BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Diketahui penyebab kecelakaan, kondisi prasarana dan besaran biaya kecelakaan pada Jl. Brigjend Darsono sebagai berikut:
 - a. Penyebab kecelakaan pada Jl. Brigjend Darsono adalah faktor prasarana dan faktor manusia. Untuk faktor prasarana seperti perlengkapan jalan yang kurang baik pudarnya marka tidak adanya rambu serta geometrik jalan yang belum sesuai dengan peraturan. Sementara faktor manusia sendiri disebabkan antara lain kendaraan melaju dengan kecepatan tinggi dan beberapa pengemudi yang tidak menguasai kendaraan (pengereman dll) memiliki persentase sebesar 25% yang bersumber dari survei wawancara.
 - b. Kondisi prasarana pada Jl. Brigjend Darsono belum dapat dikatakan baik karena banyak marka yang pudar, rambu yang tidak lengkap dan rusak maupun pudar dan ada beberapa lampu penerangan jalan yang padam. Dari segi geometrik jalan diketahui bahu jalan dan drainase yang belum sesuai standar serta Simpang Kedawung yang belum sesuai dengan standar geometrik jalan.
 - c. Berdasarkan Perhitungan Besaran Biaya Kecelakaan dengan metode *The Gross Outout* diketahui segmen yang tertinggi yaitu pada segmen 4 di dapatkan besaran biaya kecelakaan lalu lintas selama 5 tahun sebesar Rp. 23.354.634.743,- dan yang terendah terjadi pada segmen 3 sebesar Rp. 10.192.325.788,-.
2. Berdasarkan hasil analisis *australian standar/new zealand standar for risk management* dan *hazard* sisi jalan diketahui bahwa
 - a. Analisis hirarc *australian standar/new zealand standar for risk management* yang perlu penanganan segera dan dapat meningkatkan tingkat keparahan dalam kecelakaan lalu lintas. Berikut tingkat risiko setiap segmen Jl. Brigjend Darsono:

- 1) Segmen 1 memiliki 1 *low*, 4 *moderate* dan 3 *high*.
 - 2) Segmen 2 memiliki 2 *low* dan 2 *moderate*.
 - 3) Segmen 3 memiliki 2 *low* dan 1 *moderate*.
 - 4) Segmen 4 memiliki 1 *low*, 1 *moderate* 5 *high* dan 1 *extreme*.
- b. Analisis *hazard* sisi jalan diketahui kategori *hazard* sebagai berikut:
- 1) Segmen 1 memiliki kategori *hazard* 4 *hazard* setempat dan 3 *hazard* berkelanjutan.
 - 2) Segmen 2 memiliki kategori *hazard* 1 *hazard* setempat dan 2 *hazard* berkelanjutan.
 - 3) Segmen 3 memiliki kategori *hazard* 1 *hazard* setempat dan 2 *hazard* berkelanjutan.
 - 4) Segmen 4 memiliki kategori *hazard* lebih banyak terdapat 3 *hazard* setempat dan 5 *hazard* berkelanjutan.
3. Upaya penanganan keselamatan kondisi prasarana jalan seperti:
- a. Perbaikan perkerasan jalan bergelombang pada setiap segmen.
 - b. Pelebaran pada bahu jalan dan drainase masing-masing 1,5 meter sesuai standar geometrik pada setiap segmen.
 - c. Melakukan perbaikan dan desain ulang pada Simpang Kedawung segmen 1 dengan membuat bundaran sesuai pedoman geometrik jalan.
 - d. Perbaikan perkerasan jalan yang bergelombang pada setiap segmen.
 - e. Menambahkan JPO pada Segmen 2 dan 4.
 - f. Menutup 2 *u-turn* segmen 1 dan 1 *u-turn* segmen 3.
 - g. Menambah *zebra cross* pada persimpangan APILL segmen 1 dan 4.
 - h. Menambah 7 rambu larangan, 10 rambu perintah, 27 rambu peringatan dan 5 rambu petunjuk serta memperbaiki rambu jalan pada setiap segmen.
 - i. Perbaikan pada beberapa lampu penerangan pada setiap segmen.
 - j. Untuk fasilitas pejalan kaki perlu dilakukan perbaikan kondisi trotoar dikarenakan dalam keadaan yang kurang baik dan *zebra cross* terkait pudarnya *zebra cross* pada setiap segmen.
 - k. Pengecatan ulang marka yang sudah pudar di setiap segmen.

