

BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Gambaran kinerja RUNK Kabupaten Sragen

Tabel 6. 1Kinerja RUNK Kabupaten Sragen

| PILAR | ASPEK | ITEM TERLAKSANA | TOTAL TERLAKSANA | % |
|--|--|------------------------|-------------------------|----------|
| PILAR 1 (MANAJEMEN KESELAMATAN JALAN) | a. Penyelarasan dan koordinasi keselamatan jalan | 2 dari 4 | 9 dari 20 | 35 % |
| | b. Protokol kelalulintasan kendaraan darurat | 0 dari 2 | | |
| | c. Riset keselamatan jalan | 0 dari 3 | | |
| | d. Surveillance cedera (<i>surveillance injury</i>) | 4 dari 5 | | |
| | e. Dana keselamatan jalan | 1 dari 2 | | |
| | f. Kemitraan keselamatan jalan | 0 dari 2 | | |
| | g. Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum | 0 dari 2 | | |
| | h. Penyempurnaan regulasi keselamatan jalan | 2 dari 2 | | |
| PILAR 2 (BADAN JALAN YANG BERKESELAMATAN) | a. Badan jalan yang berkeselamatan | 5 dari 5 | 22 dari 26 | 86 % |
| | b. Perencanaan dan pelaksanaan pekerjaan jalan | 6 dari 7 | | |
| | c. Perencanaan dan pelaksanaan perlengkapan jalan | 3 dari 3 | | |
| | d. Penerapan manajemen kecepatan | 2 dari 4 | | |
| | e. Menyelenggarakan peningkatan standar kelaikan jalan yang berkeselamatan | 2 dari 3 | | |
| | f. Lingkungan jalan yang berkeselamatan | 3 dari 3 | | |
| | g. Kegiatan tepi jalan yang berkeselamatan | 1 dari 1 | | |

| | | | | |
|--|--|----------|------------|--------|
| PILAR 3 (KENDARAAN YANG BERKESELAMATAN) | a. Kepatuhan pengoperasian kendaraan | 2 dari 2 | 11 dari 15 | 81,83% |
| | b. Penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji berkala dan uji tipe | 4 dari 4 | | |
| | c. Pembatasan kecepatan kendaraan | 1 dari 4 | | |
| | d. Penanganan <i>overloading</i> | 2 dari 3 | | |
| | e. Penghapusan kendaraan (<i>scrapping</i>) | 1 dari 1 | | |
| | f. Standar Keselamatan Angkutan Umum | 1 dari 1 | | |
| PILAR 4 (PERILAKU PENGGUNA JALAN YANG BERKESELAMATAN) | a. Pemeriksaan kondisi pengemudi | 4 dari 5 | 16 dari 23 | 72% |
| | b. Peningkatan sarana dan prasarana uji SIM | 3 dari 4 | | |
| | c. Penyempurnaan prosedur uji SIM | 1 dari 2 | | |
| | d. Pembinaan teknis sekolah mengemudi | 0 dari 4 | | |
| | e. Penanganan terhadap 5 faktor risiko utama plus | 6 dari 6 | | |
| | f. Penggunaan elektronik penegakan hukum | 1 dari 1 | | |
| | g. Kampanye keselamatan | 1 dari 1 | | |
| PILAR 5 (PENANGANAN PRA DAN PASCA KECELAKAAN) | a. Penanganan pra kecelakaan | 2 dari 2 | 15 dari 17 | 75 % |
| | b. Penanganan pasca kecelakaan | 2 dari 2 | | |
| | c. Penjaminan korban yang dirawat di RS rujukan | 3 dari 3 | | |
| | d. Pengalokasian premi asuransi dana keselamatan jalan | 0 dari 1 | | |
| | e. Riset pra dan <i>pasca</i> kejadian kecelakaan pada korban | 0 dari 1 | | |
| | f. Sistem Penanggulangan Gawat Darurat Terpadu (<i>Public Safety Center</i>) | 5 dari 5 | | |
| | g. Sistem komunikasi gawat darurat (<i>one access code</i>) | 2 dari 2 | | |
| | h. Asuransi pihak ketiga | 1 dari 1 | | |

