

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil yang diperoleh, dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Dari perhitungan angka kecelakaan (EAN) terdapat 3 zona yang berstatus *Blackspot* yaitu zona 4, zona 6 dan zona 44. Zona 4 mempunyai angka kecelakaan tertinggi 59 lebih besar dari nilai titik kontrol batas (UCL) 17,258, zona 6 memiliki angka kecelakaan 24 lebih besar dari nilai titik kontrol batas 12,236 untuk ruas jalan arah Bundaran PU menuju Bundaran Penghijauan dan untuk ruas jalan dari arah Bundaran Penghijauan menuju Bundaran PU terdapat zona 44 dengan angka kecelakaan 45 lebih besar dari nilai titik kontrol batas 15,494.
- b. Pada zona 4 tingginya nilai resiko dipengaruhi sebagian besar oleh tidak adanya trotoar dan kurangnya rambu batasan kecepatan dengan nilai resiko 350 yang berarti dikategorikan tinggi, lampu penerangan jalan yang tidak berfungsi dengan nilai resiko 200 dikategorikan sedang, panjang median yang tidak sesuai standar desain memiliki nilai resiko 160 dikategorikan sedang dan kecepatan kendaraan yang melebihi kecepatan rencana dengan nilai resiko 100 dikategorikan sedang. Ada pun nilai resiko kecil dengan kategori diabaikan dipengaruhi oleh lebar jalur dan lajur yang kurang memenuhi standar, kondisi marka yang sudah memudar dan tinggi batasan median yang tidak memenuhi standar desain. Untuk zona 6 nilai resiko yang tinggi dipengaruhi oleh tidak adanya batasan median dengan nilai resiko 500 yang berarti termasuk kategori ekstrim, kurangnya rambu batasan kecepatan dengan nilai resiko 350 dikategorikan tinggi dan kecepatan kendaraan yang melebihi kecepatan rencana memiliki nilai resiko 200 dikategorikan sedang. Selain itu lebar lajur dan jalur, lebar tepi jalan, tidak adanya trotoar dan kondisi marka yang sudah memudar memiliki nilai resiko yang kecil dengan kategori diabaikan. Dan untuk zona 44 memiliki nilai resiko yang tinggi dipengaruhi oleh kurangnya rambu batasan kecepatan dengan nilai resiko 500 yang berarti dikategorikan ekstrim, lampu penerangan jalan yang tidak berfungsi memiliki nilai resiko 200 dikategorikan sedang dan kecepatan kendaraan yang tidak sesuai kecepatan rencana memiliki nilai resiko 100 dikategorikan sedang. Selain itu adapun nilai resiko yang kecil dengan kategori diabaikan dipengaruhi oleh lebar jalur dan lajur, tidak tersedianya trotoar dan kondisi marka yang mulai memudar.

- c. Untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan pada lokasi *blackspot* di ruas jalan Piet A Tallo Kota Kupang diberikan usulan penanganan, seperti dilakukan pelebaran jalan, menutup bukaan median terhadap panjang median yang tidak sesuai standar desain, memperbaiki/membangun batasan median, menyediakan trotoar bagi pejalan kaki, memperbaiki lampu penerangan jalan yang tidak berfungsi, mengecat marka jalan yang sudah memudar, menempatkan rambu dilarang parkir atau berhenti untuk lebar tepi jalan yang terbatas, memberikan rambu batasan kecepatan dan petunjuk arah, meletakkan rambu peringatan tanda daerah rawan kecelakaan serta marka kejut.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, peneliti menyampaikan saran sebagai berikut:

