

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### 6.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil analisis kecelakaan pada ruas jalan Tuban-Babat (Desa Comprong) memiliki tingkat kecelakaan selama 5 tahun (2019-2023) dengan jumlah total kecelakaan lalu lintas sebanyak 60 kejadian, dengan tingkat fatalitas meninggal dunia (MD) 13 korban, luka berat (LB) 1 korban, luka ringan (LR) 73 korban dan kerugian material sebesar Rp. 244.000.000,00. Berdasarkan data kecelakaan dari Satuan Lalu Lintas Resor Tuban pada pukul 06.00-12.00 WIB merupakan waktu yang paling sering terjadi kecelakaan dengan total sebanyak 19 kejadian. Selain itu tipe kecelakaan depan-samping merupakan tipe kecelakaan tertinggi dengan total 16 kejadian. Jenis kendaraan sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan dengan jumlah total 57 kendaraan.
2. Berdasarkan hasil analisis potensi kecelakaan ditemukan beberapa potensi bahaya penyebab kecelakaan seperti aktivitas keluar dan masuk kendaraan besar dari atau menuju *rest area*, jarak pohon yang dekat dengan badan jalan, simpang 3 (tiga) yang tidak dilengkapi rambu, perkerasan jalan yang rusak, ranting pohon yang menjalar ke badan jalan, tumpukan material pada bahu jalan, kendaraan besar yang parkir pada bahu atau badan jalan dan penerangan jalan yang tidak berfungsi, kecepatan rata-rata kendaraan yang melebihi batas kecepatan. Berdasarkan analisis potensi kecelakaan dengan menggunakan metode HIRA (*Hazard Identification and Risk Assessment*) pada ruas jalan Tuban-Babat (Desa Comprong) memiliki *risk level extreme* sebesar 25% yang bersumber dari kendaraan besar yang parkir sembarangan pada bahu jalan dan keluar masuk kendaraan besar dari *rest area*, *risk level high* sebesar 37,5% yang bersumber dari perkerasan jalan yang rusak, penerangan jalan umum yang tidak berfungsi dan simpang 3 (tiga) yang

tidak dilengkapi dengan rambu, *risk level moderate* sebesar 12,5% yang bersumber dari adanya tumpukan material pada bahu jalan, *risk level low* 25% yang bersumber dari adanya pohon yang berdekatan dengan badan jalan dan ranting pepohonan yang menjalar ke badan jalan.

3. Rekomendasi upaya penanganan yang diberikan untuk mengurangi potensi kecelakaan pada km 21,8 – km 21,9 terdapat *hazard* berupa aktivitas keluar masuk kendaraan besar menuju atau dari *rest area* dan pohon yang memiliki posisi jarak yang dekat dengan badan jalan adalah dengan melengkapi fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu keluar masuk kendaraan, rambu daerah rawan kecelakaan dan merelokasi pohon yang memiliki jarak yang dekat dengan badan jalan. Pada km 22,0 – km 23,0 terdapat *hazard* berupa simpang 3 (tiga) yang tidak memiliki rambu dan perkerasan jalan yang rusak, sebagai upaya penanganannya adalah dengan melengkapi fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu peringatan simpang 3 (tiga) dan melakukan perbaikan terhadap perkerasan jalan yang mengalami kerusakan. Pada km 23,4 – km 24,7 terdapat *hazard* berupa ranting pepohonan yang menjalar ke badan jalan dan adanya tumpukan material pada bahu jalan (km 24,6), sebagai upaya penanganannya adalah dengan melakukan pemeliharaan terhadap ranting pepohonan yang menjalar ke badan jalan atau merelokasi pepohonan yang ada pada sepanjang jalan dan memindahkan tumpukan material yang ada pada bahu jalan ke tempat yang lebih aman. Pada km 24,7 – km 25,8 terdapat *hazard* berupa kendaraan parkir (km 24,7) pada bahu jalan atau badan jalan dan fasilitas penerangan jalan yang tidak berfungsi (km 25,7 - km 25,8), sebagai upaya penanganannya adalah dengan melengkapi fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu dilarang parkir dan melakukan perbaikan dan perawatan pada fasilitas penerangan jalan.

## 6.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis dari penelitian ini, penulis menyarankan beberapa hal yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan berkendara bagi pengguna jalan yang melintasi jalan Tuban-Babat (Desa Comprong). Adapun saran yang dapat diberikan oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Melakukan penyuluhan atau sosialisasi kepada masyarakat terkait pentingnya keselamatan berlalu lintas bagi pengguna jalan sebagai upaya meningkatkan kesadaran masyarakat akan keselamatan dalam berlalu lintas.
2. Melakukan pengawasan secara berkala terkait dengan fasilitas perlengkapan jalan dan perbaikan pada fasilitas perlengkapan jalan yang mengalami kerusakan atau tidak layak digunakan sebagai upaya peningkatan keselamatan lalu lintas.
3. Perlu dilakukan pengawasan dan penertiban terhadap kendaraan yang parkir pada bahu atau badan jalan yang dapat menimbulkan potensi kecelakaan lalu lintas.