Sumber : Analisis Tim PKP Kabupaten Sragen Sragen, 2019

2. Permasalahan yang terkait dengan 5 Pilar Keselamatan Transportasi Jalan

a. Pilar 1 (Manajemen Keselamatan Jalan)

- 3) Administrasi forum LLAJ tidak tertata, karena surat keputusan Bupati tentang pembentukan forum LLAJ di Kabupaten Sragen belum ditemukan kembali;
- 4) Forum LLAJ di Kabupaten Sragen tidak memiliki agenda pertemuan yang rutin dan terjadwal;
- 5) Belum ada pihak khusus yang bertugas mengawasi efektifitas dan keberlanjutan program keselamatan;
- 6) Belum adanya riset yang berkaitan dengan keselamatan jalan
- 7) Data kecelakaan dari instansi yang terkait belum terkonsolidasi;
- 8) Belum adanya badan khusus yang bertugas untuk mengelola dana terkait keselamatan jalan;
- 9) Kurangnya anggaran menyebabkan seksi kemitraan di Dinas Perhubungan Kabupaten Sragen tidak berjalan sebagaimana fungsinya;
- 10) Sistem manajemen keselamatan angkutan umum belum terlaksana.

b. Pilar 2 (Jalan yang Berkeselamatan)

- 1) Belum adanya implementasi inventarisasi dan penelitian lokasi rawan kecelakaan;
- 2) Manajemen kecepatan disuatu jalan belum diterapkan, serta hanya berpedoman pada ketetapan batas kecepatan berdasarkan kelas jalan, belum disesuaikan dengan kondisi eksisting jalan;
- 3) Masih banyak ditemukan jalan dengan kondisi rusak, khususnya didaerah yang jauh dari pusat kota Sragen.

- c. Pilar 3 (Kendaraan yang Berkeselamatan)
 - 2) Belum terdapat prosedur penanganan kecepatan di jalan;
 - 3) Belum terdapat teknologi untuk pembatas kecepatan di Kab. Sragen;
 - 4) Di kabupaten Sragen belum terdapat penerapan sistem denda untuk pelanggaran kecepatan;
 - 5) Belum adanya *Intellegent Transportation System* di Kabupaten Sragen.
- d. Pilar 4 (Pengguna Jalan yang Berkeselamatan)
 - 1) Belum tegasnya pembatasan hak mengemudi yang terkait faktor kondisi pengemudi;
 - 2) Belum adanya fasilitas sekolah mengemudi secara formal;
 - 3) Satlantas Polres Sragen belum menerapkan mengenai Demerit *Point Sytem*;
 - 4) Belum adanya pembinaan teknis sekolah mengemudi
- e. Pilar 5 (Penanganan *Pasca* Kecelakaan)
 - 1) Belum tersedia dana keselamatan jalan yang bersumber dari premi asuransi premi asuransi kecelakaan lalu lintas
 - 2) Belum ada program penelitian mengenai penanganan korban *pasca* kecelakaan

3. Hasil Analisa Data Kecelakaan

Dari hasil analisa data kecelakaan dapat disimpulkan:

a. Lokasi Rawan Kecelakaan

Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan 3 metode yaitu metode EAN, metode frekuensi dan metode *Z-score* didapatkan lokasi rawan kecelakaan yang diklasifikasikan berdasarkan status jalan (jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten).

- 1) Dari hasil akumulasi analisis lokasi rawan kecelakaan di jalan nasional yang ada di Kabupaten Sragen dengan perbandingan menggunakan 3 metode, dari 10 ruas jalan hanya 2 lokasi yang teridentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan yaitu ruas jalan nasional Ngawi-Sragen dan ruas jalan nasional Solo-Sragen.

