

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 5 karena ketersediaan bahu jalan yang tidak memenuhi standar terdapat pada STA 0+600, STA 0+800, STA 1+600, STA 1+800 dan STA 2+000, sedangkan nilai peluang terkecil ialah sebesar 1 karena semua aspek geometrik sesuai standar pada STA 0+000, STA 0+200, STA 0+400, STA 1+000 STA 1+200, dan STA 1+400.

Nilai peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat fasilitas perlengkapan jalan, dengan nilai tertinggi adalah sebesar 5 akibat ketiadaan trotoar jalan terdapat pada, STA 0+600, STA 0+800, STA 1+000, STA 1+200, STA 1+400, 1+ 600, 1+800, STA 2+000.

Nilai peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat perilaku pengguna jalan di jalan km 8 – km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang dengan nilai tertinggi ialah sebesar 5 karena kecepatan kendaraan pada STA 0+000, STA 0+200, STA 1+200, STA 1+400, STA 1+600, STA 1+800 dan STA 2+000 nilai terendah adalah sebesar 2 akibat penggunaan helm yang terdapat pada STA 0+000 - STA 2+000.

2. Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 70 yang terdapat pada STA 0+600, STA 0+800, STA 1+200, STA 1+600, STA 1+800 dan STA 2+000 Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat fasilitas perlengkapan jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 70 karena ketiadaan trotoar yang terdapat pada STA 0+600, STA 2+000.

Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat perilaku pengguna jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 70 karena kecepatan kendaraan yang terdapt pada STA 0+000, STA 0+200, STA 1+200, STA 1+400, STA 1+600, STA 1+800 dan STA 2+000. Nilai dampak dari setiap STA berbeda-beda sesuai dengan kesalahan/ kekurangan pada setiap STA.

3. Nilai risiko (R) terjadinya kecelakaan pada ruas Jalan km 8 – km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang yaitu kondisi geometri jala., fasilitas perlengkapan jalan dan perilaku pengguna jalan, dengan nilai risiko setiap STA ada yang tingkat kepentingan penanganan dapat diabaikan/rendah sehingga tidak memerlukan monitoring dan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan sedangkan tingkat penanganan sedang/memerlukan respon aktif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.
4. Faktor yang menjadi penyebab terjadi kecelakaan peluang (P) dan dampak (D) kecelakaan lalu lintas di setiap STA adalah:
 - a. Tidak adanya trotoar di setiap STA 0+600 - 2+000 menjadi faktor terbesar penyebab terjadinya peluang yaitu 5 dan dampak kecelakaan yaitu 70.
 - b. Perilaku pengendara yang berkendara di atas 60 km/jam. Nilai peluang terbesar yaitu 5 dan dampak kecelakaan 70 yang terdapat di STA 0+000, 0+200, 1+200, 1+400, 0+600, 1+800, dan 2+000.
 - c. Perilaku pengendara motor yang tidak menggunakan helm saat berkendara. Nilai peluang terbesar yaitu 2 dan nilai dampak terbesar yaitu 40 yang terdapat di STA 0+000 – 2+000.
 - d. Rambu lalu lintas yang tidak lengkap di STA 0+400, 1+600, 1+800 dan 2+000. Nilai peluang terbesar yaitu 2 dan dampak kecelakaan yaitu 40.
 - e. Bahu jalan yang tidak memenuhi standar pada STA 0+600, 0+800, 1+600, 1+800 dan 2+000 menjadi faktor terbesar penyebab terjadinya peluang yaitu 5 dan dampak 70.
5. Usulan penanganan terhadap risiko kecelakaan di jalan km 8 – km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang yang dapat direkomendasikan berdasarkan kekurangan-kekurangan di lokasi adalah sebagai berikut :
 - a. Kondisi rambu ada yang tidak terpasang dan rambu-rambu yang sudah ada pun dalam kondisi tertutup pohon. Agar pengemudi bisa memposisikan kendaraan di jalur yang tepat dan Lakukan pemasangan terhadap rambu yang tidak ada, serta perbaikan terhadap rambu dengan kondisi yang tidak baik.
 - b. Tidak adanya trotoar dan bahu jalan. Harus dibuat trotoar agar tidak terjadi kecelakaan antara para pengendara dengan pejalan kaki. Karena sepanjang ruas jalan ini terdapat pertokohan, perkantoran serta pedagang kaki lima, Harus dilakukan

