

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. Nilai peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 5 karena ketiadaan bahu jalan yang terdapat pada STA 0+800, STA 1+000, STA 1+200, STA 1+600, STA 1+800, STA 2+200, sedangkan nilai peluang terkecil ialah sebesar 1 karena semua aspek geometrik sesuai standar yang terdapat pada STA 0+000, STA 0+200, STA 0+400, STA 1+400, STA 2+000, STA 2+400, STA 2+600, STA 2+800.

Nilai peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat fasilitas perlengkapan jalan, dengan nilai tertinggi adalah sebesar 5 akibat ketiadaan trotoar jalan terdapat pada STA 0+200, STA 0+400, nilai peluang sebesar 5 akibat ketersediaan dan kondisi rambu yang terdapat pada STA 1+200, STA 1+800, STA 2+200, STA 2+400, STA 2+600, dan STA 2+800.

Nilai peluang (P) terjadinya kecelakaan akibat perilaku pengguna jalan di jalan Frans Seda dengan nilai tertinggi ialah sebesar 5 karena parkir kendaraan di bahu jalan pada STA 2+600, dan nilai terendah adalah sebesar 2 akibat penggunaan helm yang terdapat pada STA 0+000 - STA 2+800. Nilai peluang dari setiap STA berbeda-beda sesuai dengan kesalahan/kekurangan pada setiap STA.

2. Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 70 yang terdapat pada STA 0+800, STA 1+000, STA 1+200, STA 1+600, STA 1+800, STA 2+200.

Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat fasilitas perlengkapan jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 70 karena ketiadaan trotoar yang terdapat pada STA 0+200, STA 0+400

Nilai dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat perilaku pengguna jalan dengan nilai tertinggi adalah sebesar 70 karena parkir di bahu jalan yang terdapat pada

STA 2+600. Nilai dampak dari setiap STA berbeda-beda sesuai dengan kesalahan/ kekurangan pada setiap STA.

3. Nilai risiko (R) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan di jalan Frans Seda diperoleh nilai risiko pada setiap STA sebagai berikut ; STA 0+000 = 34,42 dengan tingkat kepentingan penanganan dapat diabaikan/rendah sehingga tidak memerlukan monitoring. STA 0+200 = 46,83 dengan tingkat kepentingan penanganan dapat diabaikan/rendah sehingga tidak memerlukan monitoring. STA 0+400 = 48,50 dengan tingkat kepentingan penanganan dapat diabaikan/rendah sehingga tidak memerlukan monitoring. STA 0+600 = 30,25 dengan tingkat kepentingan penanganan dapat diabaikan/rendah sehingga tidak memerlukan monitoring. STA 0+800 = 50,42 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 1+000 = 64,58 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 1+200 = 87,00 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 1+400 = 24,00 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 1+600 = 59,67 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 1+800 = 92,08 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 2+000 = 53,75 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 2+200 = 97,83 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 2+400 = 92,00 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 2+600 = 95,00 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. STA 2+800 = 83,75 dengan tingkat penanganan rendah/memerlukan respon pasif dan monitoring terhadap titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.
4. Usulan penanganan terhadap risiko kecelakaan di jalan Frans Seda yang dapat direkomendasikan berdasarkan kekurangan-kekurangan di lokasi adalah sebagai berikut :

- a. Kondisi Marka dan rambu
Pengecetan ulang garis marka agar pengemudi bisa memposisikan kendaraan di lajur yang tepat dan Lakukan pemasangan terhadap rambu yang tidak ada, serta perbaikan terhadap rambu dengan kondisi yang rusak baik.
- b. Ukuran lebar lajur dan jalur tidak sesuai standar
Harus dilakukan pelebaran jalan agar tidak terjadi penyimpangan yang akan menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang dapat merugikan manusia, harta benda serta infrastruktur jalan dan bangunan pelengkap jalan lainnya
- c. Tidak adanya trotoar dan bahu jalan
Harus dibuat trotoar agar tidak terjadi kecelakaan antara para pengendara dengan pejalan kaki. Karena sepanjang ruas jalan ini terdapat pertokoan, perkantoran serta fasilitas pendidikan, Harus dilakukan pelebaran bahu jalan agar bisa digunakan oleh pengguna jalan ketika ada keadaan-keadaan darurat.
- d. Perilaku pengguna jalan yang memarkirkan kendaraannya di bahu jalan.
Harus disediakan Fasilitas parkir sehingga tidak memanfaatkan bahu jalan sebagai tempat parkir.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis penelitian, pembahasan, dan kesimpulan yang ada maka dapat disampaikan beberapa saran untuk segala aspek yang berhubungan dengan ruas jalan Frans Seda (Bundaran PU-Tugu Kantor Gubernur) antara lain sebagai berikut :

