

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

- Dalam melakukan upaya peningkatan keselamatan jalan, diperlukan data kecelakaan (laka) lalu lintas yang didapat dari laporan singkat kecelakaan lalu lintas kepolisian yang dikenal sebagai laporan polisi. Adapun laporan polisi yang terjadi empat tahun terakhir (2005-2008). Data tersebut dianalisa dengan tabulasi silang, dan hasilnya akan digunakan sebagai acuan dalam penanganan di daerah rawan laka.
- Pada wilayah studi ini yakni di Kecamatan Gringsing, Kabupaten Batang, Alas Roban, Jawa Tengah terdapat tiga lintasan yakni lintasan Jl. Daendels, lintasan Jl. Plelen dan lintasan Jl. Beton Lingkar Selatan. Kecelakaan terbesar terjadi di desa Kutosari dengan perkerasan Beton yakni di ruas Jl. Beton Lingkar Selatan.
- Hasil analisa kecelakaan bahwa laka lantas yang terjadi pada daerah ini perlu diantisipasi mengingat kecenderungan korban meninggal dunia mencapai 32%, Jenis kecelakaan yang paling banyak terjadi di jalan Beton Lingkar Selatan adalah kecelakaan tunggal ditambah lagi dengan *severitas* (tingkat keparahan) yang tinggi pula pada kecelakaan tunggal tersebut. Jenis kendaraan yang paling sering terlibat adalah truk yakni truk tronton mencapai 36 %, kemudian truk besar rigid 17 % dan truk trailer 17 %. Jenis laka lantas terbesar yakni laka lantas tunggal terbesar disebabkan oleh faktor kendaraan mencapai 53%. Sebagian besar kendaraan yang mengalami kecelakaan tersebut diakibatkan oleh rem yang tidak berfungsi dengan semestinya (rem blong).
- Dari hasil analisa geometrik jalan dapat disimpulkan bahwa Jl. Beton Lingkar Selatan ini menurun terus sampai ke Bundaran, dimana panjang landai

lintasannya melebihi panjang landai kritisnya, kondisi geometrik inilah yang mengakibatkan kecelakaan banyak terjadi karena rem blong, dan pada Bundaran Gringsing geometrik jari-jari menikung di bundaran yang tidak sesuai sehingga tidak memungkinkan kendaraan-kendaraan bermanuver dengan pas ketika akan menikung dari arah Jakarta menuju ke arah Semarang. Hal ini juga dibuktikan dengan data laka lantas pada bundaran ini kendaraan tersebut banyak yang terlempar keluar akhirnya menabrak pemukiman sekitar bundaran.

- Penanganan yang dapat dilakukan antara lain membuat penambahan rambu-rambu lalu lintas, perbaikan marka jalan, membuat *rumble strips* (pita pengaduh) untuk mengurangi kecepatan kendaraan yang menurun, membuat lajur pendakian di ruas jalan Beton Lingkar Selatan untuk kendaraan-kendaraan berat yang tidak kuat menanjak (kecepatan sangat rendah) yang menanjak ke arah Jakarta agar tidak mengganggu arus lalu lintas kendaraan lainnya. Dan di arah yang berlawanan yakni arah menurun dibuat ram penyelamat darurat untuk kendaraan yang mengalami gangguan pada pengereman. Kemudian fasilitas penerangan jalan juga sangat dibutuhkan mengingat penerangan pada lintasan ini sangat minim.
- Sedangkan pada Bundaran Gringsing, penanganan tanpa merubah fisik dapat dilakukan dengan penambahan rambu lalu lintas, perbaikan marka jalan, pelebaran jari-jari di tikungan. Adapun upaya penanganan yang merubah fisik Bundaran adalah mengubahnya menjadi simpang biasa (*major/minor junction*) dengan kanalisasi dan pemisahan lajur untuk kendaraan yang ingin belok, perubahan fisik ini lebih disarankan mengingat bundaran kurang tepat digunakan dan belum dipahami oleh warga, walaupun di banyak negara sudah berhasil mengurangi tingkat kecelakaan dengan bundaran, tetapi mengingat pola perilaku pengguna jalan yang ada di Indonesia belum cocok untuk diterapkan di Indonesia. Pada Bundaran Gringsing ini, juga banyak terdapat pemukiman penduduk dan pada jalan sebelum lokasi Bundaran Gringsing,

yakni di Jl. Beton Lingkar Selatan kondisi jalannya menurun terus dan sebaiknya jalan ini sebagai jalan mayor didesain lurus menuju ke arah Semarang

7.2 Saran

- Dalam menganalisa suatu keselamatan jalan yang ditinjau dari geometrik jalan, diperlukan data kecelakaan dari instansi terkait, yakni laporan kepolisian, data tersebut sangat dibutuhkan dan dari data tersebut akan keluar hasil penyebab-peyebab dan titik-titik lokasi kecelakaan, namun beberapa Laporan Polisi yang perlu diperbaiki untuk keperluan analisis kecelakaan lalu lintas adalah lokasi kejadian yang tidak dapat diketahui dengan mudah, khususnya bagi pihak-pihak yang tidak mengetahui jaringan jalan dan kondisi setempat. Sebaiknya lokasi menggunakan koordinat yang cukup akurat misalnya dengan menggunakan peralatan *GPS* sehingga lokasi dapat diketahui secara tepat yang dapat dibaca dari peta digital. Alternatif lain merujuk patok kilometer jalan yang dibuat oleh Departemen/Dinas Pekerjaan Umum atau Bina Marga. Tetapi tidak semua jalan memiliki patok kilometer di lapangan. Ketidakakuratan penetapan lokasi akan menyulitkan mengetahui titik titik *blackspot* secara tepat, sehingga berpegaruh terhadap hasil analisa dan penanggulangan kecelakaan yang kurang tepat sasaran.