

BAB VI

PENUTUP

6.1 KESIMPULAN

Dari data dan hasil pengolahan data yang telah didapat dari hasil survey dengan metode TCT (*Traffic Conflict Technique*), maka dapat disimpulkan beberapa poin di bawah ini :

1. Lokasi studi yaitu persimpangan Jl.Margonda-Jl.Siliwangi memiliki tingkat kecelakaan yang rendah, bahkan hampir tidak terjadi kecelakaan, sesuai dengan data yang terekam oleh Satuan Lalu Lintas Wilayah Depok. Namun setelah dilakukan survey dengan metode TCT, didapat bahwa lokasi tersebut berpotensi tinggi untuk menyebabkan terjadinya kecelakaan. Dengan kata lain, metode ini dapat digunakan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan para pengguna jalan, karena dengan menggunakan metode ini dapat terlihat titik-titik pada persimpangan Jl.Margonda-Jl.Siliwangi tersebut yang berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan yang selama ini tidak terdeteksi apabila hanya menggunakan data-data kecelakaan yang ada.
2. Banyaknya konflik yang terjadi tidak hanya disebabkan oleh tidak waspadanya pengemudi kendaraan, tetapi juga diakibatkan oleh faktor-faktor lain yang berpengaruh seperti :
 - Pejalan kaki yang tidak disiplin dengan menyeberang tidak pada tempat yang tepat.
 - Geometrik jalan yang kurang memadai apabila mempunyai volume kendaraan yang besar.

- Para pedagang dan pengamen yang berada di jalan, namun keberadaannya bukan sebagai pengguna jalan dan akibatnya dapat menyebabkan konflik di simpang tersebut.
3. Persimpangan Jl.Margonda - Jl.Siliwangi menurut hasil survey merupakan persimpangan yang memiliki kepadatan yang cukup tinggi. Walaupun sesekali ada pengemudi yang memiliki kesempatan untuk memacu laju kendaraannya secepat mungkin, dengan keadaan ini dapat diperkirakan kecepatan kendaraan yang melintas cukup rendah. Tetapi pada dasarnya kecepatan yang rendah juga bukan berarti tidak memungkinkan terjadinya kecelakaan. Bila kendaraan terlalu lambat ataupun kendaraan memperlambat kecepatan secara tiba-tiba akan berpotensi menyebabkan kecelakaan juga.
 4. Pengaturan sinyal lampu lalu lintas sebaiknya disesuaikan dengan volume kendaraan yang akan keluar dari kaki simpang. Semakin besar volume kendaraan pada sebuah kaki simpang maka *green time* untuk kaki simpang tersebut harus melebihi *green time* pada kaki simpang lainnya, sehingga antrian yang menyebabkan konflik dapat diminimalisir.
 5. Dengan melakukan pelatihan terlebih dahulu, kita dapat mengobjektifkan sesuatu hal yang subjektif. Maksudnya subjektif adalah setiap orang dapat langsung menentukan serius atau tidaknya suatu kejadian yang dilihat sesuai dengan kemampuannya tanpa dasar yang jelas. Namun dengan melakukan pelatihan, dimana surveyor dilatih untuk dapat menentukan waktu hingga terjadinya kecelakaan (TA), kecepatan kendaraan (v), dan jarak menuju titik konflik (s), termasuk juga menggambar sketsa kejadian konflik, maka seseorang dapat mengetahui dengan jelas serius atau tidaknya suatu kejadian.
 6. Metode TCT (*Traffic Conflict Technique*) masih perlu dipertimbangkan penggunaannya apakah efektif apabila diterapkan di negara-negara berkembang yang memiliki tingkat kedisiplinan yang rendah.

6.2 SARAN

Metode TCT (*Traffic Conflict Technique*) terbukti dapat diterapkan pada simpang. Penggunaan metode TCT (*Traffic Conflict Technique*) ini dapat dilakukan di berbagai negara termasuk negara-negara berkembang yang memiliki tingkat keselamatan yang rendah sehingga dapat dihasilkan analisa-analisa yang lebih beragam untuk meningkatkan keselamatan para pengguna jalan.

Metode TCT (*Traffic Conflict Technique*) dapat diterapkan dimana saja, baik pada ruas jalan ataupun pada persimpangan. Namun pada simpang lebih banyak terjadi konflik dibandingkan pada ruas jalan karena kondisi yang terjadi di simpang sangat kompleks.

Dengan menggunakan metode TCT (*Traffic Conflict Technique*) dalam melakukan survey ditambah dengan pelatihan sebelumnya, diharapkan studi ini dapat digunakan sebagai pedoman dalam melaksanakan survey di lokasi yang berbeda.