1. Kepada pihak Pemerintahan Kota Kupang, untuk menyediakan atau menambah trotoar bagi pejalan kaki, menambah rambu lalu lintas yang belum lengkap dan memangkas ranting pohon yang menutupi rambu lalu lintas, memperbaiki marka jalan yang sudah mulai terhapus, menyediakan atau menambah zebra cross bagi pejalan kaki sehingga dapat menjaga kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan saat melintas atau melewati Jalan Frans Seda, Kota Kupang.
2. Kepada pihak Pemerintahan Kota Kupang untuk memberikan sosialisasi mengenai pentingnya menggunakan atribut keselamatan saat berkendara serta fasilitas pelengkap jalan, sehingga pengguna jalan dapat memahami

maksud dari fasilitas pelengkap jalan yang ada pada Jalan Frans Seda, Kota Kupang.

DAFTAR PUSTAKA

- Balai Teknik Lalu-lintas dan Lingkungan Jalan Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan & Jembatan. *Modul Pelatihan Inspeksi Keselamatan Jalan*. Bandung. Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan & Jembatan.
- Billiocta, Ya'cob . 2021. "Tabrakan Beruntun Kendaraan di Kupang, Seorang Pesepeda Meninggal Dunia" <https://www.merdeka.com/peristiwa/tabrakan-beruntun-kendaraan-di-kupang-seorang-pesepeda-meninggal-dunia.html>, diakses pada 15 Mei 2021 pukul 10.30.
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997 . *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota* . Jakarta
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2007. *Penyusunan Sistem Manajemen dan Pedoman Keselamatan Jalan dalam Kegiatan Pembangunan Jalan*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta
- Don Gaspar Noesaku da Costa dkk . 2017 . *Pengelolaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas: Cakupan, Indikator, Strategi Dan Teknik* . Yogyakarta . Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada.
- Hardiyanti, Dwi. 2017 . *Analisis Keselamatan Jalan di Jalan Raya Tampora Desa Banyuglugur Kecamatan Banyuglugur Kabupaten Situbondo (Studi Kasus Km 149 – Km 150 Surabaya)* .
- Hendarsin, L.Shirley. 2000 . *Penuntun Praktis Perencanaan Jalan Raya* . Bandung . Jurusan Teknik Sipil-Politeknik Negeri Bandung .
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia . 2017 . *Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Ruas Jalan* . Bandung . Kepala PUSDIKLAT Jalan, Perumahan, Permukiman, dan Pengembangan Infrastruktur Wilayah .
- Manuleus, Yapi . 2022 . "Lakalantas di Jalan Frans Seda, Mobil dan Motor Dievakuasi" <https://www.victorynews.id/kupang/pr-3312718027/lakalantas-di-jalan-frans-seda-mobil-dan-motor-dievakuasi>, diakses 15 mei 2022 pukul 12.31.

Mataram, I Nyoman Karnata dkk. 2018. Identifikasi Kapasitas dan Kecepatan Lalu Lintas di Ruas Jalan Raya Tuban Kabupaten Badung. Denpasar. Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Udayana.

Mulyono, Agus Taufik dkk . 2010. *Inspeksi Keselamatan Jalan di Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta* . Yogyakarta . Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada.

Pemerintah Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalulintas*. Jakarta.

Pignataro, Louis J. 1973. *Traffic Engineering (Theory and Practice)*. United State Of America. America.

Presiden Republik Indonesia . 1993 . *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993, Tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan* .

Wali kota Kupang . 2011 . *Peraturan Daerah Kota Kupang Nomor 12 Tahun 2001 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Kupang Tahun 2001 – 2031* . Kupang .