

BAB VI

KESIMPULAN SARAN

6.1 Kesimpulan

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

1. Kondisi prasarana pada Jl. Cipatat segmen 7 dan 8 belum dapat dikatakan baik karena terdapat beberapa marka yang pudar dan rambu yang tidak lengkap dan rusak/pudar, ada beberapa lampu penerangan jalan yang padam.
2. Kecelakaan Ruas Jl. Cipatat Segmen 7 dan 8 Selama 5 tahun terakhir (2018-2022). Pada Jl. Cipatat menunjukkan bahwa jumlah kejadian kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2018 yaitu 12 kejadian kecelakaan dan terendah terjadi pada tahun 2021 sebanyak 3 kejadian kecelakaan.
3. Pada Diagram *collison* Segmen 7 dan segmen 8, terlihat bahwa segmen 7 terdapat 15 kejadian kecelakaan yang terjadi diatarannya tabrakan samping-samping sebanyak 5 kecelakaan, tabrakan depan-samping sebanyak 3 kecelakaan, tabrakan depan-depan sebanyak 1 kecelakaan, tabrakan manusia sebanyak 5 kecelakaan, tabrakan tunggal sebanyak 1 kecelakaan. Kemudian pada segmen 8 terdapat 16 kejadian kecelakaan yang terjadi diatarannya tabrakan samping-samping sebanyak 4 kecelakaan, tabrakan depan-samping sebanyak 5 kecelakaan, tabrakan depan-depan sebanyak 3 kecelakaan, tabrakan manusia sebanyak 3 kecelakaan, tabrakan beruntun 1 sebanyak kecelakaan.
4. Persentase perilaku pengemudi sepeda motor tertinggi di Segmen 7. yaitu Persentase pengemudi menyalakan lampu 27%, disusul memakai helm 23% kemudian lampu tidak nyala serta bermain hp 12%. persentase perilaku pengemudi mobil tertinggi di Segmen 7. yaitu Persentase penumpang tidak mengenakan sabuk keselamatan 25% disusul pengemudi 22%. persentase perilaku pengemudi sepeda motor tertinggi di Segmen 8. yaitu Persentase pengemudi memakai helm 27%, disusul lampu nyala 21% kemudian lampu tidak nyala 12% serta bermain hp 11%. persentase perilaku pengemudi mobil tertinggi di Segmen 8. yaitu Persentase penumpang tidak mengenakan sabuk keselamatan 24% disusul pengemudi mengenakan sabuk keselamatan 21%.
5. Presentase pejalan kaki menyebrang tertinggi yaitu pejalan kaki yang mengobrol saat menyebrang dengan presentasi 29% kemudian disusul penajalan kaki yang menyebrang dengan melakukan 4T 28% dan pejalan kaki yang main hp 28%.

presentase pejalan kaki menyusuri tertinggi yaitu pejalan kaki yang main hp dengan presentasi 57% kemudian mengobrol 43%. presentase pejalan kaki menyebrang tertinggi yaitu pejalan kaki yang mengobrol dengan presentasi 30% kemudian disusul main hp 28%. presentase pejalan kaki menyusuri tertinggi yaitu pejalan kaki yang main hp dengan presentasi 63% kemudian disusul mengobrol 37%.

6. Jumlah besaran biaya kecelakaan lalu lintas tertinggi yaitu pada tahun 2018 sebesar Rp. 4.874.802.923 dan terendah pada tahun 2020 sebesar Rp. 406.342.845.
7. Penyebab kecelakaan pada Jl. Cipatat segmen 7 dan 8 adalah faktor prasarana dan faktor manusia. Untuk faktor prasarana seperti perlengkapan jalan yang kurang baik pudarnya marka tidak adanya rambu serta belum sesuai dengan peraturan. Sementara faktor manusia sendiri disebabkan antara lain kendaraan dengan kecepatan tinggi, pengemudi yang tidak menguasai kendaraan (pengereman dll), dan pengendara yang melanggar aturan lalu lintas, serta pejalan kaki yang kurang memerhatikan jalan saat menyebrang.
8. Batas kecepatan rencana yang ditetapkan pada segmen 7 dan 8 berdasarkan pm 111 tahun 2015 yaitu 40 Km/jam. Pada segmen 7 dan 8 dari hasil analisis *spot speed* dan persentil 85 diketahui bahwa kecepatan tertinggi arah masuk segmen 7 58 Km/jam sudah melebihi batas kecepatan yang ditetapkan, untuk arah keluar 62,8 Km/jam sudah melebihi batas kecepatan yang ditetapkan. Kemudian pada segmen 8 kecepatan tertinggi arah masuk 58 Km/jam sudah melebihi batas kecepatan yang ditetapkan, untuk arah keluar 66,1 Km/Jam sudah melebihi batas kecepatan yang ditetapkan.
9. Pada *hazard* sisi jalan dapat diketahui bahwa segmen 7 merupakan segmen yang memiliki banyak *hazard* dibandingkan segmen 8. Terdapat 5 *hazard* setempat dan 1 *hazard* Berkelanjutan. Sementara untuk segmen 8 terdapat 2 *hazard* setempat dan 2 *hazard* berkelanjutan.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis keselamatan yang telah dilakukan, makadisarankan beberapa hal sebagai upaya peningkatan keselamatan sebagai berikut:

1. Perlu Adanya perbaikan pada rambu yakni menambah dan memperbaiki rambu jalan.
2. Perlu adanya penambahan pemasangan kaca cembung jalan.
3. Untuk fasilitas pejalan kaki perlu dilakukan penambahan fasilitas zebra cross untuk pejalan kaki.

4. Perlu dilakukannya perbaikan terkait lampu penerangan jalan yang padam pada beberapa titik di segmen 7 yaitu pada titik -6.8278575056556, 107.37746014478053, titik -6.82872541108264, 107.37581551396863, dan titik -6.829126019634997, 107.37504422968009 . Kemudian untuk segmen 8 pada titik -6.829717969664442, 107.37341465369141, titik -6.829760898274073, 107.37287500621362, dan titik
5. Melakukan penanganan hazard sisi jalan, untuk mengurangi resiko ketika terjadinya sebuah kecelakaan.
6. Perlu dilakukan pembuatan pita pengkaduh dan pemasangan rambu batas kecepatan untuk mengatasi kecepatan tinggi kendaraan.
7. Untuk meningkatkan kedisiplinan pengguna jalan dan mengurangi kecelakaan disebabkan faktor manusia terkait tidak menguasai kendaraan perlu dilakukannya penegakan hukum atau sanksi tilang dan sosialisasi kepada masyarakat akan pentingnya keselamatan lalu lintas dan diperketat terbitnya SIM agar pengguna jalan benar-benar mahir dalam mengemudikan kendaraannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adianto, A. (2018). Analisis Keselamatan Lalu Lintas Di Jalan Entikong Kabupaten Sanggau Kalimantan *Barat* (Doctoral Dissertation, Uajy).
- Adi Anugerah Rifki Katian, A. D. I., Dani Hardianto, D. A. N. I., & Wisnu Wardana Kusuma, W. K. (2023). Upaya Peningkatan Keselamatan Daerah Rawan Kecelakaan Kota Cirebon (Studi Kasus Jl. Brigjend Darsono). Upaya Peningkatan Keselamatan Daerah Rawan Kecelakaan Kota Cirebon (Studi Kasus Jl. Brigjend Darsono), 1-12.
- Amien, M. B. (2023). Inspeksi Keselamatan Jalan Dengan Metode *Failure Mode And Effect Analysis* (Fmea)(Studi Kasus: Ruas Jalan Mojoagung Kabupaten Jombang) (Doctoral Dissertation, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan).
- Badan Pusat Statistik. 2023. Kabupaten Bandung Barat Dalam Angka 2023. Kabupaten Bandung Barat: Badan Pusat Statistik Kabupaten Bandung Barat.
- Daradinanti, E. (2022). Analisis Hubungan Geometrik Jalan Dan Lalu Lintas Terhadap Tingkat Kecelakaan Di Ruas Jalan Dekso-Klangon Km. 36-Km. 39 Kulon Progo (Doctoral Dissertation, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta).
- Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Bandung Barat. 2022. Laju Pertumbuhan Penduduk Tahun 2018-2022.
- Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Bandung Barat. 2023. Peta Jaringan Jalan Kabupaten Bandung Barat.
- Hasibuan, B. E., Wisudawanto, F., & Suryandari, M. (2022). Upaya Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Medan–Tebing Tinggi Km 30-31 Di Kabupaten Deli Serdang. *Jurnal Pendidikan dan Konseling (JPDK)*, 4(4), 3017-3030.
- Hermanto, O. S., Mulyono, A. T., & Suparma, L. B. (2021). Peningkatan Keselamatan Jalan Pada *BlackSpot* Jalan Provinsi Di Kabupaten Sleman. *Jurnal Transportasi*, 21(2), 109-122.
- Milson Adrian Kedoh, M. I. L. S. O. N., Khusnul Khotimah, K. H. U. S. N. U. L., & Edi Santosa, E. D. I. (2023). Upaya Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Pada *Blackspot* Di Ruas Jalan Burneh Kabupaten Bangkalan (Doctoral Dissertation, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-Sttd).
- Prastiyo, I. B. (2024). Inspeksi Keselamatan Jalan Di Ruas Jalan Nasional Kota Jambi. *Jurnal HPJI (Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia)*, 10(1), 45-52.
- Putra, B. H. R., & Basri, D. R. (2017). Upaya Peningkatan Keselamatan Pada Lokasi Rawan Kecelakaan Di Ruas Jalan Kota Pekanbaru. *Jurnal Infrastruktur*, 3(2), 91-98.

