

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

- a. Dari hasil analisis menunjukkan bahwa terdapat masing-masing 3 lokasi rawan kecelakaan untuk masing-masing ruas jalan yaitu;
 1. Km 9 – 10 (Ruas A) dengan 30 kejadian.
 2. Km 11 – 12 (Ruas A) dengan 30 kejadian.
 3. Km 40 – 41 (Ruas A) dengan 29 kejadian.
 4. Km 5 – 6 (Ruas B) dengan 37 kejadian.
 5. Km 6 – 7 (Ruas B) dengan 39 kejadian.
 6. Km 20 – 21 (Ruas B) dengan 34 kejadian.
- b. Faktor penyebab kecelakaan selama tahun 2000-2004 adalah sebagian besar disebabkan oleh;
 - Faktor Pengemudi (Manusia): Kurang Antisipasi sebesar 59%.
 - Faktor Kendaraan : Ban Pecah sebesar 36%.
 - Faktor Lingkungan : Penyebrang sebesar 5 %.
- c. Jenis kendaraan yang mengalami kecelakaan selama tahun 2000-2004 sebagian besar berasal dari jenis minibus, baik untuk Ruas A (384 buah) dan Ruas B (537 buah).
- d. Kecelakaan terjadi umumnya pada saat cuaca cerah untuk kedua ruas jalan; Ruas A (672 kejadian) dan Ruas B (759 kejadian).
- e. Waktu terjadinya kecelakaan pada interval pukul 06.00-12.00 dan 12.00-18.00 merupakan interval waktu yang kerap terjadi kecelakaan untuk setiap ruas;
Ruas A: - Pukul 06.00-12.00 (203 kejadian).
 - Pukul 12.00-18.00 (242 kejadian).
Ruas B: - Pukul 06.00-12.00 (252 kejadian).
 - Pukul 12.00-18.00 (284 kejadian).
- f. Korban kecelakaan sebagian besar mengalami luka ringan yaitu; Ruas A (805 orang) dan Ruas B (1006 orang).

- g. Pada Km 9 – 10 (A), Km 11-12 (A), Km 5 – 6 (B), dan Km 6 – 7 (B) memiliki derajat kejenuhan melebihi ambang batas kenyamanan berkendara ($DS > 0,75$), sehingga dapat dikatakan bahwa ruas tersebut tidak nyaman bagi pengemudi untuk memacu kendaraan dengan kecepatan yang seharusnya (40 km/jam), sedangkan kecepatan kendaraan hasil pengamatan dilapangan sebesar 70 km/jam, lain halnya dengan Km 40 – 41 (A) dan Km 20 – 21 (B) yang memiliki arus lalu lintas yang cenderung normal ($DS < 0,75$), masih dalam batas kenyamanan berkendara.
- h. Penelitian ini merupakan awal dari penelitian berikutnya di bidang keselamatan lalu lintas. Untuk mendukung hasil yang akurat masih diperlukan data yang lebih terperinci dari setiap ruas jalan. Dengan demikian dapat dihitung indeks kecelakaan, angka kecelakaan, dan lain sebagainya, sehingga dapat membandingkan antara ruas satu dengan ruas yang lainnya.

6.2 Saran – saran

- a. Masih perlu adanya tindak lanjut dari hasil penelitian ini, terutama menindaklanjuti beberapa temuan dilapangan antara lain faktor volume lalu lintas yang cenderung besar tiap tahunnya, kemudian faktor jenis kendaraan Gol I (minibus) yang merupakan jenis kendaraan terbesar yang terlibat kecelakaan, dan kondisi alinyemen secara general dan visual yang tertata baik namun memiliki tingkat kecelakaan cukup tinggi, terutama pada ruas jalan yang dekat dengan perbatasan kota Jakarta dan Bogor.
- b. Perlu adanya upaya kesadaran bersama dengan bentuk kampanye dan sosialisasi melalui beberapa media yang ada (televisi, radio, surat kabar, dll) dalam membentuk opini publik terhadap kecelakaan lalu lintas yang mesti dikurangi dan meminimalkan terjadinya kecelakaan. Peran pemerintah lebih dominan untuk melakukan ini dan harus menyisihkan sebagian anggarannya dalam menciptakan iklim yang aman, nyaman, dan lancar bagi pengguna jalan transportasi.

6.2.1 Penanganan Daerah Blackspot

- a. Pemasangan dan penambahan rambu-rambu lalu lintas;
 - *Rumble Strip* : Km 11-12, Km 40-41 (Ruas A)
 - *Warning Light* : Km 9-10, Km 11-12 Km 40-41 (Ruas A) dan Km 5-6, Km 20-21 (Ruas B)
 - Pengadaan Rambu “*Hati-Hati Arus Padat*”: Km 9-10 (A), Km 11-12 (A), dan Km 5-6 (B), Km 6-7 (B).
 - Pengadaan Rambu “*Hati-Hati Sering Terjadi Kecelakaan*”: Pada semua lokasi Blackspot.
 - *Delineator/Paku Marka*
- b. Perlu adanya pelebaran lebar lajur atau penambahan lajur disepanjang ruas jalan tol terutama pada Km 9-10 s/d Km 11-12 (A), dan Km 5-6 s/d Km 6-7 (B) menjadi 5 lajur, dikarenakan volume kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut tinggi dan cenderung semakin besar setiap tahunnya, hal ini dikarenakan meningkatnya jumlah pengguna kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang menggunakan fasilitas jalan tol tersebut.
- c. Pada Km 40-41 (A) perlu ditambahkan rambu Batas Kecepatan Maksimum untuk tiap golongan kendaraan:
 - Kecepatan maksimum kendaraan golongan I = 72 km/jam
 - Kecepatan maksimum kendaraan golongan IIA = 75 km/jam
 - Kecepatan maksimum kendaraan golongan IIB = 54,0 km/jamSehingga diambil nilai yang mewakili berdasarkan dominasi jenis kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut, yaitu sebesar 70 km/jam.
- d. Lebih mengintensifkan operasi-operasi lalu lintas seperti Operasi Muatan dan Kondisi Ban, Operasi Gakum Lantas dan Gangguan Kamtibmas, dll.