- a. Bagi masyarakat Kota Kupang untuk berhati-hati dalam mengemudi kendaraan ketika melewati ruas Jalan Piet A Tallo, karena ruas jalan tersebut memiliki titik rawan kecelakaan (*Blackspot*). Titik *blackspot* tersebut berada di depan bengkel mobil DUNIA *AUTO SERVICE* dengan angka kecelakaan tertinggi, kemudian di depan *X2 Family Resto And Karaoke* dan di depan Kampus AKL.
- b. Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) ini sangat bermanfaat dan dapat digunakan untuk jaringan jalan lain agar mengurangi resiko terjadinya kecelakaan dan hasilnya dapat jadi bahan pertimbangan dan ditindaklanjuti oleh instansi-instansi terkait.
- c. Perbaikan dan pemeliharaan rutin jalan cukup mampu untuk meningkatkan keselamatan jalan agar mengurangi resiko terjadinya kecelakaan pada ruas Jalan Piet A Tallo Kota Kupang. Oleh sebab itu bagi Dinas Pekerjaan Umum untuk memperbaiki perkerasan jalan yang sudah rusak, melakukan pelebaran jalan, mengecat ulang marka yang sudah memudar serta menyediakan trotoar bagi pejalan kaki. Memperbaiki lampu penerangan jalan yang tidak berfungsi oleh Pemerintah Kota dibidang Penerangan Jalan Umum dan memperhatikan serta melengkapi rambu-rambu yang kurang oleh Dinas Perhubungan agar mengurangi resiko terjadinya kecelakaan pada bagian ruas Jalan Piet A Tallo Kota Kupang yang berstatus *Blackspot*.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Taufik Mulyono, et al. (2010). Inspeksi Keselamatan Jalan Di Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta. *Transportasi*, 13-21.
- Agus Surya Wedasana. 2011. Analisis Daerah Rawan Kecelakaan dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus Kota Denpasar). *Tesis Program Magister, Program Studi Teknik Sipil*.
- Austrroads, 1992. *Road Crashes, Guide and Traffic Engineering Practice Part 4*, Sydney.
- Badan Standardisasi Nasional. (2004). RSNi T-14-2004. *Geometrik Jalan Perkotaan*. Standar Nasional Indonesia.
- Departemen Perhubungan. *Paduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan*.
- Departemen Pemukiman Dan Prasarana Wilayah. (2004). *Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas*, Pd T-09-2004- B. Pedoman Konstruksi Dan Bangunan.
- Departemen Pekerjaan Umum. (2005). *Audit Keselamatan Jalan*, Pd T-17-2005-B. Pedoman Konstruksi Dan Bangunan.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jalan Perkotaan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2007). *Pedoman Operasi Accident Blackspot Investigation Unit/ Unit Penelitian Kecelakaan Lalulintas (Abiu/Upk)*. Direktorat Keselamatan Transportasi Darat. Jakarta.
- Indriastuti A. K, et al. (2011). *Karakteristik Kecelakaan Dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya*. Jurnal Rekayasa Sipil, Volume 5, No.1 – 2011 Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya Malang.
- Khisty, C. Jotin dan Kent, B. 2003. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Erlangga. Jakarta.
- Margareth Evelyn Bolla, Y. A. 2013. Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Ruas Jalan Timor Raya Kota Kupang). *Jurnal Teknik Sipil*, 150-152.
- Oglesby, C. H. 1988. *Teknik Jalan Raya*, Edisi Keempat, Erlangga, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 13 Tahun 2014 Tentang *Rambu Lalu Lintas*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 34 Tahun 2014 Tentang *Marka Jalan*.
- Pusdiklat Perhubungan Darat, 1998. *Pencegahan dan Penanganan Kecelakaan*, Direktorat Bina Marga, Sistem Lalu lintas dan Angkutan Kota, Denpasar.
- Saefuddin,et.al, 2009. Tentang Statistik Uji Z.

- Spartan, et al. 2009. *Evaluasi Lokasi Rawan Kecelakaan Di Bandung*. Surabaya : Universitas Kristen Petra Surabaya.
- Undang-undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Warpani, S.P.2001. *Rekayasa Lalu Lintas* , Bharata, Jakarta.
- Wheryn Tandi, et al. 2017. Evaluasi Lokasi *Blackspot* Dan Tingkat Risiko Terjadinya Kecelakaan Pada Jalan Arteri Daan Mogot, Jakarta Barat. *Jurnal Teknik dan Ilmu Komputer*.