

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini dilakukan pada simpang tak bersinyal jalan Timor Raya-jalan Aniba untuk melihat karakteristik kecepatan kendaraan bermotor (roda dua), tingkat risiko kecelakaan untuk menentukan solusi dan teknik penanganan pada simpang. Dari hasil penelitian dan perhitungan yang sudah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis kurva impact speed yang dapat dilihat pada gambar 2.2 Bab II-15 diketahui bahwa 10% pengendara kendaraan bermotor (roda dua) berpotensi luka-luka ketika bertabrakan dengan kendaraan yang melaju dengan kecepatan 30 km/jam. Konsekuensinya, *Probabilitas fatal accident* juga berbeda, terlihat dari hasil analisis dengan *Impact Speed* peluang terlibat dalam kecelakaan fatal adalah 10% bagi pengendara berkemampuan pengereman minimum.
2. Penanganan atau upaya – upaya yang dapat dilakukan untuk meminilisirkan konsekuensi kecelakaan dapat dilakukan sebagai berikut:
 - a) Dari aspek edukasi
 - 1) Pengaruh perbedaan kemampuan pengereman dan pilihan kecepatan yang tinggi berdampak akibat persepsi yang keliru terhadap risiko kecelakaan agar diintegrasikan ke dalam materi kurikulum pendidikan.

- 2) Adopsi model *passive accident involvement* dapat dilakukan melalui melibatkan pengendara maupun pengendara potensial dalam kegiatan penanganan para korban kecelakaan (*post crashed handling*) di ruang IGD sehingga lebih mampu memberikan efek jera tanpa harus mengalami kecelakaan.

b) Dari aspek rekayasa

- 1) Penentuan batas kecepatan maksimum agar dapat diperhitungkan pengaruh dari kemampuan pengereman di jalan dan kebutuhan kondisi dan kekasatan jalan.
- 2) Rekayasa kemampuan pengereman terhadap pengendara yang akan mengikuti praktek ujian kepengurusan dan perpanjangan SIM.

c) Dari aspek pengaturan

- 1) Setiap lokasi rawan kecelakaan agar dilengkapi dengan fasilitas seperti batas kecepatan dan memiliki kualitas permukaan jalan yang memungkinkan pengemudi untuk dapat mengaplikasikan kemampuan pengereman maksimum.
- 2) Desain infrastruktur jalan dan pengaturan fasilitas pelengkap jalan agar dapat memenuhi kaidah *safer road* dan *self regulated road* sehingga dapat meningkatkan kemampuan pengemudi dalam mengatasi adanya objek yang menghalangi di persimpangan jalan.

5.2 Saran

Bedasarkan hasil penelitian dan analisis, Konsekuensi yang ditimbulkan akibat pelanggaran terhadap batas kecepatan (Pada Simpang Tiga Tak Bersinyal Jl. Timor Raya km 3-Jl. Aniba Kota Kupang) Untuk itu disarankan agar:

1. Perlu adanya pengendalian pergerakan kendaraan yang akan memasuki persimpangan seperti pengalihan pergerakan kendaraan dengan adanya rambu peringatan persimpangan.
2. Perlu adanya upaya –upaya dari pengendaraan ketika melintas di lajur jalan tersebut harus memperhatikan juga konsekuensi yang akan terjadi jika tidak menaati apa yang sudah di lakukan oleh pemerintah agar dapat mencegah terjadinya atau mengurangi tingkat risiko kecelakaan.
3. Perlu adanya sosialisasi dan pengarahan dalam berlalu lintas bagi pengendara sepeda motor khususnya pilihan kecepatan dan konsekuensi yang terjadi.
4. Perlu adanya rambu – rambu yang mengatur tentang batas – batas kecepatan yang digunakan pada jalan raya bagi pengendara sepeda motor.
5. Perlu adanya koordinasi dengan pihak kepolisian lalu lintas maupun dinas perhubungan setempat untuk membicarakan perihal kecelakaan lalu lintas dan tindakan yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- AASHTO, (2011). *A Policy on Geometric Design of Highways and Street, 2011 6th E*. Washington DC: American of State Highway and Transportation official.
- Da Costa Don G. N, M. S. (2017). *Pengelolaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas: Cakupan Indikator, Strategi dan Teknik. Pengelolaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas: Cakupan Indikator, Strategi dan Teknik* , 1-9.
- 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.
- Nassar, S. (1996). *Integrated Road Accident Risk Model (ARM)*. Waterloo, ON.: University of Waterloo.
- Ngongo, N. L. (2011). *Analisa Resiko Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Kota Kupang* . Kupang: Nikodemus Lani Ngongo.
- 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.
- WHO. (2008). *Speed Management: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners* . Geneva Switzerland: Global Road Safety Partnership.