- l. Perlu dilakukan perbaikan terkait lampu penerangan jalan yang padam pada setiap segmen.
- m. Melakukan penanganan *hazard* sisi jalan pada setiap segmen.
- n. Perlu dilakukan pembuatan pita penggaduh, penegakan hukum dan kamera pembatas kecepatan (*speed camera*) untuk mengatasi kecepatan tinggi pada segmen 2, 3 dan 4.
- o. Untuk meningkatkan kedisiplinan pengguna jalan dan mengurangi kecelakaan disebabkan faktor manusia terkait tidak menguasai kendaraan (pengereman dll) perlu dilakukannya pemberian rambu pada ruas Jl. Brigjend Darsono, penegakan hukum baik melalui tilang ataupun E-TLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) yang dapat di posisikan pada segmen 1 dan segmen 4, sosialisasi kepada masyarakat akan pentingnya keselamatan lalu lintas dan diperketat terbitnya SIM agar pengguna jalan benar-benar mahir dalam mengemudikan kendaraannya.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis keselamatan yang telah dilakukan, maka disarankan beberapa hal sebagai upaya penanganan keselamatan sebagai berikut:

1. Untuk mengurangi angka kecelakaan, tingkat keparahan korban kecelakaan dan mengurangi biaya kecelakaan perlu adanya koordinasi antara beberapa instansi yang ada di Kota Cirebon terkait untuk meningkatkan keselamatan. Berikut langkah yang dapat diambil untuk meningkatkan keselamatan, antara lain:
 - a. Perbaikan perkerasan jalan yang bergelombang pada setiap segmen.
 - b. Pelebaran pada bahu jalan dan drainase masing-masing 1,5 meter sesuai standar geometrik pada setiap segmen.
 - c. Melakukan perbaikan dan desain ulang Simpang Kedawung pada segmen 1 sesuai dengan pedoman.
 - d. Perbaikan pada beberapa lampu penerangan pada setiap segmen.
 - e. Melakukan pemeliharaan jalan secara berkala agar kondisi jalan tetap sesuai standar di setiap segmen.

- f. Menambahkan JPO pada Segmen 2 dan 4.
 - g. Menutup 2 *u-turn* segmen 1 dan 1 *u-turn* segmen 3.
 - h. Menambah *zebra cross* pada persimpangan APILL segmen 1 dan 4.
 - i. Menambah 7 rambu larangan, 10 rambu perintah, 27 rambu peringatan dan 5 rambu petunjuk serta memperbaiki rambu jalan pada setiap segmen.
 - j. Pengecatan ulang marka yang sudah pudar di setiap segmen.
 - k. Perbaiki lampu penerangan jalan di setiap segmen.
 - l. Fasilitas pejalan kaki perlu dilakukan perbaikan kondisi trotoar dikarenakan dalam keadaan yang kurang baik dan *zebra cross* terkait pudarnya *zebra cross* di setiap segmen.
 - m. Perlunya mengatasi beberapa *hazard* pada sisi jalan pada Jl. Brigjend Darsono di setiap segmen.
 - n. Perlu dilakukan pembuatan pita penggaduh, penegakan hukum dan kamera pembatas kecepatan (*speed camera*) untuk mengatasi kecepatan tinggi pada segmen 2, 3 dan 4.
 - o. Perlunya penegakan hukum pada Jl. Brigjend Darsono agar pengguna jalan taat berlalu lintas yang dapat berupa sanksi tilang baik secara langsung atau secara elektronik (*Electronic Traffic Law Enforcement*) yang dapat diposisikan di segmen 1 dan 4 Jl. Brigjend Darsono.
2. Kepolisian Republik Indonesia dapat memperketat terbitnya SIM agar pengguna jalan benar-benar mahir dalam mengemudikan kendaraannya sehingga dapat di meminimalisir kecelakaan akibat pengemudi yang tidak menguasai kendaraan (pengereman dll).
 3. Kepolisian dalam hal ini Unit Satuan Lalu Lintas Polres Kota Cirebon dan Dinas Perhubungan Kota Cirebon dapat melakukan sosialisasi dan penyuluhan kepada masyarakat terkait keselamatan berlalu lintas. Peran aktif dari masyarakat diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dari masyarakat agar senantiasa mematuhi peraturan lalu lintas dan berkendara dengan selamat.