- 2) Dari hasil akumulasi analisis lokasi rawan kecelakaan di jalan provinsi yang ada di Kabupaten Sragen dengan perbandingan menggunakan 3 metode, dari 10 ruas jalan hanya 2 yang teridentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan yaitu ruas jalan provinsi Sukowati dan ruas jalan provinsi Solo-Purwodadi.
- 3) Dari hasil akumulasi analisis lokasi rawan kecelakaan di jalan kabupaten yang ada di Kabupaten Sragen dengan perbandingan menggunakan 3 metode, dari 10 ruas jalan hanya 2 yang teridentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan yaitu ruas jalan kabupaten Gemolong-Brumbung dan ruas jalan Masaran-Plupuh.

b. Perangkingan Lokasi Rawan Kecelakaan

Berdasarkan hasil perangkingan lokasi rawan kecelakaan, dengan menggunakan metode pembobotan terhadap korban MD, LB dan LR didapatkan bahwa lokasi rawan kecelakaan yang paling rawan di jalan nasional yaitu pada ruas jalan nasional Solo-Sragen dengan total angka 1.103. Sedangkan lokasi rawan kecelakaan yang paling rawan di jalan provinsi yaitu pada ruas jalan provinsi Solo-Purwodadi dengan total angka 973. Dan lokasi rawan kecelakaan yang paling rawan di jalan kabupaten yaitu pada ruas jalan Masaran-Plupuh dengan total angka 125.

c. Lokasi Titik Rawan Kecelakaan

Berdasarkan analisa dari ketiga ruas jalan lokasi rawan kecelakaan, maka didapatkan *blackspot* sebagai berikut :

Tabel 6. 2 Lokasi Titik Rawan Kecelakaan

| No. | Ruas Jalan | Lokasi Titik Rawan | Status Jalan |
|-----|----------------------|--|-----------------|
| 1. | Jalan Solo-Sragen | Patung Semangka Masaran | Jalan Nasional |
| 2. | Jalan Solo-Purwodadi | Turunan desa Bogorame dan pertigaan Karangjati | Jalan Provinsi |
| 3. | Jalan Masaran-Plupuh | Desa Mrakean (depan Koperasi Bina Insan Mandiri) | Jalan Kabupaten |

Sumber: Hasil Analisis Tim PKP Kabupaten Sragen, 2019

d. Faktor Penyebab Kecelakaan

Penyebab kecelakaan pada lokasi rawan kecelakaan :

Tabel 6. 3Tabel Penyebab Kecelakaan

| No. | Ruas Jalan | Penyebab |
|-----|--|---|
| 1 | Solo-Sragen (Patung Semangka Masaran) | <ul style="list-style-type: none"> a. Tingginya kecepatan kendaraan terutama kendaraan yang melaju ke arah Sragen b. Perilaku pengemudi yang tidak berkeselamatan, terutama banyaknya kendaraan yang menyalip pada lokasi turunan dengan marka tengah utuh. c. Terdapat beberapa kerusakan jalan. d. Terdapat beberapa kerusakan perlengkapan jalan (marka pudar, rambu terhalang, dll) |
| 2 | Solo-Purwodadi (Turunan desa Bogorame dan Karangjati) | <p>Karangjati :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Banyaknya perilaku pengemudi yang tidak berkeselamatan (tidak menggunakan helm, tidak menyalakan lampu utama pada siang hari, pengguna sepeda motor yang memboncengkan lebih dari 2 penumpang, kendaraan yang menyalip pada marka utuh) b. Terdapat beberapa kerusakan perkerasan jalan c. Terdapat beberapa kerusakan dan kurangnya fasilitas perlengkapan jalan (marka pudar, rambu rusak dan pudar, PJU hilang dan rusak, bahu jalan tidak diperkeras) <p>Bogorame :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Tingginya kecepatan kendaraan b. Perilaku pengguna jalan yang tidak berkeselamatan (tidak menggunakan helm, gerakan menyalip yang berbahaya, dll) c. Terdapat beberapa kerusakan perkerasan jalan d. Kurangnya fasilitas perlengkapan jalan (marka, rambu) |

| | | |
|---|--|---|
| 3 | Masaran-Plupuh (Pertigaan dekat jembatan tol Soker) | <ul style="list-style-type: none"> a. Tingginya kecepatan kendaraan b. Perilaku pengguna jalan yang tidak berkeselamatan (tidak menggunakan helm, memboncengkan lebih dari 2 penumpang) c. Banyaknya konflik lalu lintas terutama saat jam sibuk d. Kurangnya fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka) |
|---|--|---|

