

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan, maka dibuat beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Ketersediaan dan kondisi fasilitas persimpangan pada Simpang Bersinyal Patung Kirab Fatululi yang berpotensi menimbulkan resiko kecelakaan adalah sebagai berikut :
 - a. Waktu hijau hasil analisis lebih besar dari waktu hijau hasil riil di lapangan maka simpang tersebut memiliki masalah dengan waktu hijau yang terlalu singkat yang dapat menimbulkan antrian atau tundaan, sehingga memicu pelanggaran lampu merah.
 - b. Hasil perhitungan waktu siklus 131.77 detik, sedangkan untuk simpang dengan empat fase waktu siklus yang disarankan adalah 50 - 130 det. Ini menggambarkan simpang dalam keadaan terlalu jenuh sehingga akan mengakibatkan antrian yang panjang dan waktu tundaan menjadi tinggi, sehingga dapat memicu pelanggaran lampu merah.
 - c. Kecepatan simpang rata-rata 60km/jam tidak sesuai dengan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (10 km/jam). Kecepatan ini meningkatkan resiko tabrakan antara arus lalu lintas menerus dengan kendaraan parkir di simpang (angkot), maupun antara arus menerus dengan penerobos lampu merah.
 - d. Dari segi perilaku pengguna jalan, menunjukkan perilaku pengguna jalan yang buruk dengan sering menerobos lampu merah serta menaikkan dan menurunkan penumpang (angkot) pada simpang.
2. Strategi dan teknik penanganan resiko adalah :
 - a. Pengaturan waktu siklus dan urutan fase nyala lampu hijau sehingga tidak memicu terjadinya pelanggaran dan konflik antar kendaraan.
 - b. Pembuatan trotoar bagi pejalan kaki, sehingga para pejalan kaki tidak berjalan di bahu jalan.
 - c. Menyediakan halte untuk setiap kendaraan yang akan menaikkan dan menurunkan penumpang (angkot) \pm 25 m setelah simpang.
 - d. Sosialisasi akan pentingnya keselamatan berlalu lintas serta penegakkan hukum bagi yang melakukan pelanggaran.

5.2 Saran

Beberapa saran yang berkaitan dengan penelitian ini adalah :

1. Perlu adanya pembuatan trotoar untuk para pejalan kaki agar nilai peluang (P) bisa diturunkan untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan.
2. Perlunya sosialisasi lebih serius untuk meningkatkan kesadaran dari pengguna jalan dalam hal ini pengemudi kendaraan agar dapat mengatur kecepatannya, serta adanya penegakkan hukum bagi yang melakukan pelanggaran misalnya menerobos lampu merah.
3. Perlu adanya rambu dan penegakkan hukum yang tegas agar para pengemudi angkot tidak sembarangan menaikkan dan menurunkan penumpang pada simpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonimous., 1997. **Manual Kapasitas Jalan Indonesia**, Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Bina Jalan Kota (BINKOT), Jakarta.
- Hobbs, F.D., 1995. **Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas**. Universitas Gajah Mada Press, Yogyakarta.
- Lomi, Ady., 2010. **Identifikasi Resiko Kecelakaan Di Simpang Bersinyal Dan Strategi Penanganan (Studi Kasus Pada Simpang Bersinyal POLDA)**. Skripsi Fakultas Teknik Jurusan Sipil UNWIRA.
- Mesah, R., 2012. **Analisa Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas, Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Kelapa Lima**. Skripsi Fakultas Teknik Jurusan Sipil UNWIRA.
- Sukirman, S., 1999. **Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan**. Nova, Bandung.
- Taena, S., 2008. **Identifikasi Karakteristik Penggunaan Sabuk Pengaman dan Pengaruhnya Terhadap Keselamatan Lalu Lintas**. Skripsi Fakultas Teknik Jurusan Sipil UNWIRA.
- Warpani, P., 2002. **Teknik Perencanaan Lalu Lintas Perkotaan**. Nova, Bandung.