

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. Faktor-faktor yang menjadi penyebab dan pemicu terjadinya peluang (P) dan dampak (D) kecelakaan lalu lintas di setiap STA adalah :
 - a. Tidak adanya trotoar di setiap STA, menjadi faktor terbesar pemicu terjadinya peluang yaitu 5, artinya kemungkinan kejadian kecelakaan amat sering atau terjadi penyimpangan terhadap standar antara 80 %. Sedangkan dampak kecelakaan yaitu 70, artinya keparahan korban berat (kategori luka berat dan cacat tetap)
 - b. Rambu lalu lintas yang tidak lengkap di STA 0+000, sedangkan di STA lainnya tidak ada. Nilai peluang terbesar yaitu 5, artinya kemungkinan kejadian kecelakaan amat sering atau terjadi penyimpangan terhadap standar antara 80 %. Sedangkan dampak kecelakaan yaitu 40, artinya keparahan korban sedang (kategori luka berat, cacat tidak tetap) yang terdapat di STA 0+100 dan 0+200 karena di STA ini terdapat tanjakan dan tikungan maka perlu adanya rambu pengingat.
 - c. Tidak adanya lampu penerangan jalan di setiap STA hal ini juga memiliki nilai peluang yang tinggi yaitu 5, artinya kemungkinan kejadian kecelakaan amat sering atau terjadi penyimpangan terhadap standar antara 80 %. Sedangkan dampak kecelakaan 40, artinya keparahan korban sedang (kategori luka berat, cacat tidak tetap) yang terdapat di STA 0+100 dan 0+200 hal ini karena di STA tersebut terdapat tanjakan dan tikungan.
 - d. Perilaku pengendara motor yang tidak menggunakan helm saat berkendara. Nilai peluang terbesar yaitu 5, artinya kemungkinan kejadian kecelakaan amat sering atau terjadi penyimpangan terhadap standar antara 80 %. Sedangkan dampak terbesar yaitu 40, artinya keparahan korban sedang (kategori luka berat, cacat tidak tetap) yang terdapat di STA 0+00.

- e. Perilaku pengendara yang berkendara di atas 40-60 km/jam. Nilai peluang terbesar yaitu 1, artinya kemungkinan kejadian kecelakaan amat jarang atau terjadi penyimpangan 20% terhadap standar. Sedangkan dampak kecelakaan 40, artinya keparahan korban sedang (kategori luka berat, cacat tidak tetap) yang terdapat di STA 0+100, 0+200, 0+400, 0+600, 0+700, 0+800, dan 0+900.
2. Nilai Resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo di peroleh satu STA dengan nilai resiko rata-rata di bawah 50 yaitu STA 1+000 dengan nilai resiko rata-rata 49,55 artinya tingkat defisiensi sangat rendah sehingga tidak di butuhkan pemantauan atau monitoring dan sepuluh STA dengan nilai resiko rata-rata di atas 50 yaitu STA 0+00 dengan nilai resiko rata-rata 53,00 , STA 0+100 dengan nilai resiko rata-rata 75,00 , STA 0+200 dengan nilai resiko rata-rata 73,18, STA 0+300 dengan nilai resiko rata-rata 70,45 , STA 0+400 dengan nilai resiko rata-rata 61,50 , STA 0+500 dengan nilai resiko rata-rata 53,18 , STA 0+600 dengan nilai resiko rata-rata 57,50, STA 0+700 dengan nilai resiko rata-rata 59,55 , STA 0+800 dengan nilai resiko rata-rata 52,27 , STA 0+900 dengan nilai resiko rata-rata 55,91. artinya perlu di lakukan pemantauan atau monitoring terhadap titik yang beresiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
3. Upaya pencegahan dan penanganan terhadap kecelakaan di ruas Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo yang dapat direkomendasikan berdasarkan kekurangan-kekurangan di lokasi adalah sebagai berikut :
- a. Penambahan trotoar.
- Harus di buat trotoar agar tidak terjadi kecelakaan antara para pengendara dengan pejalan kaki. Karena sepanjang ruas jalan ini terdapat sekolah dan tempat ibadah. Di karenakan jalan ini berada di desa maka kebanyakan warga masyarakat berjalan kaki ke tempat ibadah maupun ke tempat lainnya dan juga di sepanjang jalan ini banyak anak-anak yang pergi ke sekolah dengan berjalan kaki.
- b. Penambahan rambu lalu lintas.
- Harus di pasang rambu lalu lintas agar pengemudi sadar dan berhati-hati saat mengendarai kendaraan sehingga dapat mengurangi kecepatan ketika melewati jalan yang rawan terhadap kecelakaan.

c. Penambahan lampu penerangan jalan

Harus di pasang lampu penerangan jalan karena banyak kejadian kecelakaan terjadi di malam hari, hal ini karena pengemudi yang tidak mengetahui kondisi geometrik di jalan.

d. Perlu dilakukan penyuluhan oleh pemerintah dan pihak kepolisian tentang bahayanya berkendara di atas kecepatan rencana yaitu 40-60 km/jam dan bahayanya berkendara tanpa menggunakan helm.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Bagi Pemerintah dan Pihak Kepolisian

Berdasarkan hasil analisis penelitian, pembahasan, dan kesimpulan yang ada maka dapat disampaikan beberapa saran untuk segala aspek yang berhubungan dengan ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo antara lain sebagai berikut :

1. Kepada pihak Pemerintahan Kota/ Kabupaten Kupang , untuk menyediakan atau menambah trotoar bagi pejalan kaki, sehingga dapat menjaga kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan saat melintas atau melewati ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo.
2. Kepada pihak Pemerintahan Kota/ Kabupaten Kupang , untuk menyediakan atau menambah rambu lalu lintas dan lampu penerangan jalan. Agar dapat memberikan kenyamanan dan keamanan saat berkendara.
3. Kepada pihak Pemerintahan Kota/Kabupaten Kupang serta pihak Polres Babau untuk memberikan sosialisasi mengenai bahayanya berkendara di atas kecepatan 60 km/jam serta pentingnya menggunakan atribut keselamatan saat berkendara.

5.2.2 Saran Bagi Penelitian Berikutnya

1. Bagi penelitian selanjutnya, hasil penelitian ini bisa digunakan sebagai bahan perbandingan dan referensi untuk penelitian, dan sebagai bahan pertimbangan untuk memperdalam penelitian selanjutnya.
2. Bagi penelitian selanjutnya, dapat menambah metode analisa resiko kecelakaan karena pada penelitian ini hanya menggunakan metode IKJ.

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.
- Depertemen 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 Cenpaka Lima*, Tesis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh.
- Margaret, Evelyn 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 Gadjja Mada.
- 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.