Sumber: Hasil Analisis Tim PKP Kabupaten Sragen, 2019

B. Saran

Dari hasil kesimpulan yang ada, maka saran yang dapat diberikan kepada seluruh *stakeholder* keselamatan di Kabupaten Sragen agar senantiasa meningkatkan koordinasi dan mulai menyusun program-program yang secara khusus untuk bidang keselamatan transportasi jalan, kemudian melakukan pengukuran kinerja keselamatan dari masing-masing *stakeholder* setiap tahunnya, sehingga dapat dilakukan evaluasi guna dalam penyusunan program berikutnya.

1. Dari implementasi pilar 1, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah :
 - a. Forum LLAJ seharusnya memiliki agenda rapat yang terjadwal untuk membahas segala permasalahan terkait LLAJ yang ada serta melakukan evaluasi program yang telah dilaksanakan.
 - b. Perlu adanya tugas khusus mengenai keselamatan jalan pada forum LLAJ yaitu dengan dibentuknya kelompok kerja penanganan kecelakaan.
 - c. Perlu adanya penelitian dan lembaga khusus yang fokus mengenai riset tentang keselamatan transportasi jalan.
 - d. Perlu adanya sistem informasi kecelakaan yang terpadu, untuk mengkonsolidasikan data kecelakaan dari berbagai pihak.
 - e. Membentuk badan pengelola dana keselamatan jalan, dalam hal ini bisa dilaksanakan oleh forum LLAJ.
 - f. Perlu adanya implementasi kemitraan keselamatan jalan dengan dunia usaha maupun masyarakat.

- g. Perlu dilakukan sosialisasi mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum.
2. Implementasi pilar 2, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah :
- a. Perlu dilakukan penelitian lokasi rawan kecelakaan guna mengurangi angka kecelakaan di Kabupaten Sragen.
 - b. Menciptakan jalan yang berkeselamatan dari mulai identifikasi masalah sampai kepada penanganan jalan serta pembentukan tim laik fungsi jalan.
 - c. Sebelum menetapkan manajemen kecepatan sebaiknya dilakukan survei terlebih dahulu terhadap jalan tersebut agar manajemen kecepatan mempertimbangkan kondisi eksisting jalan dengan regulasi yang ada.
 - d. Penerapan manajemen kecepatan ditingkatkan lagi dari proses pengkajian, hingga pengawasan terhadap implementasi manajemen kecepatan.
 - e. Perlu dilakukan pendataan kembali jalan yang rusak guna memperbaikinya.
 - f. Ruas-ruas jalan yang teridentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan agar dapat segera ditangani supaya kejadian kecelakaan di lokasi rawan kecelakaan tidak bertambah.
3. Implementasi pilar 3, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah :
- a. Melaksanakan pengendalian dan pengawasan terhadap pembatasan kecepatan kendaraan secara kontinyu.
 - b. Perlu dilakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai bahaya *overloading*
 - c. Melakukan pencegahan kelebihan beban muatan pada kendaraan dengan menerapkan ITS (*Intelligent Transport System*) pada kendaraan angkutan barang.
 - d. Melaksanakan pengembangan riset dan desain kendaraan bermotor.
 - e. Penjaminan keselamatan kendaraan melalui pengujian kendaraan bermotor harus senantiasa diawasi dan ditingkatkan proses penyelenggaraanya.

