

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan uraian-uraian pada bab terdahulu, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah:

1. Hasil analisis dari permasalahan pada persimpangan ini menunjukkan bahwa Jenis dan jumlah pola perilaku manuver kendaraan akibat jalinan jalan existing yang tergolong dalam tipe dan jumlah konflik sesuai arah pergerakan manuver pada persimpangan per hari dari pengamatan untuk 6 hari survey. Untuk data tipe dan jumlah arah pergerakan manuver pada persimpangan yang telah ditentukan sehingga diketahui perilaku kendaraan pada saat melakukan manuver, seperti pada arah memisah, arah memotong, arah menyilang, dan arah menggabung. Dari hasil survei selama enam hari pengamatan didapat jenis pelanggaran tertinggi pada perilaku kendaraan yang paling banyak adalah pada arah memotong dengan total pelanggaran sebesar 2609 perilaku kendaraan yang melakukan manuver pada arah memotong. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Perilaku Manuver kendaraan	Hasil Survey	
Arah memisah	1315	
Arah menggabung	967	
Arah memotong	2609	
Arah menyilang	1367	

Berdasarkan hasil data tipe dan jumlah pola perilaku amnuver kendaraan sesuai arah pergerakan manuver kendaraan pada persimpangan yang dilakukan selama enam hari pengamatan diketahui jenis kendaraan yang terlibat pola perilaku manuver kendaraan yaitu kendaraan ringan (LV) dan sepeda motor (MC).

2. Hasil analisis dari permasalahan pada persimpangan ini menunjukkan bahwa Karakteristik resiko kecelakaan lalulintas berdasarkan hasil analisis nilai konsekuensi dapat ditentukan dengan menggunakan grafik *impact speed* dan

peluang fatalitas yang dapat diketahui bahwa *impact speed* lebih besar dari 30 km/jam maka peluang kecelakaan fatal adalah 10% dan diperkirakan kendaraan pengendara rusak sedang dan pengendara mendarita luka-luka, dengan Tingkat risiko yang terjadi pada persimpangan adalah tinggi dengan *score* perhitungan 10, untuk itu perlu adanya perencanaan pengendalian arus lalu lintas.

3. Dari hasil analisis pada bab-bab terdahulu maka Solusi yang diambil untuk strategi dan teknik penanganan pada pengolahan risiko kecelakaan didasarkan pada nilai peluang maupun konsekuensi tiap situasi berisiko. Semakin besar nilai peluang maupun konsekuensi, semakin tinggi tingkat risiko, agar pengelolaan risiko lebih objektif maka upaya yang di perlukan untuk meminimalkan risiko harus didasarkan pada nilai $MOS (M) = S F (S) - 1$. Oleh karena itu strategi yang digunakan adalah JPH minimum harus diperkecil.

5.2. Saran

Bedasarkan hasil penelitian dan analisis, tingkat risiko kecelakaan pada persimpangan Gedung Keuangan Negara Jln Frans Seda mengalami gangguan. Untuk itu disarankan agar:

1. Perlu adanya pengendalian pergerakan kendaraan yang akan memasuki persimpangan seperti pengalihan pergerakan kendaraan dengan adanya rambu peringatan pada persimpangan.
2. Perlu adanya perhatian khusus dari pemerintah agar dapat mencegah terjadinya atau mengurangi tingkat risiko kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- da Costa, D. G. (2017). *Pengolahan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Cakupan Indikator, Strategi dan Teknik* .
- da Costa, D. G., Malkhamah, S., & Surparma, L. B. (2017). Pengelolaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas: Cakupan Indikator, Strategi dan Teknik. *Pengelolaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas: Cakupan Indikator, Strategi dan Teknik* , 1-9.
- Elim, T. M. (2019). *Evaluasi Kinerja Bagian Jalinan Jalan pada Simpang Jalan* . Kupang: Universitas Katolik Widya Mandira .
- Hobbs, F. D. (1995). *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Kartika, M. (2009). *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok Tahun 2008*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Kiri, D. R. (2006). *Analisa Resiko Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Kupang*. Kupang: Daniel R E Kiri.
- Puspasari, N. (2015). Analisis Jalinan Jalan pada Ruas Jalan Yos Soedarso - Kinibalu.
- Sastromihardjo. (1997). *Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya Penyebab. Kematian Utama Usia Produktif*. Jakarta: eprints.undip.ac.id/263/1/1.Riwanto_Sastromihardjo.pdf.
- Silaban, G. (2004). *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas di*. Medan: Majalah.
- UU RI No.38, D. P. (2004). *Keputusan Menteri*. Jakarta: www.hubdat.dephub.
- Warpani, S. (1999). *Pengolahan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.