

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Ruas jalan yang diambil adalah tiga tertinggi dari data rawan kecelakaan yaitu Ruas Jalan Jakarta-Serang, kemudian dikerucutkan kembali dengan peta analisis kernel sehingga ditemukan 3 spot yang menjadi titik merah, setelahnya dilakukan survei Inspeksi Keselamatan Jalan terhadap 3 spot yang ditentukan didapatkan beberapa faktor yang menyebabkan ketiga spot tersebut termasuk kedalam tingkat tertinggi pada ruas Jalan Jakarta-Serang.

Hampir di semua spot terdapat segmen yang minim akan penerangan jalan khususnya pada spot 1, penerangan hanya diperoleh dari lampu rumah warga maupun warung PKL sehingga dengan minimnya penerangan akan sangat membahayakan bagi pengguna jalan khususnya pada saat di malam hari. Dikorelasikan dengan data kecelakaan yang terjadi bahwasanya memang kejadian kecelakaan cenderung didominasi pada saat jam malam yaitu pada jam 18.00 – 05.59, jam malam tersebut menjadi jam rawan kecelakaan bagi pengendara.

Pada spot 2 dan spot 3 ditemukan parkir on street illegal yang dilakukan oleh angkot, opang, dan pengemudi truk sehingga badan jalan menjadi lebih sempit dan membahayakan pengguna jalan, lokasinya yang berada di jembatan dan dekat dengan persimpangan menyebabkan jarak pandang simpang menjadi lebih sedikit dan meningkatkan konflik dan resiko kecelakaan. Pada spot 2 juga ditemukan putar arah yang tidak dilengkapi dengan rambu u turn atau dapat dianggap putar arah illegal yang dilakukan oleh pak ogah, u turn illegal ini menyebabkan kemacetan pada jalan dan peningkatan resiko kecelakaan. Dapat dikorelasikan dengan data kecelakaan tiga tahun terakhir dimana mayoritas jenis tabrakan merupakan tabrakan samping-samping.

Setelah dilakukan Inspeksi Keselamatan Jalan mayoritas di 3 spot terdapat kerusakan jalan seperti jalan bergelombang, berlubang, maupun keretakan, kerusakan jalan ini dapat membahayakan pengguna jalan

khususnya pengendara sepeda motor dikarenakan beberapa kerusakan memiliki dimensi yang lebar dan panjang.

V.2 Rekomendasi

Terdapat beberapa rekomendasi yang diperlukan pada ketiga spot yang diinspeksi antara lain:

1. Spot 1 memerlukan pemasangan PJU dikarenakan pada kondisi malam hari pencahayaan sangat minim ditambah dengan tidak adanya median jalan dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengguna jalan. Perbaikan rambu dan marka serta kerusakan jalan juga diperlukan untuk mengurangi resiko kecelakaan.
2. Spot 2 penertiban pada beberapa segmen yang terdapat U turn illegal dan parkir on street, karena sangat membahayakan pengguna jalan selain membuat badan jalan semakin sempit, hal ini juga meningkatkan konflik di jalan. Perbaikan rambu dan marka serta kerusakan jalan juga diperlukan untuk mengurangi resiko kecelakaan.
3. Spot 3 Perbaikan kerusakan jalan merupakan prioritas pertama dikarenakan dari hasil inspeksi jumlah kerusakan jalan berlubang dan bergelombang pada spot 3 sangat banyak, dimensi kerusakan jalannya pun besar sehingga meningkatkan resiko kecelakaan bagi pengguna jalan khususnya pengguna sepeda motor. Penertiban parkir on street khususnya pada lokasi PT Nikomas dikarena didapati sangat banyak angkot yang parkir di badan jalan yang membuat jalan menjadi macet.

DAFTAR PUSTAKA

- Bina Marga Direktorat Jendral. (2023). Panduan Kapasitas Jalan Indonesia 2014. In *Panduan Kapasitas Jalan Indonesia*.
- Effendi, D. M., & Firdaus, O. (2016). Analisis Keselamatan Jalan Pada Ruas Jalan Ahmad Yani Dalam Kota Pangkalpinang. *Jurnal Fropil*, 4(2), 87–100.
- Ferdika. (2015). Inspeksi Keselamatan Jalan. *Jurnal Teknik Sipil, Jumlah Kendaraan Yang Meningkat*, 14.
- Firgian, H., Sulandari, E., & Mayuni, S. (2014). Evaluasi keberadaan rambu dan marka jalan di kota pontianak. *Teknik Sipil Universitas Tanjungpura Pontianak*, 207392(1), 1–14.
- Idwan, I., & Natsril, N. (2021). Analisa Keselamatan Lalu Lintas di Kota Baubau (Studi Kasus di Pendakian Palatiga, Jalan Gatot Subroto). *SCEJ (Shell Civil Engineering Journal)*, 6(2), 95–106. <https://doi.org/10.35326/scej.v6i2.2148>
- Irawan, A. F., Moch. Dhofir, & Hadi, S. (2014). Analisis peningkatan efisiensi penerangan jalan umum (pju) di kabupaten jember. *Jurnal Mahasiswa Teub*, 2(1), 1–7.
- Maulana. (2016). Analisis Keselamatan Jalan Pada Ruas Jalan Ahmad Yani Dalam Kota Pangkalpinang. *Jurnal Fropil*, 4, 1–14.
- Mita, D. R., Malkhamah, S., & Dewanti, D. (2020). Analisis Hubungan Hasil Penilaian Keselamatan Jalan Dengan Tingkat Kecelakaan Pada Ruas Jalan Pantura Di Kota Tegal. *Journal of Civil Engineering and Planning*, 1(1), 74. <https://doi.org/10.37253/jcep.v1i1.801>
- Mulyono, A. T., Kushari, B., & Gunawan, H. E. (2009). Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus Jalan Nasional KM 78-KM 79 Jalur Pantura Jawa, Kabupaten Batang). *Jurnal Teknik Sipil*, 16(3), 163. <https://doi.org/10.5614/jts.2009.16.3.5>
- Naufal, M. A., & Parida, I. (2021). Inspeksi Keselamatan Jalan Pada Ruas Jalan Raya Limbangan Kabupaten Garut. *Jurnal Konstruksi*, 19(1), 90–97. <https://doi.org/10.33364/konstruksi/v.19-1.888>
- Onainor, E. R. (2019). *Permasalahan Pelanggaran Marka Jalan Tanda*. 1, 105–

112.

Prastiyo, I. B. (2024). Inspeksi Keselamatan Jalan Di Ruas Jalan Nasional Kota Jambi. *Jurnal HPJI*, 10(1), 45–52.

<https://doi.org/10.26593/jhpji.v10i1.7647.45-52>

Rambitan, D. W., Lalamentik, L. G. J., & Sendow, T. K. (2022). Analisis Geometrik Jalan Pada Ruas Jalan Tondano-Suluan STA 0+000-STA 3+000. *Tekno*, 20(81), 375–384.