

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

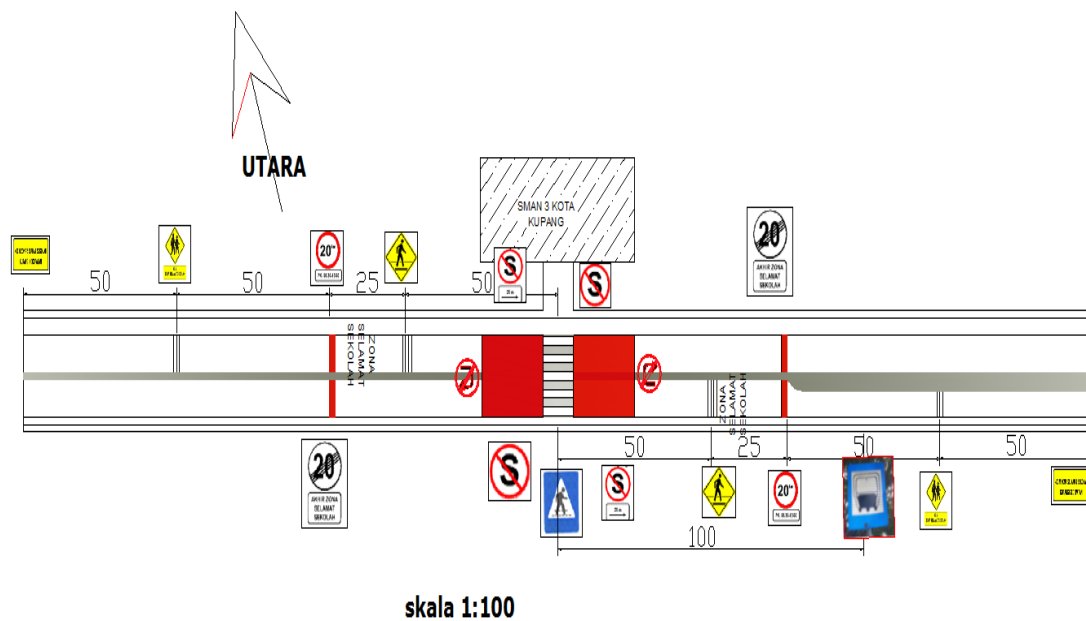
Berdasarkan hasil yang diperoleh dan pembahasan, dapat diambil beberapa kesimpulan dan saran sesuai dengan keadaan dari Jalan W. J. Lalamentik Oebufu, Kota Kupang tepatnya di depan SMAN 3 Kupang.

5.1. Kesimpulan

1. Karakteristik Geometrik Jalan, Volume Lalu Lintas, dan Kecepatan Kendaraan di Ruas Jalan W. J. Lalamentik Oebufu, Kupang tepatnya di depan SMAN 3 Kupang :
 - a) Karakteristik geometrik jalan di ruas jalan W. J. Lalamentik Oebufu, Kupang tepatnya di depan SMAN 3 Kupang merupakan jalan perkotaan dengan tipe jalan 4 lajur 2 arah terbagi (4/2D) dengan lebar perkerasan 15,4 meter (2 arah), lebar jalur kiri 7,7 meter sedangkan lebar jalur kanan 10,2 meter dan lebar median 1,4 meter. Kapasitas Jalannya sebesar 6318,97 Smp/jam.
 - b) Hasil pengolahan data di dapat volume lalu lintas pada Jalan W. J. Lalamentik Oebufu, Kota Kupang tepatnya di depan SMAN 3 Kupang belum melebihi kapasitas, hal ini menunjukkan bahwa volume lalu lintas di jalan tersebut masih stabil. Kendaraan yang dominan melewati jalan W. J. Lalamentik Oebufu, Kupang dengan rincian jenis kendaraan : sepeda motor 633,43 smp/jam; kendaraan ringan 925,33 smp/jam; kendaraan berat 11,65 smp/jam; dan kendaraan tak bermotor 5,57 smp/jam. Jumlah volume rata-rata kendaraan tertinggi secara total adalah jenis kendaraan ringan yaitu 925,33 smp/jam; sedangkan untuk volume rata-rata kendaraan terendah adalah jenis kendaraan tidak bermotor yaitu 5,57 smp/jam.
 - c) Berdasarkan pengolahan data kecepatan rata-rata arah 1 pada jalan W. J. Lalamentik Oebufu, Kota Kupang tepatnya di depan SMAN 3 Kupang adalah sepeda motor 32,38 km/jam, mobil/angkutan umum 27,63 km/jam, bus/truk 28,11 km/jam. Sedangkan kecepatan rata-rata arah 2 pada jalan tersebut adalah sepeda motor 34,75 km/jam, mobil/angkutan umum 28,67 km/jam, bus/truk 24,96 km/jam.
2. Karakteristik penyeberang jalan dan karakteristik pengantar di SMAN 3 Kupang; Hasil analisis dari perilaku pengantar dan perilaku penyeberang jalan tidak ada yang dapat dikategorikan selamat.
3. Desain kebutuhan ZoSS terhadap tingkat keselamatan lalu lintas di SMAN 3 Kupang; berdasarkan hasil analisis dan pembahasan bahwa sangat dibutuhkan penerapan ZoSS Di ruas Jalan W. J. Lalamentik Oebufu, Kupang tepatnya di depan SMAN 3 Kupang karna beberapa faktor seperti kurang memadainya fasilitas-fasilitas lalu

lintas antara lain marka jalan (kata berupa Tengok Kanan-Kiri, Zona Selamat Sekolah (ZoSS), dan Zebra Cross), rambu-rambu lalu lintas (rambu peringatan hati-hati, papan peringatan berupa kata-kata, rambu peringatan penyebrangan orang, rambu peringatan lampu pengatur lalu lintas, rambu larangan parkir sepanjang ZoSS, rambu petunjuk tempat penyebrang jalan, dan lain sebagainya), dan juga jembatan penyebrangan orang (JPO).

