

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Angka kecelakaan lalu lintas per segmen di ruas jalan HR.Koroh segmen 1 (sta 0+00) sampai dengan segmen 9 (sta 2+700) Kota Kupang dengan metode EAN, sebagai berikut:

Nilai segmen 1 = 15, Nilai segmen 2 = 6, Nilai segmen 3 = 21, Nilai segmen 4 = 66, Nilai segmen 5 = 3, Nilai segmen 6 = 75, Nilai segmen 7 = 12, Nilai segmen 8 = 3, Nilai segmen 9 = 15.

2. Dengan metode BKA dan UCL, teridentifikasi *black site* pada ruas jalan HR.Koroh segmen 1 (sta 0+00) sampai dengan segmen 9 (sta 2+700) kota Kupang adalah pada segmen 4 (sta 0+900 – sta 1+200) dengan jumlah korban meninggal dunia 2 orang, luka berat 3 orang, luka ringan 8 orang dan pada segmen 6 (sta 1+500 – sta 1+800) dengan jumlah korban meninggal dunia 3 orang, luka berat 2 orang, luka ringan 9 orang. Sedangkan pada segmen 3 tidak teridentifikasi *black site* tetapi terdapat korban meninggal dunia 1 orang dan luka ringan 3 orang.
3. Inspeksi keselamatan jalan yang di lakukan pada daerah rawan kecelakaan pada segmen 3, 4, 6 pada ruas jalan H.R koroh tidak memenuhi standar teknis Ditjen Bina Marga.
4. Rekomendasi perbaikan yang di lakukan untuk daerah rawan kecelakaan pada segmen 3, 4, 6 pada ruas jalan H.R Koroh adalah dengan melakukan perbaikan lebar lajur lalulintas sesuai standar Ditjen Bina Marga 4 meter, beda elevasi bahu jalan terhadap tepi perkerasan <1 cm, lebar bahu jalan 2 meter , rambu batasan kecepatan 2 buah di 4 titik, rambu petunjuk arah 6 buah di 6 titik, marka jalan, lampu penerangan, median dengan lebar 1meter, tinggi 0,4 meter

dan pagar pembatas dengan tinggi 1 meter maka dapat memperkecil angka kecelakaan.

5.2 Saran

Berdasarkan analisis maka dapat diambil saran sebagai berikut:

1. Kepada pemerintah daerah setempat diharapkan untuk melakukan perbaikan dan pemeliharaan secara periodik atas bangunan struktur jalan, tanda-tanda lalu lintas dan sarana pelengkap jalan serta dalam mengevaluasi kecelakaan tidak hanya terbatas pada kecelakaan berat tetapi seluruh kejadian kecelakaan sehingga dalam mereduksi kecelakaan dapat lebih optimal, perhitungan biaya kecelakaan sebaiknya dilakukan rutin setiap tahun agar perkembangan kecelakaan dapat terlihat. Dengan demikian, kecelakaan dapat di lihat sebagai sesuatu yang serius, dan perlu tindakan pencegahan dan penanganan yang baik.
2. Kepada pengguna jalan khususnya pengemudi sebagai operator kendaraan, agar meningkatkan pengetahuan dan kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas di jalan serta berhati-hati pada saat melewati sta 0+900 – sta 1+200 dan sta 1+500 – sta 1+800) karena merupakan lokasi rawan kecelakaan di ruas jalan HR.Koroh.
3. Untuk penelitian selanjutnya selain fokus pada daerah rawan kecelakaan, dapat juga meneliti mengenai perkembangan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas serta melihat metode lain yang dapat digunakan selain metode BKA, UCL dan EAN. Seperti menghitung daerah rawan kecelakaan dengan metode *Z-score* dan menentukan titik rawan kecelakaan dengan metode *Cusum*.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 2009. Undang-undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Anonim, 2009. Undang-undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Anonim, 1993. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Ditjen Bina Marga, 2007.b, Modul Pelatihan Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) dalam Penyelenggaraan Jalan Berkeselamatan, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta
- Harahap, G. 1995. Masalah Lalu lintas dan Pengembangan Jalan (DPU). Bandung.
- Khisty, C.J. and Kent, B.L. 2003. Dasar-dasar Rekayasa Transportasi (*Transportation Engineering: An Introduction*). Jakarta: Erlangga.
- Mike Slinn, Paul Matthews and Peter Guest. 2005. Traffic Engineering Design, Second Edition: Principles and Practice, Linacre House, Jordan Hill: Oxford
- Mulyadi, D., 2011, Audit keselamatan jalan (Studi Kasus Jalan Sutoyo Tanah Patah) Tugas Akhir S-1 tidak dipublikasikan, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, UMY. Yogyakarta.
- Oglesby, C. H. 1988. Teknik Jalan Raya, Edisi Keempat. Jakarta: Erlangga.
- Pignataro, Louis J. 1973. Traffic Engineering: Theory and Practice. Prentice-Hall.
- Pignataro, L. J. 1973. Traffic Engineering Theory and Practice, Prentice Hall, Inc, Englewood Cliffs, New Jersey.
- Robinson, Richard & Thagesen, Bent. 2005. Road Engineering For Development (Second Edition)". New York: Spon Press.

Soesantiyo. 1985. Teknik Lalu Lintas I (Traffic Engineering). Surabaya: Institut Teknologi 10 Nopember.

SafetyNet. 2009. Speeding Project co-financed by the European Commission, Directorate-General Transport and Energy. Europa.

Soemitro, Ria Asih Aryani. 2005. Accident Analysis Assessment to The Accident Influence Factors On Traffic Safety Improvement (Case: Palangka Raya-Tangkiling National Road). Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 2091 – 2105.

Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan.

Pedoman Konstruksi dan Bangunan. Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. 2004. Pd T-09-2004-B. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah.

Wedasana, Agus Surya. 2011. Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus Kota Denpasar). Denpasar: Magister Teknik Sipil Universitas Udayana.

Warpani, S.P. 2001. Rekayasa Lalu Lintas. Jakarta: Bharata.

World Health Organization (WHO) .2013. Global Status Report On Road Safety 2013: Supporting A Decade Of Action. Switzerland : Printed in Luxembourg.

Warpani, S., 1993, Rekayasa Lalu-Lintas, Bharatara, Cetakan ketiga, Jakarta.

WWW.suryainside.COM. 2011. NTT Kecelakaan Lalu Lintas Terbesar Ketiga Di Indonesia. Diakses tanggal 1 Agustus 2018.

Warpani. 1999. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. ITB.Bandung.