

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Dari hasil dan pembahasan penelitian yang telah dilakukan pada Bab IV, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Dari analisis prasarana di 6 tempat penyeberangan pejalan kaki yang terdapat di ruas jalan Palur – Karanganyar terdapat faktor risiko teknis dan faktor risiko perilaku. Risiko teknis yang disebabkan oleh lampu penerangan tidak memenuhi kriteria fasilitas yang tidak ditempatkan tepat pada jalur penyeberangan jalan kemudian kurangnya rambu peringatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki dan alat pengendali kecepatan. Faktor perilaku yaitu kecepatan sepeda motor dan kendaraan ringan yang masih melaju dengan melebihi batas kecepatan yang sesuai standar.
2. Faktor risiko teknis yaitu aspek geometrik jalan meliputi lebar jalan, jumlah jalur lalu lintas, kreb dan sudut penyeberangan. Dari aspek prasarana yaitu jalur sepeda, penerangan jalan, halte bus, persimpangan dan marka melintang. Dan dari aspek visibilitas yaitu visibilitas marka, visibilitas pejalan kaki, visibilitas rambu jalan. Faktor risiko perilaku yaitu kecepatan pengguna jalan.
3. Dari analisis risiko menggunakan metode eksplorasi dapat disimpulkan bahwa terdapat satu tempat penyeberangan pejalan kaki dengan nilai risiko 18,75 yang termasuk dalam kategori risiko berbahaya yaitu tempat penyeberangan pejalan kaki pada KM 7,6 yang menduduki peringkat pertama. Tempat penyeberangan pejalan kaki dengan kategori risiko tinggi yaitu tempat penyeberangan pejalan kaki KM 7, KM 7,9, KM 3 dan KM 8. Tempat penyeberangan pejalan kaki dengan kategori risiko sedang yaitu tempat penyeberangan pejalan kaki KM 6.
4. Dari hasil pengkategorian risiko tersebut dibuatlah usulan penanganan risiko yang berguna untuk mengurangi risiko akibat tempat penyeberangan pejalan kaki dengan kategori risiko

berbahaya, risiko tinggi dan risiko sedang. Penanganan yang dilakukan meliputi pemasangan lampu penerangan tepat pada jalur penyeberangan pejalan kaki, pemasangan rambu peringatan dan perintah fasilitas pejalan kaki serta penambahan *rumble strip*.

V.2 Saran

1. Dinas Perhubungan Kabupaten Karanganyar perlu berkoordinasi dengan Dinas Provinsi Jawa Tengah untuk melakukan pemeliharaan tempat penyeberangan pejalan kaki secara berkala dan mengaplikasikan hasil manajemen risiko di lapangan untuk meningkatkan keselamatan jalan. Terutama pada tempat penyeberangan pejalan kaki dengan kategori risiko berbahaya karena pada kondisi tersebut membahayakan bagi pejalan kaki maupun pengguna jalan lain, penanganan dilakukan maksimal dua minggu agar mengurangi risiko dan bahaya pada tempat penyeberangan pejalan kaki.
2. Untuk penelitian lanjutan, dalam melakukan identifikasi risiko tempat penyeberangan pejalan kaki dapat menambahkan parameter lain seperti perilaku pengguna jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Antov, D., Rõivas, T., Antso, I., & Sürje, P. (2011). *A Method For Pedestrian Crossing Risk Assessment. WIT Transactions on the Built Environment, 116*, 587–598. <https://doi.org/10.2495/UT110501>
- Cafiso, S., Alfonso, M., & Rojas, R. (n.d.). *Crosswalk Safety evaluation using a Pedestrian Risk Index as Traffic Conflict Measure*. 1–15.
- Idris, Z. (2007). *Jembatan Penyeberangan Di Depan Kampus UMS Sebagai Fasilitas Pejalan Kaki*. 7, 87–93.
- Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan.
- Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Kawasan Jalan Umum.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018, 1 (2018).
- Ninieck, A. (2009). *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*.
- OHSAS 18001. (2008). *Occupational health and safety management systems — Guidelines for the implementation of OHSAS 18001:2007*.
- Olszewski, P., Buttler, I., Czajewski, W., Dabkowski, P., Kraśkiewicz, C., Szagała, P., & Zielińska, A. (2016). Pedestrian Safety Assessment with Video Analysis. *Transportation Research Procedia, 14*, 2044–2053. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.172>
- Pashkevich, A., & Nowak, M. (2017). *Road safety risk assessment at pedestrian crossings: a case study from Sulkowice. Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport, 95*, 159–170. <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2017.95.15>
- Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, SE Menteri PUPR 5 (2017). https://simantu.pu.go.id/personal/img-post/197812092006042004/post/20190313135241__F__Pedoman_Fasilitas__Pejalan_Kaki.pdf
- Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, 2013 Menteri Pekerjaan Umum

- Republik Indonesia 8 (2014). [http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen PUPR No 03-2014.pdf](http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen_PUPR_No_03-2014.pdf)
- PM Nomor 13 Tahun 2014, (2014).
- Peraturan Menteri Republik Indosonesia Nomor 27 Tahun 2018, (2018).
- PM Nomor 67 Tahun 2018, (2018).
- Polres Kabupaten Karanganyar. (2020). *Data Kecelakaan Tahun 2016-2020*.
- Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009, (2009).
- Weik, M. H. (2000). Spot Speed. *Computer Science and Communications Dictionary*, 1643–1643. https://doi.org/10.1007/1-4020-0613-6_17992
- Wijanarko, E. (2017). Analisis Risiko Keselamatan Pengunjung Terminal Purabaya Menggunakan Metode Hirarc (Hazard Identification, Risk Assessment And Risk Control) Edo. 4, 9–15.