

BAB V

PENTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil analisis dari data kecelakaan pada tahun 2012-2016, Karakteristik kecelakaan lalu lintas pada ketiga ruas jalan yang telah diidentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan tersebut adalah sebagai berikut :
 - a. Ruas Jalan Mayjend Sungkono
Pada ruas ini kecelakaan yang terjadi paling banyak pada hari senin waktu pagi yaitu pukul 06.00-07.00 atau waktu berangkat kerja. Kecelakaan paling banyak melibatkan kendaraan sepeda motor yaitu sebanyak 130 kendaraan, dan usia yang terlibat kecelakaan paling banyak pada usia 16-30 tahun (usia produktif) serta paling banyak adalah laki-laki.
 - b. Ruas Jalan Bojongsari
Pada ruas ini kecelakaan yang terjadi paling banyak pada hari senin waktu siang yaitu pukul 14.00-15.00 atau waktu pulang kantor. Kecelakaan paling banyak melibatkan kendaraan sepeda motor yaitu sebanyak 147 kendaraan, dan usia yang terlibat kecelakaan paling banyak pada usia 16-30 tahun (usia produktif) serta paling banyak adalah laki-laki.
 - c. Ruas Jalan Tlahab Lor
Pada ruas ini kecelakaan yang terjadi paling banyak pada hari senin waktu pagi yaitu pukul 06.00-07.00 atau waktu berangkat kerja. Kecelakaan paling banyak melibatkan kendaraan sepeda motor dan truk kecil yaitu sebanyak 32 kendaraan dan 14 kendaraan, dan usia yang terlibat kecelakaan paling banyak pada usia 16-30 tahun (usia produktif) serta paling banyak adalah laki-laki.
2. Karakteristik lalu lintas pada waktu rawan kecelakaan pada setiap ruas jalan yang dikaji adalah sebagai berikut :

- a. Pada ruas Jalan Mayjend Sungkono, arus lalu lintas total kedua arah pada jalan Mayjend Sungkono adalah 2.894 kendaraan atau setara dengan 1.941 satuan mobil penumpang (smp) dengan besar nilai arus lalu lintas tiap arah adalah yaitu 1634 kendaraan menuju Purbalingga dan 1260 kendaraan menuju Purwokerto.
 - b. Pada ruas Jalan Bojongsari, arus lalu lintas total kedua arah pada jalan Bojongsari adalah 2.378 kendaraan atau setara dengan 1.893 satuan mobil penumpang (smp) dengan besar nilai arus lalu lintas tiap arah adalah yaitu 1270 kendaraan menuju Purbalingga dan 1108 kendaraan menuju Bobotsari.
 - c. Pada ruas Jalan Tlahab Lor, arus lalu lintas total kedua arah pada jalan Mayjend Sungkono adalah 945 kendaraan atau setara dengan 831 satuan mobil penumpang (smp) dengan besar nilai arus lalu lintas tiap arah adalah yaitu 360 kendaraan menuju Purbalingga dan 585 kendaraan menuju Pernalang.
3. Berdasarkan hasil analisis matriks resiko adalah sebagai berikut :
- a. Pada ruas jalan Mayjend Sungkono memiliki Nilai Peluang kejadian kecelakaan sebesar 5 dengan keterangan terjadinya kecelakaan lebih dari 15 kali pertahun. Sedangkan nilai dampak keparahan korban sebesar 100 dengan keterangan ada korban yang meninggal dunia (MD) setiap tahun kejadian. Maka dapat diketahui nilai risiko dari hasil kali nilai peluang dengan nilai dampak yaitu 500, nilai tersebut termasuk kategori resiko "Sangat Berbahaya" (SB).
 - b. Pada ruas jalan raya Bojongsari memiliki Nilai Peluang kejadian kecelakaan sebesar 5 dengan keterangan terjadinya kecelakaan lebih dari 15 kali pertahun. Sedangkan nilai dampak keparahan korban sebesar 100 dengan keterangan ada korban yang meninggal dunia (MD) setiap tahun kejadian. Maka dapat diketahui nilai risiko dari hasil kali nilai peluang dengan nilai dampak yaitu 500, nilai tersebut termasuk kategori resiko "Sangat Berbahaya" (SB).
 - c. Pada ruas jalan raya Tlahab Lor memiliki Nilai Peluang kejadian kecelakaan sebesar 3 dengan keterangan terjadinya kecelakaan 5-10 kali pertahun. Sedangkan nilai dampak keparahan korban sebesar

100 dengan keterangan ada korban yang meninggal dunia (MD) setiap tahun kejadian. Maka dapat diketahui nilai risiko dari hasil kali nilai peluang dengan nilai dampak yaitu 300, nilai tersebut termasuk kategori resiko "Berbahaya" (B).

4. Berdasarkan uraian permasalahan yang ada pada setiap lokasi rawan kecelakaan, maka usulan penanganan yang diusulkan adalah sebagai berikut :

a. Jalan Mayjend Sungkono

Untuk ruas jalan Mayjend Sungkono, untuk usulan penanganan yang dibutuhkan adalah yaitu : 1 buah zebra cross ukuran 31,8 m², rambu peringatan orang menyeberang sebanyak 2 buah, rambu batas kecepatan 4 buah dan rambu peringatan orang menyeberang sebanyak 2 buah serta marka kejut atau rumble strip sebanyak 12 buah.

b. Jalan Bojongsari

Untuk ruas jalan Bojongsari, untuk usulan penanganan yang dibutuhkan adalah yaitu : rambu batas kecepatan 4 buah dan rambu peringatan orang menyeberang sebanyak 2 buah serta marka kejut atau rumble strip sebanyak 6 buah.

c. Jalan Tlahab Lor

Untuk ruas jalan Tlahab Lor, untuk usulan penanganan yang dibutuhkan adalah seperti pada tabel diatas yaitu : pemasangan guardrail sejumlah 2 beam dan pemindahan batu besar sert pemangkasan pohon yang mengganggu jarak pandang.

