

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

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

- 6.1.1 Dari Perhitungan penentuan Daerah Rawan Kecelakaan Segmen 1 memiliki nilai Angka Ekuivalen Kecelakaan 186, nilai Batas Kontrol Atas 111 dan *Upper Control Limit* 109. Penyebab kecelakaan di Jalan PHH Mustofa didominasi oleh manusia dengan persentase kecelakaan 96% dengan hampir seluruh kejadian terjadi dikarenakan kelalaian manusia.
- 6.1.2 Ruas Jalan PHH Mustofa segmen 1-4 memiliki perkerasan aspal dengan jalur efektif 12 meter. Tipe Jalan semuanya sama sama 4/2 TT, kecuali segmen 4. Pada segmen 1-4 ini memiliki bahu jalan selebar 0,3 meter, dan drainase seluruhnya bertipe tertutup dengan lebar 0,5 meter. Median di jalan PHH Mustofa segmen 4 hanya memiliki lebar 0,5 meter dengan tinggi 0,5 meter. Kondisi rambu di segmen 1-3 Jalan PHH Mustofa dari segi kondisi baik, akan tetapi ada beberapa yang terhalang oleh pepohonan. Kondisi marka di segmen 1-4 masih terlihat baik di sisi kiri dan kanan jalan. Pada segmen 1-2 terdapat pita pengaduh yang kondisinya tidak terlalu baik. Dari analisis kecepatan rencana yang sudah didesain, terdapat dua jarak yang menjadi standar minimum, yaitu di Segmen 1-3 berada pada jarak 75-85 meter, dan di segmen 4 pada jarak standar 95-100 meter.
- 6.1.3 Perilaku pengemudi yang sering menjadi penyebab kecelakaan di jalan PHH Mustofa dengan persentase paling besar adalah ceroboh mendahului (33%) dari jumlah sampel 397 responden. Selanjutnya, berdasarkan hasil pengamatan, pada segmen 1, mayoritas pejalan kaki masih menggunakan fasilitas menyusuri 59% dan untuk penyeberang juga masih memiliki tingkat kesadaran yang cukup yakni 73%. Dan dari Analisis HIRARC *australian standar/new zealand standar for risk management* yang perlu penanganan segera dan dapat meningkatkan

tingkat keparahan dalam kecelakaan lalu lintas terdapat pada Segmen 1 yang memiliki 2 low, 1 medium, 1 high dan 1 extreme.

6.1.4 Fasilitas Trotoar di Jalan PHH Mustofa yang saat ini memiliki lebar 1,0 diusulkan menjadi 1,55 meter. Diusulkan pula usulan Penentuan Fasilitas Perlengkapan Jalan berupa peningkatan marka jalan di sepanjang ruas jalan PHH Mustofa, serta pemasangan rambu larangan parkir untuk mencegah adanya parkir liar. Serta diusulkan pula penambahan median di segmen 1-3 sepanjang 2,218 meter dengan lebar median 1,5 dari 19 meter lebar jalan efektif pada ruas jalan PHH Mustofa.

6.2 Saran

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

6.2.1 Untuk mengurangi angka kecelakaan, tingkat keparahan korban kecelakaan dan mengurangi biaya kecelakaan perlu adanya koordinasi antara beberapa instansi yang ada di Kota Bandung terkait untuk meningkatkan keselamatan. Selain itu, diperlukannya pelebaran jalan, lajur, bahu jalan, dan trotoar pada segmen 1-4. Melakukan penambahan median pada segmen 1-3, Melakukan revitalisasi pedagang kaki lima (PKL) dan penataan atau penertiban parkir liar, Melakukan pemeliharaan jalan secara berkala agar kondisi jalan tetap sesuai standar di setiap segmen. Menambahkan Pelican Crossing pada Segmen 1 dan zebra cross pada segmen 2-4. Serta, Pengecatan ulang marka yang sudah pudar di setiap segmen.

6.2.2 Kepolisian Republik Indonesia dapat memperketat terbitnya SIM agar pengguna jalan benar-benar mahir dalam mengemudikan kendaraannya sehingga dapat meminimalisir kecelakaan akibat pengendara yang tidak menguasai kendaraan (pengereman dll).

6.2.3 Kepolisian dalam hal ini Unit Satuan Lalu Lintas Polres Kota Bandung dan Dinas Perhubungan Kota Bandung 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.