Gambar design tipe ZoSS yang tepat untuk menjamin keselamatan lalu lintas di ruas jalan depan SMAN 3 Kupang adalah :



Gambar 5.1 Design ZoSS pada tipe jalan 4/2 D batas kecepatan 20 km/jam (4D-20)

Sumber: AUTOCAD 2007 (skala 1 : 100)

5.2. Saran

1. Di sarankan kepada pemerintah untuk dapat melengkapi Jalan W. J. Lalamentik Oebufu, Kupang tepatnya di depan SMAN 3 Kupang dengan fasilitas dan perlengkapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) untuk mendukung lalu lintas yang aman, nyaman, dan ekonomis bagi pengguna jalan khususnya anak-anak sekolah di SMAN 3 Kupang.
2. Pemerintah harus mampu melakukan manajemen lalu lintas, setidaknya teliti dan cermat dalam perencanaan dan professional untuk pengoperasiannya.
3. Kepada masyarakat umum diharapkan untuk santun dalam berlalu lintas, taat dan patuh terhadap hukum, peraturan dan perundangan yang berlaku, beretika dan berempati serta peduli terhadap lingkungan dalam berlalu lintas.

4. Untuk penelitian lebih lanjut, setelah ZoSS diterapkan perlu dilaksanakan evaluasi implementasi ZoSS yang bertujuan untuk mengetahui kondisi perilaku para pemakai jalan dan kondisi lalu lintas “sesudah” dilaksanakannya ZoSS. Penelitian tersebut kemudian harus dibandingkan dengan hasil penelitian sebelum ZoSS dilaksanakan atau diterapkan, Untuk melihat apakah terjadi perubahan perilaku siswa/siswi, guru-guru, para orang tua, serta masyarakat sekitar. Apabila terjadi penurunan, maka harus dilakukan perbaikan yang dapat dilaksanakan melalui terapi perilaku berupa kampanye ataupun program lainnya (misalkan ; Polisi Sahabat Anak, Bersepeda Sehat, Yuk Menyebrang, Pembangunan JPO, penegakan hukum, dsb), dan juga harus dirinci penyebab terjadinya penurunan tersebut. Apabila kondisi perilaku tetap sama ataupun lebih baik maka tetap dilakukan pemantauan dan tetap dijaga.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim, 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). Direktorat Jendral Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.

Anonim, 2004. Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. Pedoman Konstruksi dan Bangunan, Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah.

Anonim, 2006. Pedoman Teknis Program Zona Selamat Sekolah, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.

Anonim, 2006. Uji Coba Penerapan Program ZoSS Di 11 Kota Di Pulau Jawa, Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

Anonim, 2010. "Evaluasi Kinerja Operasional Zona Selamat Sekolah", Jurnal Ilmiah Teknik Sipil. Simposium XIII FSTPT, Semarang.

Bukhari R.A, dan Sofyan M.S, 1997. Rekayasa Lalu Lintas. Bidang Study Teknik Transportasi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh.

Suweda, I.W, 2009. "Pentingnya Pengembangan Zona Selamat Sekolah Demi Keselamatan Bersama di Jalan Raya", Jurnal Ilmiah Teknik Sipil. Vol 13 No 1, Denpasar.

Anonim, 2006, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 14 Tahun 2006 tentang manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan, Jakarta.

Departemen Perhubungan, 2007. Laporan Monitoring dan Evaluasi Zona Selamat Sekolah, Jakarta.

Harnen, S, 2007. Keselamatan Transportasi Jalan, Strategi, Kelembagaan Dan Program Aksi Dalam Pembentukan Dewan Transportasi Jalan Universitas Brawijaya. Malang.

Perhubungan Darat, 2006. Lampiran Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat No : SK 3236/AJ/403/DRJD/2006 Tentang Uji Coba Penerapan Zona Selamat Sekolah Di 11 (Sebelas) Kota Di Pulau Jawa, Perhubungan Darat, Jakarta. Anonim, 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), Direktorat Jendral Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.

Anonim, 2004. Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas, Pedoman Konstruksi dan Bangunan, Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah.

Anonim, 2006. Pedoman Teknis Program Zona Selamat Sekolah, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.

Anonim, 2006. Uji Coba Penerapan Program ZoSS Di 11 Kota Di Pulau Jawa, Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

Bukhari R. A, dan Sofyan M. S, 1997. Rekayasa Lalu Lintas, Bidang Studi Teknik Transportasi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh.

Sugiono, 1999. Metode Penelitian Bisnis, Alfabeta, Bandung.

Sukirman. S., 1999. Dasar-Dasar Perencanaan Geometri Jalan, Nova, Bandung.

Suweda, I. W., 2009. "Pentingnya Pengembangan Zona Selamat Sekolah Demi Keselamatan Bersama Di Jalan Raya", Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Vol 13 NO. 1, Denpasar.