jalan Raya Turut Desa Lambur, (7) Jalan Raya AW. Sumarmo Desa Kembaran Kulon, (8) Jalan Raya Turut Desa Gembong, (9) Jalan Raya Turut Desa Karanganyar, (10) Jalan Raya Turut Desa Karangduren, (11) Jalan Raya Turut Desa Bajong, (12) Jalan Raya Turut, (13) Jalan Raya Turut Desa Selanegara, (14) Jalan Raya Turut Desa Banjarsari, dan (15) Jalan Raya Turut Desa Bojong.
- b. Hasil analisis koefisien AHP diperoleh sebagai berikut:
 - i. Berdasarkan koefisien AHP menurut penilaian *road user*, diketahui parameter fasilitas perlengkapan jalan yang paling dominan berpengaruh terhadap kecelakaan adalah rambu lalu lintas.
 - ii. Hasil koefisien AHP menurut penilaian *road user* yang dirata-rata diperoleh sebagai berikut : marka jalan = 0,202; rambu lalu lintas = 0,253; APILL = 0,193; alat penerangan jalan = 0,191; serta alat pengendali dan pengaman pengguna jalan = 0,161.

- iii. Hasil koefisien AHP menurut penilaian *expert choice* diperoleh sebagai berikut : marka jalan = 0,207; rambu lalu lintas = 0,243; APILL = 0,232; alat penerangan jalan = 0,196; serta alat pengendali dan pengaman pengguna jalan = 0,122
- c. Pemeringkatan antara pembobotan metode AEK dengan pembobotan fasilitas perlengkapan jalan menghasilkan urutan yang berbeda-beda. Karena dalam perhitungan AEK mencakup jumlah kejadian kecelakaan dan tingkat fatalitas korban. Sedangkan pada penelitian ini, pembobotan kembali yang dilakukan hanya mengkaji besar pengaruh kondisi parameter fasilitas perlengkapan jalan, sehingga faktor lain yang mungkin pengaruhnya lebih besar tidak dapat diidentifikasi. Selanjutnya, antara pembobotan parameter fasilitas perlengkapan jalan dengan koefisien satu dan dengan koefisien AHP memiliki kesamaan peringkat untuk beberapa ruas jalan. Dalam hal ini berarti besar pengaruh yang berbeda-beda dari masing-masing parameter dapat ditentukan dengan koefisien AHP.
- d. Jumlah lokasi rawan kecelakaan yang ditentukan dengan metode *Z-Score* lebih banyak dari penentuan dengan metode UCL. Hal ini disebabkan karena perbedaan dalam menentukan batasan lokasi rawan kecelakaan pada kedua metode tersebut. Pada metode UCL, batas yang digunakan adalah hasil nilai UCL, yang mana nilainya selalu lebih besar dari rata-rata nilai semua ruas jalan. Sehingga tidak dapat dipastikan nilai ruas jalan yang berada diatas rata-rata menjadi lokasi rawan kecelakaan, karena masing-masing nilai perlu standar deviasi yang tinggi. Sedangkan pada metode *Z-Score*, batasan lokasi rawan kecelakaan yang digunakan adalah

nilai rata-rata dalam satu pembobotan atau sama dengan *Z-Score* dengan nilai nol. Sehingga nilai *Z-Score* akan selalu terbagi menjadi nilai positif (lokasi rawan kecelakaan) dan negatif (tidak rawan kecelakaan) selama standar deviasinya tidak bernilai nol.

- e. Berdasarkan hasil pembobotan dengan metode AEK dan pembobotan parameter fasilitas perlengkapan jalan baik dengan koefisien satu ataupun dengan koefisien AHP diperoleh perbedaan lokasi rawan kecelakaan. Hal ini karena dari pembobotan fasilitas perlengkapan jalan hanya diketahui besar pengaruh parameter tersebut terhadap terjadinya kecelakaan, sedangkan faktor lain yang memiliki pengaruh lebih besar tidak dapat diidentifikasi. Dan dengan ditentukannya koefisien AHP besar pengaruh masing-masing parameter dapat dibedakan. Sehingga metode pembobotan fasilitas perlengkapan jalan dengan koefisien AHP lebih mewakili besar pengaruh sebenarnya kondisi fasilitas perlengkapan jalan terhadap tingkat kerawanan kecelakaan di suatu lokasi.

1.2 Saran

Saran yang dapat diberikan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Berdasarkan hasil penelitian ini, diharapkan penentuan lokasi rawan kecelakaan di suatu wilayah dapat ditentukan sebelum terjadinya kecelakaan dengan pendekatan faktor penyebab kecelakaan, sehingga dapat meminimalisir jumlah kejadian dan korban kecelakaan lalu lintas dengan adanya upaya-upaya pencegahan dan penanganan kasus kecelakaan terlebih dahulu.
- b. Dengan melihat hasil pembobotan parameter fasilitas perlengkapan jalan

pada penelitian ini, diharapkan dapat dijadikan sumbangan pemikiran kepada Pemerintah terkait, untuk melengkapi fasilitas perlengkapan jalan yang belum sesuai standar pada lokasi rawan kecelakaan di Kabupaten Purbalingga dengan urutan sesuai prioritasnya yaitu dari parameter dengan bobot 9. Atau dapat melakukan peninjauan kembali dalam melengkapi ketersediaan alat pemberi isyarat lalu lintas yang sesuai aturan, sebagai parameter yang paling berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas di Purbalingga menurut kondisi eksisisting dan penilaian responden pada penelitian ini.