5. Rencana Anggaran Biaya yang dibutuhkan untuk penanganan lokasi rawan kecelakaan adalah sebagai berikut :

a. Ruas jalan Mayjend Sungkono

Penanganan lokasi rawan di segmen ini dengan menggunakan rekomendasi yang telah disarankan maka estimasi biaya keseluruhan untuk pengadaan dan pemasangan rambu dan marka adalah Rp 30.670.484 dengan rincian :

1) 1 Zebra Cross : Rp 7.280.864

- 2) 2 buah rambu peringatan orang menyeberang : Rp 2.331.788
 - 3) 4 buah Rambu batas kecepatan : Rp 4.663.576
 - 4) 12 buah Marka Kejut : Rp 16.394.256
- b. Ruas jalan Bojongsari
- Penanganan lokasi rawan di segmen ini dengan menggunakan rekomendasi yang telah disarankan maka estimasi biaya keseluruhan untuk pengadaan dan pemasangan rambu dan marka adalah Rp 15.192.072 dengan rincian :
- 1) 2 buah Rambu Peringatan Orang Menyeberang : Rp 2.331.788
 - 2) 4 buah Rambu batas kecepatan : Rp 4.663.576
 - 3) 6 buah Marka Kejut : Rp 8.196.708
- c. Ruas jalan Tlahab Lor
- Berdasarkan usulan penanganan yang diusulkan maka estimasi biaya keseluruhan untuk pengadaan dan pemasangan pagar pengaman guardrail, pemindahan batu besar dan pemangkasan pohon/semak sebesar Rp 14.177.672.

B. Saran

Dari hasil penelitian ini penulis mengharapkan adanya tindak lanjut dan perbaikan antara lain :

1. Agar hasil penelitian ini dapat dipakai dan diimplementasikan oleh instansi terkait (dalam hal ini Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum (PU), dan kepolisian) dapat mengurangi resiko kecelakaan pada lokasi rawan kecelakaan tersebut.
2. Diperlukan data kecelakaan yang lebih spesifik. Contohnya data kecelakaan setiap 100 m agar penentuan lokasi titik rawan kecelakaan lebih spesifik dan dapat dilakukan identifikasi lebih lanjut mengenai penyebab kecelakaan di lokasi tersebut sehingga dapat dilakukan penanganan yang lebih tepat sasaran, baik dari segi lokasi maupun efektifitas program yang diterapkan.
3. Analisis biaya yang digunakan hanya ditujukan untuk perhitungan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan yang baru. Dalam hal ini biaya untuk perawatan/perbaikan perlengkapan jalan yang ada belum termasuk dalam perhitungan. Sehingga biaya untuk hal tersebut perlu diperhitungkan lagi agar total biaya penanganan dapat diketahui secara lengkap.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. (1997). Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta
- Anonim. (2004). Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. Jakarta : Departemen Permukiman Dan Prasarana Wilayah.
- Anonim. (2009). Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Anonim. (2012). Perhubungan Darat dalam Angka Edisi Maret 2012. Jakarta : Ditjen Perhubungan Darat.
- Anonim. (2013). Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Biaya Tahun 2014 di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Anonim. (2013). Peraturan Menteri No 75 tentang Standar Biaya di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- Departemen Pekerjaan Umum, 1997, Tata Cara Perencanaan Geometri Jalan Antar Kota, Departemen Pekerjaan Umum RI, Jakarta.
- Indriastuti Amelia K., Yessy F., dan Edy P. Karakteristik Kecelakaan Dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya. Malang: JURNAL REKAYASA SIPIL / Volume 5, No.1 – 2011
- Mulyono, A.T., 2009, Sistem Keselamatan Jalan untuk Mengurangi Defisiensi Infrastruktur Jalan Menuju Jalan Berkeselamatan, Prosiding Konferensi Nasional Teknik Sipil-3 (KoNTekS-3), ISBN 927-979-15429-3-7, Jakarta
- Mulyono, A.T., Berlian, K., Gunawan, H.E., 2009b, Penyusunan Model Audit Defisiensi Keselamatan Infrastruktur Jalan untuk Mengurangi Potensi Terjadinya Kecelakaan Berkendaraan, Laporan Hibah Kompetitif
- Mulyono,A.T., Berlian,K., Gunawan,H.E., 2009c, Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus Jalan Nasional KM78-KM79 Jalur Pantura

Jawa, Kabupaten Batang), Jurnal Teknik Sipil, Vol.6, No.3, Halaman 163-174, ISSN 0853-2982, SK Terakreditasi No.83/DIKTI/Kep/2009.

Penelitian sesuai Prioritas Nasional Batch II, Direktorat Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (DP2M), Ditjen Pendidikan Tinggi dan LPPM UGM, Yogyakarta.

Wedasana, Agus S. (2011). Analisis daerah rawan kecelakaan dan penyusunan database berbasis sistem informasi geografis (studi kasus Kota Denpasar). Denpasar : Universitas Udayana.