- pelebaran bahu jalan agar bisa digunakan oleh pengguna jalan ketika ada keadaan - keadaan darurat.
- c. Perilaku pengguna jalan yang memarkirkan kendaraan di bahu jalan. Harus disediakan Fasilitas parkir sehingga tidak memanfaatkan bahu jalan sebagai tempat parkir.
 - d. Perilaku pengguna jalan yang berkendara di atas kecepatan rencana yaitu 60 km/jam dan tidak menggunakan helm saat berkendara. Perlu dilakukan penyuluhan oleh pemerintah dan pihak kepolisian tentang bahayanya berkendara di atas kecepatan rencana yaitu 60 km/jam dan bahayanya berkendara tanpa menggunakan helm.

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 km 8 – km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang antara lain sebagai berikut :

1. Kepada pihak Pemerintah Kota Kupang, untuk menyediakan atau menambah trotoar bagi pejalan kaki, menambah rambu lalu lintas yang belum lengkap dan memangkas ranting pohon yang menutupi rambu lalu lintas, menyediakan atau menambah zebra cross bagi pejalan kaki sehingga dapat menjaga kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan saat melintas atau melewati Jalan km 8 – km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang.
2. Kepada pihak Pemerintah 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 Jalan km 8 – km 10 Jl. Timor Raya 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*.
- Suchman, E.,A Managing Legitimacy: Strategi and Institutional Approaches. *Academy of Management Review*.
- Da Costa et al, 2016,. *Penganan Matriks Indikator Dan Nilai Peluang Kecelakaan* Yogyakarta, Indonesia.
- Depertemen PU, 2006. *Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 (Departemen PU, 2006), "Aksesibilitas"*
- Iqbal, M.I.. 2012. *Pengaruh Keberadaan Fasilitas Pelayanan Publik Terhadap Penurunan Kinerja Ruas Jalan (Studi kasus Rumah Sakit Harapan Bunda dan Cenpaka Lima,* Tesis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh.
- Mulyono, A, T. dkk. 2010. *Inspeksi Keselamatan Jalan di Jalan lingkaran selatan yogyakarta*. Yogyakarta. Fakultas Teknik Universitas Gadjadarda"
<https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/articel/viuw/363/348>,
<https://media.neliti.com/media/publication/147558-ID-audit-keselamatan-infrastruktur-jlan-st>.
- 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.

- Manual Kapasitas Jalan Indonesia. (1997). Highway Capacity Manual Project (Hcm).
Mkji Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1(I), 564.
- Hobbs, F.D., 1979. Traffic Planning and Engineering, Second edition, edisi Indonesia, 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Edisi kedua, Gadjah Mada University Perss, Yogyakarta.
- Hermanto, S.O., Peningkatan Keselamatan Jalan Pada Black Spot Jalan Propinsi Di Kabupaten Sleman” <https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/view/5153/3443>,
- Hendarsin, L.Shirley. 2000 . Penuntun Praktis Perencanaan Jalan Raya . Bandung .
Jurusan Teknik Sipil-Politeknik Negeri Bandung .
- Kamarwan, S., S.,1990. *Positive Guidane terhadap Keselamatan Lalu Lintas, Depertemen Pekerjaan Umum*, Jakarta.
- Pignataro, L. J., 1973 Traffick Engineering Theory and Practice – Hall, Inc., New Jersey, USA.
- Sekretariat Negara 1997. *Undang-Undang Negara Republik Indonesia No. 4 Tahun 1997, Tentang penyandang Cacat*, Jakarta.