- Republik Indonesia. 2006. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
- Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Republik Indonesia. 2011. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan Dan Penilikan Jalan. Kementrian Pekerjaan Umum dan perumahan Rakyat Republik Indonesia. Jakarta
- Republik Indonesia. 2013. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta
- Republik Indonesia. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2017. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Republik Indonesia. 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan. Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Sampurna, H. (2021). Evaluasi Peningkatan Keselamatan Jalan Raya (Pada Ruas Jalan Ki Ageng Kutu Kabupaten Ponorogo). *Ismetek*, 12(02).
- Samsudin, I. (2019). Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Ruas Jalan Ir. H. Alala Kota Kendari Ditinjau dari Prasarana dan Geometrik Jalan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(1), 59-66.
- Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Cimahi. 2023
- Setyarini, N. L. P. S. E. (2022). Evaluasi Jalan Kyai Tapa Dengan Menggunakan Metode Irap Dan Akj Untuk Mencapai Star Rating 4 Dan 5. *Jmts: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 507-518.
- Sugasta, H. H., & Mukti, E. T. Analisis Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Dengan Metode *Traffic Conflict Technique*. *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, 9(4).
- Sugiarto, D. (2022). Analisa Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Dengan Metode *Traffic Conflict Technique* (TCT). *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Teknik Sipil*, 1(1).

Syaban, A. S. N., Azizah, E., & Wijianto, W. (2021). Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Hayam Wuruk Di Kabupaten Jember. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8(2), 166-173.

Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Bandung Barat, 2023, Pola Umum Transportasi Darat Kabupaten Bandung Barat, PTDI – STTD, Bekasi.

