

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, data-data dan analisis data yang telah dibahas, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Nilai peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 4 karena ketersediaan bahu jalan yang tidak memenuhi standar pada dan trotoar STA 0+000 sampai STA 1+000 sedangkan nilai peluang terkecil ialah sebesar 1 karena semua aspek geometrik sesuai standar.

Nilai peluang (p) terjadinya kecelakaan akibat fasilitas pelengkap jalan dengan nilai tertinggi adalah 4 akibat ketiadaan trotoar yang terdapat pada STA 0+000, STA 0+100, STA 0+200, STA 0+300, STA 0+400, STA 0+500, STA 0+600.

Nilai peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat perilaku pengguna jalan, dengan nilai tertinggi adalah sebesar 4 karena kecepatan kendaraan pada STA 0+000 sampai STA 1+000 dan nilai terendah adalah sebesar 2 akibat penggunaan helm yang terdapat pada STA 0+000 sampai STA 1+000.

2. Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 70 yang terdapat pada STA 0+000 - STA STA 1+000. Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat fasilitas perlengkapan jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 70 karena ketiadaan trotoar yang terdapat pada STA 0+000, STA 1+000.

Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat perilaku pengguna jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 70 karena faktor kecepatan yang terdapat pada STA 0+000 sampai STA 1+000. Nilai dampak dari setiap STA berbeda-beda sesuai dengan kesalahan/ kekurangan pada setiap STA.

3. Nilai risiko (R) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan di jalan Petuk diperoleh nilai risiko pada setiap STA sebagai berikut ; STA 0+000 = 64,20, STA 0+100 = 77,20, STA 0+200 = 75,30, STA 0+300 = 66,20 ,STA 0+400 = 73,40, STA 0+500 = 64,20, STA 0+600 = 77,20, . STA 0+700 = 85,10, STA 0+800 = 85,20, STA 0+900 = 92,30 dan STA 1+000 = 87,10 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.
4. Usulan penanganan terhadap risiko kecelakaan di jalan Petuk yang dapat direkomendasikan berdasarkan kekurangan-kekurangan di lokasi adalah sebagai berikut :
 - a. Tidak adanya trotoar dan bahu jalan sehingga harus dibuat trotoar agar tidak terjadinya kecelakaan antara parah pengemudi dan pejalan kaki. Harus dilakukan pelebaran bahu jalan agar bisa digunakan oleh pengguna jalan ketika ada keadaan-keadaan darurat.
 - b. Kondisi rambu ada yang tidak terpasang dan rambu- rambu yang sudah adapun dalam kondisi kurang baik. Agar pengemudi bisa memposisikan kendaraan di ja;ur yang tepat dan lakukan pemasangan terhadap rambu-rambu yang tidak ada, serta perbaikan terhadap rambu dengan kondisi yang tidak baik.
 - c. Kondisi marka yang sudah memudar sehingga dilakukan pengecatan ulang terhadap marka - marka yang sudah memudar agar pengemudi aman dalam berkendara.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis penelitian, pembahasan, dan kesimpulan yang ada maka dapat disampaikan beberapa saran untuk segala aspek yang berhubungan dengan ruas jalan Petuk (Ruas jalan petuk 1 sampai petuk 2 kotakupang) antara lain sebagai berikut :

1. Kepada pihak Pemerintahan Kota Kupang, untuk menyediakan atau menambah trotoar bagi pejalan kaki, menambah rambu lalu lintas yang belum lengkap dan memperbaiki marka jalan yang sudah mulai terhapus.
2. Kepada pihak Pemerintahan Kota Kupang untuk memberikan sosialisasi mengenai pentingnya menggunakan atribut keselamatan saat berkendara serta fasilitas pelengkap jalan, sehingga pengguna jalan dapat memahami maksud dari fasilitas pelengkap jalan yang ada pada Ruas JalanPetuk, Kota Kupang.

DAFTAR PUSTAKA

- American Association of State Highway (AASSHTO), 2011. *Kebijakan desain geometri jalan raya dan pejabat transportasi*. Amerika. E. Washington.
- Dirjen Bina Marga. 1999, *Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No.22/T/BM/1999*, Jakarta Selatan. Jendral Bina Marga.
- Dirjen Tata Ruang Nasional,n.d, 2007. *Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, Departemen Pekerjaan Umum*, Jakarta.
- Da Costa et al, 2016,. *Penganan Matriks Indikator Dan Nilai Peluang Kecelakaan* Yogyakarta, Indonesia.
- Departemen PU, 2006. *Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 (Departemen PU, 2006), "Aksesibilitas" NA* . ISBN.
- Departemen PU, 2006. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum NO.30/PRT/M/2006 "fasilitas public" NA* .ISBN
- Iqbal, M.I., 2012. *Pengaruh Keberadaan Fasilitas Pelayanan Publik Terhadap Penurunan Kinerja Ruas Jalan (Studi kasus Rumah Sakit Harapan Bunda dan Cempaka Lima*, Tesis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh.
- Bolla, Y. A. 2013. *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Ruas Jalan Timor Raya Kota Kupang)*.
- Mudjiman, W.M 2007. *Dinamika pendidikan (penyediaan fasilitas public yang manusiawi bagi aksesibilitas difabel)*, No. 1/ThXIV/Mei 2007, Universitas Negeri Yogyakarta.
- Mulyono, A, T. dkk. 2010. *Inspeksi Keselamatan Jalan di Jalan lingkaran selatan yogyakarta*. Yogyakarta. Fakultas Teknik Universitas Gadjadarda.
- Noor, J, 2011. *Metodologi penelitian skripsi Tesis, Disertai, dan Karya Ilmiah*, Penerbit Kencana, Jakarta: Kencana

Permen PUPR No.23/PRTP/M/2014, *Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, tergantung pada intensitas penggunaan dalam perhitungan lebar efektif*, Jakarta.

Sekretariat Negara 1997. *Undang-Undang Negara Republik Indonesia No. 4 Tahun 1997, Tentang penyandang Cacat*, Jakarta.

UU RI No.38 Tahun 2004 UU RI No. 22 tahun 2009. *Faktor penyebab kecelakaan*.Jakarta.