4. Implementasi pilar 4, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah :
 - a. Perlu adanya aturan yang tegas mengenai hak pengemudi terkait faktor kondisi pengemudi
 - b. Menyediakan fasilitas pendidikan pengemudi
 - c. Menerapkan *demerit point sistem*
 - d. Menjamin terselenggaranya pembinaan teknis sekolah mengemudi dengan baik (akreditasi, standarisasi, pelatihan SDM sekolah mengemudi)
 - e. Meskipun sosialisasi dan kampanye terkait keselamatan jalan sudah sering dilakukan, namun masih ditemukan beberapa pelanggaran-pelanggaran oleh pengguna jalan yang tidak berkeselamatan. Sehingga perlu adanya teknik sosialisasi yang harus ditingkatkan lagi, pemberian peringatan dan penilangan yang tegas.
5. Implementasi pilar 5, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah :
 - a. Program rehabilitasi pasca kecelakaan
 - b. Alokasi sebagian dana premi asuransi untuk dana keselamatan jalan
 - c. Perlu adanya riset pra dan *pasca* kecelakaan pada korban kecelakaan.
6. Rekomendasi di Lokasi Rawan Kecelakaan
 - a. Perbaikan perlengkapan jalan yang rusak di masing-masing lokasi yang sudah diuraikan di bab 5.
 - b. Pemasangan perlengkapan jalan yang dibutuhkan dan belum ada dilokasi
 - c. Perbaikan perkerasan jalan yang rusak
 - d. Sosialisasi keselamatan jalan untuk meningkatkan kesadaran manusia.

DAFTAR PUSTAKA

- ____,2009. Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan:Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta
- ____,2012. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang *Kendaraan Departemen Perhubungan*, Departemen Perhubungan: Direktorat Perhubungan Darat. Jakarta
- ____,2015. Peraturan Pemerintah nomor 26 Tahun 2015 tentang *Petunjuk Teknis Pemasangan Perlengkapan Jalan*, Departemen Perhubungan: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta
- ____,2014. Peraturan Pemerintah nomor 13 tentang *Rambu Lalu Lintas*, Departemen Perhubungan:Direktorat Perhubungan Darat. Jakarta.
- ____,2015. Peraturan Menteri nomor 26 Tahun 2015 tentang *Standar keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan*.Departemen Perhubungan:Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta
- ____2011.Peraturan Menteri nomor 13/PRT/M/2011 tentang *Tata Cara Pemeliharaan Jalan*, Jakarta:Kementrian Pekerjaan Umum
- ____2004. Keputusan Menteri Perhubungan No 09 Tahun 2004 tentang *Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor*. Departemen Perhubungan:Direktorat Perhubungan Darat.Jakarta
- ____,1993. Keputusan Menteri Perhubungan No 71 tentang *Pengujian Kendaraan Bermotor*. Departemen Perhubungan:Direktorat Perhubungan Darat.Jakarta
- ____, 1993. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 tentang *Persyaratan Ambang Batas dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri, dan Bak Muatan serta Komponen – komponennya*. Departemen Perhubungan. Jakarta
- ____1993. Peraturan Pemerintah nomor 44 Tahun 1993 tentang *Kendaraan dan Pengemudi*, Departemen Perhubungan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta

- ____. 2004. Undang - Undang nomor 32 Tahun 2004 tentang *Pemerintah Daerah*, Departemen Perhubungan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- ____. 2011. Peraturan Pemerintah nomor 37 Tahun 2011 tentang *Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Jakarta
- ____. (2012). *Lampiran Direktorat Jendral Bina Marga No 22.2/KTSP/Dp/2012 tentang Manual Desain Perkerasan Jalan*.
- Korlantas RI, 2015. *Jumlah Kejadian dan Kecelakaan di Indonesia*. <http://korlantasirsms.info/graph/accidentTypeTable>. Diakses tanggal 21 Maret 2019
- Badan Pusat Statistik. 2015. *Sragen Dalam Angka 2015*. Kabupaten Sragen: Badan Pusat Statistik.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda). 2015. *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2016-2021*. Sragen
- Peraturan Daerah Kabupaten Sragen Nomor 11 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah
- Peraturan Menteri Dalam Negeri No 37 Tahun 2011 tentang *Pedoman Penyusunan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2011*
- Suripno, 2010. *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035*. Forum lalu Lintas dan Angkutan Jalan Departemen Perhubungan.
- Sragen. Peraturan Bupati Sragen No 115 tahun 2011 tentang *Penjabaran tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Badan Perencanaan Pembangunan Daerah*