LAMPIRAN

1. Dokumentasi



2. LHR Ruas Jalan Cipatat

LALU LINTAS HARIAN												VOLUME (Smp/jam)				V/C Ratio		LEVEL OF SERVICE				
TIME SLICE		VOLUME (Smp)		DUA ARAH								Total (smp)	A-B	B-A	Dua Arah	A - B	B - A	Dua Arah	A - B	B - A	Dua Arah	
Jam	Menit	A - B	B - A	SM		MP			KS	BB	TB											
				Sepeda Motor	Mobil	MPU	Pick Up	Truk Kecil	truk sedang	bus besar	Truk Besar											
05.00 - 06.00	05.00 - 05.15	79	111	76					109	1	1	3	191	79	111	191	0,06	0,09	0,08	A	A	A
	05.15 - 05.30	136	117	132					116	4	-	1	253	216	228	444	0,17	0,18	0,18	A	A	A
	05.30 - 05.45	191	150	199					137	1	1	3	341	407	378	785	0,32	0,30	0,31	B	B	B
	05.45 - 06.00	178	166	152					187	4	1	1	345	585	544	1.130	0,46	0,43	0,45	C	B	B
	06.00 - 06.15	223	214	198					215	14	5	5	437	729	647	1.377	0,58	0,51	0,55	C	C	C
06.00 - 07.00	06.15 - 06.30	241	210	212					222	12	2	2	451	834	741	1.575	0,66	0,59	0,62	C	C	C
	06.30 - 06.45	254	264	272					221	13	5	7	518	897	854	1.751	0,71	0,68	0,70	C	C	C
	06.45 - 07.00	265	264	283					227	14	-	5	529	984	951	1.936	0,78	0,76	0,77	D	C	D
	07.00 - 07.15	265	242	281					196	14	7	8	507	1.026	980	2.006	0,81	0,78	0,80	D	D	D
	07.15 - 07.30	245	220	275					168	14	5	4	466	1.030	990	2.020	0,82	0,79	0,80	D	D	D
07.00 - 08.00	07.30 - 07.45	244	202	263					162	12	4	6	446	1.020	928	1.948	0,81	0,74	0,77	D	C	D
	07.45 - 08.00	239	204	264					152	16	5	7	443	994	868	1.862	0,79	0,69	0,74	D	D	C
	08.00 - 08.15	199	91	167					112	7	-	4	290	928	717	1.645	0,74	0,57	0,65	C	C	C
	08.15 - 08.30	195	117	163					142	4	2	1	312	877	614	1.491	0,70	0,49	0,59	C	C	C
	08.30 - 08.45	181	102	152					126	1	1	4	284	815	514	1.329	0,65	0,41	0,53	C	B	C
08.00 - 09.00	08.45 - 09.00	177	89	144					113	6	1	1	265	752	399	1.151	0,60	0,32	0,46	C	B	C
	09.00 - 09.15	162	75	138					93	1	1	4	237	715	383	1.098	0,57	0,30	0,44	C	B	C
	09.15 - 09.30	133	55	111					71	2	1	2	188	654	321	974	0,52	0,25	0,39	C	B	B
	09.30 - 09.45	125	55	104					69	1	-	6	180	597	274	870	0,47	0,22	0,35	C	A	B
	09.45 - 10.00	126	66	89					92	7	2	1	192	547	251	797	0,43	0,20	0,32	B	A	B
10.00 - 11.00	10.00 - 10.15	112	95	95					102	5	-	5	207	497	271	768	0,39	0,22	0,30	B	A	B
	10.15 - 10.30	118	108	96					118	9	3	-	226	481	324	805	0,38	0,26	0,32	B	B	B
	10.30 - 10.45	140	123	124					130	5	-	4	263	497	392	889	0,39	0,31	0,35	B	B	B
	10.45 - 11.00	157	142	127					159	4	4	5	299	527	468	995	0,42	0,37	0,39	B	B	B
	11.00 - 11.15	177	173	150					197	1	-	1	350	592	546	1.138	0,47	0,43	0,45	C	B	C
11.00 - 12.00	11.15 - 11.30	172	187	121					224	5	4	6	359	645	626	1.271	0,51	0,50	0,50	C	C	C
	11.30 - 11.45	160	188	128					219	1	-	-	348	665	690	1.356	0,53	0,55	0,54	C	C	C
	11.45 - 12.00	185	226	144					255	4	4	5	411	694	774	1.468	0,55	0,61	0,58	C	C	C
	12.00 - 12.15	195	232	150					248	17	5	7	427	712	833	1.545	0,56	0,66	0,61	C	C	C
	12.15 - 12.30	172	194	124					215	16	1	10	366	712	840	1.551	0,56	0,67	0,62	C	C	C
12.00 - 13.00	12.30 - 12.45	170	175	102					219	16	5	4	345	721	827	1.548	0,57	0,66	0,61	C	C	C
	12.45 - 13.00	184	184	95					255	13	-	7	368	720	786	1.506	0,57	0,62	0,60	C	C	C
	13.00 - 13.15	182	165	85					248	8	4	2	347	707	719	1.426	0,56	0,57	0,57	C	C	C
	13.15 - 13.30	158	157	83					215	14	-	2	315	693	682	1.375	0,55	0,54	0,55	C	C	C
