

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Dari hasil analisis data diperoleh 24 kejadian kecelakaan pada Tahun 2006 terjadi di Jalan Moch. Toha, Tahun 2007 dengan jalan yang sama, yaitu 16 kejadian kecelakaan, dan 24 kejadian kecelakaan pada Tahun 2008 terjadi di Jalan Gatot Subroto. Lokasi daerah rawan kecelakaan yang diperoleh dengan perhitungan EAN terbesar, terjadi di Jalan Moch. Toha pada Tahun 2006 dengan nilai EAN sebesar 85, nilai EAN sebesar 79 pada Tahun 2007 terjadi di Jalan Moch. Toha, dan nilai EAN sebesar 100 terjadi di Jalan Gatot Subroto pada Tahun 2008. Berdasarkan hasil analisis pembobotan EAN dari Puslitbang Jalan, sebaiknya perlu dilakukan peninjauan kembali.

Berdasarkan perhitungan tingkat fatalitas, Jalan Gatot Subroto memperoleh tingkat fatalitas terbesar sebesar 25,23 per 100 juta kendaraan-km pada Tahun 2006 dan pada Tahun 2007 sebesar 27,75 per 100 juta kendaraan-km. Dari perhitungan tingkat kecelakaan, Jalan Gatot Subroto juga memiliki tingkat kecelakaan terbesar pada Tahun 2006 sebesar 529,82 per 100 juta kendaraan-km, pada Tahun 2007 sebesar 416,22 per 100 juta kendaraan-km, dan pada Tahun 2008 sebesar 732,67 per 100 juta kendaraan-km.

Berdasarkan hasil analisis data Tahun 2006, Tahun 2007, dan Tahun 2008 terdapat beberapa karakteristik kecelakaan, yaitu waktu kejadian kecelakaan, usia pelaku, dan usia korban kecelakaan. Pada rentang pukul 06.00 – 12.00 WIB dan pukul 12.00 – 18.00 WIB sering terjadi kejadian kecelakaan lalulintas, baik di Jalan Gatot Subroto, Jalan Moch. Toha, dan Jalan A.H Nasution. Hari Selasa dan Rabu merupakan hari yang paling banyak terjadi kecelakaan di Jalan Moch. Toha, hari Kamis di Jalan Gatot Subroto, dan hari Rabu di Jalan A.H Nasution. Usia pelaku maupun usia korban kecelakaan berkisar antara usia 22 – 30 tahun.

Faktor penyebab kecelakaan dari hasil analisis diperoleh tujuh potensi penyebab kecelakaan, yaitu manusia sebagai pengguna jalan, konflik pejalan kaki-kendaraan, pencampuran moda di ruas jalan, pedagang kaki lima sebagai bagian

dari hambatan samping, kondisi prasarana yang tidak memadai, dan kecepatan tinggi. Faktor manusia sebagai pengendara kendaraan bermotor merupakan penyebab kecelakaan yang sering terjadi. Hal tersebut dipengaruhi oleh kondisi ketidaksiapan pengemudi, seperti kondisi kesehatan, lelah dan mengantuk, minum beralkohol, dan usia lanjut. Faktor penyebab lainnya, seperti ketidakpahaman yang disengaja maupun tidak disengaja terhadap pentingnya peraturan lalulintas.

Penanganan-penanganan yang dapat dilakukan untuk mengurangi kecelakaan lalulintas di Jalan Gatot Subroto, Jalan Moch. Toha, dan Jalan A.H Nasution, diantaranya dilakukan penanganan terhadap penegakkan hukum dan sosialisasi peraturan lalulintas bagi manusia sebagai pengguna jalan maupun pengendara kendaraan, dan adanya fasilitas perlindungan bagi pejalan kaki terhadap konflik pejalan kaki-kendaraan yang ada. Penanganan lainnya yang dapat dilakukan, seperti penyediaan tempat parkir untuk menghindari terjadinya hambatan samping, perbaikan tekstur permukaan jalan terhadap kondisi prasarana, menghilangkan penghalang/hambatan yang mengganggu penglihatan pengemudi sebagai jarak pandang yang buruk, dan penanganan yang dilakukan untuk mengurangi kecepatan kendaraan pada lokasi yang ramai.

5.2 Saran

Studi rawan kecelakaan yang dilakukan di Jalan Gatot Subroto, Jalan Moch. Toha, dan Jalan A.H Nasution, sebaiknya dilakukan analisis lebih lanjut terhadap penyebab-penyebab kecelakaan. Hal tersebut dilakukan agar dapat diketahui penyebab yang paling sering menyebabkan kecelakaan dan penyebab yang menimbulkan kecelakaan fatal, sehingga dapat ditentukan prioritas penanganannya. Oleh karena itu, data yang diperlukan harus lebih akurat dalam hal faktor penyebab kecelakaan (terbatasnya jarak pandang, kecepatan tinggi, dll), tipe tabrakan (tabrakan depan-depan, tabrakan samping, dll), dan bagaimana pergerakan kendaraan sebelum dan setelah terjadinya kecelakaan (lurus, belok, dll).

Studi rawan kecelakaan melalui perolehan data dan hasil survei perlu dilakukan lebih lanjut, terutama pada Jalan A.H Nasution. Dengan melakukan studi yang sama, sebaiknya dilakukan pengambilan jumlah tahun yang lebih lama

atau lebih banyak lagi, misalnya untuk 5 tahun ke belakang terhadap perolehan data kecelakaan di Jalan Gatot Subroto, Jalan Moch. Toha, dan Jalan A.H Nasution.