

## **BAB 5**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari evaluasi yang telah dilakukan mengenai kecelakaan lalulintas di Kota Bandung, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Perbandingan data – data kecelakaan lalulintas fatal yang ada pada beberapa instansi. Didapat angka konversi yang berbeda.
  - a. Angka konversi jumlah korban mati antara Jasa Raharja dengan Kepolisian:  
3,8.

- b. Angka konversi jumlah korban mati antara Rumah Sakit dengan Kepolisian: 2,4.
- c. Angka konversi jumlah korban mati antara Dinas Perhubungan dengan Kepolisian: 0,8.
- d. Angka konversi jumlah korban mati antara Polwiltabes dengan data gabungan dari Polresta Bandung Barat, Polresta Bandung Tengah, dan Polresta Bandung Timur: 1,3.

Hal tersebut terjadi, karena adanya beberapa perbedaan dalam hal sistem pencatatan data kecelakaan yang bersumber dari definisi kecelakaan dan perbedaan kepentingan dari tiap – tiap instansi tersebut yang belum terkoordinasi satu sama lainnya.

- 2. Berdasarkan hasil analisis indeks keparahan atau *severity index* selama periode 2006 yaitu sebesar 0,47, maka yang meninggal dunia sebesar 47 % dari total keseluruhan korban kecelakaan lalulintas pada yang terjadi pada tahun 2006.
- 3. Hasil analisis karakteristik kecelakaan lalulintas di Kota Bandung yang sering terjadi dari segi jenis kecelakaan, waktu dan hari kejadian, usia pelaku dan korban kecelakaan, dan faktor penyebab kecelakaan adalah:
  - a) Jenis kecelakaan yang banyak terjadi adalah tabrak depan
  - b) Rentang waktu antara pukul 12:00 – 18:00 dan hari Jumat yang sering terjadi kecelakaan lalulintas.
  - c) Usia pelaku antara 21 – 27 tahun dan usia korban kecelakaan antara 20 – 28 tahun merupakan rentang usia yang banyak terlibat dalam kecelakaan lalulintas.

- d) Faktor penyebab utama kecelakaan lalulintas yang sering terjadi adalah pengguna jalan (manusia).
4. Analisis Daerah ruas jalan rawan kecelakaan lalulintas di Kota Bandung menggunakan konsep penerapan EAN (*Equivalent Accident Number*) untuk memperoleh ruas jalan yang merupakan urutan teratas dalam prioritas penanganan. Berdasarkan hasil analisisnya didapat Jalan Soekarno Hatta merupakan ruas jalan yang memiliki nilai EAN tertinggi dari semua ruas yang ada di Kota Bandung dengan nilai 211.
  5. Diagram kecelakaan lalulintas di Jalan Soekarno Hatta ini dibuat sebanyak 7 diagram kecelakaan, dikarenakan keterbatasan data dari Kepolisian. Diagram kecelakaan ini berfungsi untuk lebih mempermudah dalam menganalisis kronologis suatu kejadian kecelakaan, menganalisis prasarana di lokasi kejadian kecelakaan lalulintas, dan pencatatan mengenai lokasi kejadian.
  6. Hasil analisis Prasarana yang dilakukan dua cara adalah:
    - a. Perbandingan antara prasarana kondisi eksisting hasil survei langsung di lokasi Kecelakaan lalulintas Jalan Soekarno Hatta dengan standar yang berlaku yang di tinjau dari 26 titik lokasi kecelakaan, didapat bahwa bahwa 15 titik lebar median, 12 titik lebar trotoar dan 9 titik jarak penerangan tidak memenuhi standar prasarana yang disyaratkan, untuk itu perlu dilakukan perbaikan guna pencegahan kecelakaan lalulintas.
    - b. Kemudian yang kedua adalah analisis kondisi prasarana pada setiap titik lokasi kecelakaan di Jalan Soekarno Hatta, dimana hasil analisis kondisi prasarana yang paling dominan menjadi penyebab kecelakaan adalah fungsi trotoar yang ada di sekitar ruas Jalan Soekarno Hatta beralih fungsi

menjadi tempat berjualan pedagang kaki lima. Sehingga untuk pejalan kaki melakukan pergerakannya di area badan jalan.

7. Selain itu juga evaluasi ini dapat memberikan masukan positif atau menjadi suatu wacana bagi instansi terkait dalam melakukan penanganan masalah kecelakaan lalulintas yang memiliki karakteristik yang serupa.

## **5.2 Saran**

Beberapa saran untuk penelitian kecelakaan lalulintas di Kota Bandung adalah :

1. Penelitian ini hanya membahas mengenai angka konversi kecelakaan fatal saja, tetapi dapat pula dilakukan studi mengenai angka konversi untuk jenis kecelakaan lain seperti kecelakaan luka berat, luka ringan dan materi saja.
2. Dalam melakukan studi yang sama tetapi dapat diambil jumlah tahun yang lebih banyak lagi misalnya 5 tahun ke belakang, agar bisa didapat angka konversi rata – ratanya dan simpangannya. Sehingga dalam mempelajari mengenai masalah kecenderungan tingkat kecelakaan lebih spesifik lagi.