	13.30 - 13.45	148	150	76					203	12	2	5	298	672	656	1.328	0,53	0,52	0,53	C	C	C
13.00 - 14.00	13.45 - 14.00	151	134	72					194	10	2	7	285	639	606	1.245	0,51	0,48	0,49	C	C	C
	14.00 - 14.15	117	91	100					86	18	1	3	208	574	532	1.106	0,46	0,42	0,44	C	B	B
	14.15 - 14.30	102	78	85					90	3	-	3	180	518	453	971	0,41	0,36	0,39	B	B	B
	14.30 - 14.45	99	92	86					97	3	3	3	191	469	395	864	0,37	0,31	0,34	B	B	B
	14.45 - 15.00	96	107	91					104	7	-	1	203	413	368	782	0,33	0,29	0,31	B	B	B
15.00 - 16.00	15.00 - 15.15	94	113	100					96	5	3	3	207	391	390	780	0,31	0,31	0,31	B	B	B
	15.15 - 15.30	112	116	112					107	4	3	3	228	400	428	828	0,32	0,34	0,33	B	B	B
	15.30 - 15.45	150	135	136					139	5	1	4	285	451	472	923	0,36	0,37	0,37	B	B	B
	15.45 - 16.00	158	150	145					154	3	4	1	307	513	514	1.027	0,41	0,41	0,41	B	B	B
	16.00 - 16.15	201	185	157					202	13	6	8	386	620	586	1.206	0,49	0,47	0,48	C	C	C
16.00 - 17.00	16.15 - 16.30	207	187	159					210	17	4	5	394	716	657	1.373	0,57	0,52	0,54	C	C	C
	16.30 - 16.45	242	192	177					229	14	6	7	434	808	714	1.522	0,64	0,57	0,60	C	C	C
	16.45 - 17.00	237	228	188					252	16	1	7	464	887	792	1.679	0,70	0,63	0,67	C	C	C
	17.00 - 17.15	237	234	201					247	14	4	5	471	923	841	1.764	0,73	0,67	0,70	C	C	C
	17.15 - 17.30	225	217	191					229	13	1	7	442	941	870	1.811	0,75	0,69	0,72	C	C	C
17.00 - 18.00	17.30 - 17.45	219	228	205					224	10	2	6	447	918	906	1.824	0,73	0,72	0,72	C	C	C
	17.45 - 18.00	206	217	183					217	13	2	7	422	887	895	1.782	0,70	0,71	0,71	C	C	C
	18.00 - 18.15	155	203	163					182	11	1	1	358	805	864	1.669	0,64	0,69	0,66	C	C	C
	18.15 - 18.30	143	115	88					161	5	2	2	258	723	763	1.486	0,57	0,61	0,59	C	C	C
	18.30 - 18.45	139	122	85					165	8	1	1	261	643	657	1.299	0,51	0,52	0,52	C	C	C
18.00 - 19.00	18.45 - 19.00	129	113	75					153	10	1	2	242	566	553	1.119	0,45	0,44	0,44	B	B	B
	19.00 - 19.15	147	127	109					150	10	1	3	273	558	476	1.034	0,44	0,38	0,41	B	B	B
	19.15 - 19.30	140	119	106					139	8	1	5	259	554	480	1.034	0,44	0,38	0,41	B	B	B
	19.30 - 19.45	131	97	98					124	4	1	1	229	547	456	1.003	0,43	0,36	0,40	B	B	B
	19.45 - 20.00	127	88	93					114	5	1	1	215	545	431	976	0,43	0,34	0,39	B	B	B
19.00 - 20.00	20.00 - 20.15	92	83	87					117	8	1	1	175	490	387	877	0,39	0,31	0,35	B	B	B
	20.15 - 20.30	87	70	78					72	1	-	5	157	437	337	775	0,35	0,27	0,31	B	B	B
	20.30 - 20.45	81	69	74					64	9	1	1	150	387	309	696	0,31	0,25	0,28	B	B	B
	20.45 - 21.00	80	66	72					63	5	3	3	146	340	287	627	0,27	0,23	0,25	B	B	B
Rata2		165,51	148,24	138,92					160,59	8,27	2,12	3,84	313,75	654,41	586,63	1.241,04	0,52	0,47	0,49			D
MAX		265,40	243,74	232,75					255,00	18,20	2,13	9,60	528,95	1.030,20	989,85	2.020,05	0,82	0,79	0,80			C
MIN		79	55	722																		

RIANTO RILI PRIHATMANTYO, S.T., M.SC.

4. Lembar Asistensi Dosen Pembimbing 2

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Rifat Arief Setyawan	Dosen Pembimbing 2 : Dr. Sri Sarjana, S.T., S.Pd, M.Pd
Notar : 20.01.354	
Prodi : Sarjana Terapan Transportasi Darat	
Judul Skripsi : Upaya Peningkatan Keselamatan Di Ruas Jalan Cipatat Kabupaten Bandung Barat	Tanggal Asistensi 22 Mei 24.
	Asistensi Ke- 7

No	Evaluasi	Revisi
1	kec sidang seminar hari	

Dosen Pembimbing,

Dr. Sri Sarjana, S.T., S.Pd, M.Pd

