

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis pada bab 4 diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

- a. Berdasarkan analisis dengan metode EAN didapat empat ruas yang termasuk dalam klasifikasi tingkat kecelakaan tinggi yaitu ruas Moch.Toha-Buahbatu, Pasirkoja-Kopo, Kiaracandong-Margahayu, dan Leuwipanjang-Moch.Toha. Tiga ruas yang termasuk dalam klasifikasi tingkat kecelakaan sedang yaitu ruas Kopo-Leuwipanjang, Buahbatu-Kiaracandong, dan Sudirman-Pasirkoja. Sedangkan tiga ruas yang

termasuk dalam klasifikasi tingkat kecelakaan rendah yaitu ruas Margahayu-Guruminda, Guruminda-Gedebage, dan Gedebage-Cibiru

- b. Tingkat kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal dunia pada Jl Soekarno-Hatta adalah 21,329 per 100 JKK. Sedangkan pada daerah-daerah rawan kecelakaan ruas Leuwipanjang-Moch.Toha memiliki perhitungan tingkat kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal dunia paling tinggi yaitu 70,507 per 100 JKK, dan perhitungan tingkat kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal dunia paling rendah adalah ruas Moh.Toha-Buahbatu yaitu 19,066 per 100 JKK
- c. Dibandingkan dengan data-data tingkat kecelakaan di negara-negara anggota OECD, dan beberapa daerah di Australia yang berkisar antara 0,6-3,4 per 100 JKK, tingkat kecelakaan di Jl Soekarno-Hatta termasuk tinggi, dan hal ini didukung dengan nilai tingkat kecelakaan pada sepanjang Jl Soekarno-Hatta secara keseluruhan 21,329 per 100 JKK, maupun pada daerah-daerah rawan kecelakaan di Jl Soekarno-Hatta yang berkisar antara 19,066-70,507 per 100 JKK, memiliki tingkat kecelakaan yang jauh lebih besar dibandingkan tingkat kecelakaan di negara-negara tersebut
- d. Berdasarkan hasil analisis didapat tujuh potensi penyebab kecelakaan, yaitu konflik pejalan kaki-kendaraan, malam hari/gelap, manusia, hambatan samping, jarak pandang buruk, kecepatan tinggi, dan pencampuran moda

5.2 Saran

- a. Untuk studi rawan kecelakaan di Jl Soekarno-Hatta lebih lanjut, sebaiknya dilakukan analisis penyebab-penyebab kecelakaannya, agar dapat diketahui penyebab yang paling sering menyebabkan kecelakaan, dan penyebab yang menimbulkan kecelakaan fatal, sehingga dapat ditentukan prioritas penanganannya. Oleh karena itu diperlukan data yang 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 terjadinya kecelakaan (lurus, belok, dll)
- b. Perlu dilakukan studi lebih lanjut mengenai fasilitas penyeberang jalan, studi lebih lanjut mengenai tingkat penerangan yang cukup untuk penerangan jalan di malam hari, perlu ditingkatkannya kesadaran akan pentingnya peraturan lalu lintas untuk keselamatan dan kelancaran lalulintas, dan perlunya penertiban kendaraan tidak bermotor yang masih sering melewati Jl Soekarno-Hatta