

BAB VI PENUTUP

VI.1 Kesimpulan

Berikut ini adalah beberapa kesimpulan hasil pelaksanaan kajian tentang keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Klaten.

1. Penyelenggaraan program masing-masing pilar dalam RUNK banyak yang sudah dilaksanakan oleh instansi terkait namun ada beberapa program dari pilar dalam RUNK yang belum terlaksana ataupun belum terlaksana secara maksimal karena belum tahun dan paham mengenai prosedur pelaksanaan. Berdasarkan hasil inventarisasi program-program di dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 mencapai 82,64%, dengan rincian pencapaian: Pilar-1 sebesar 78,75%, Pilar-2 sebesar 88,87%, Pilar-3 sebesar 83,33%, Pilar-4 sebesar 93,75%, dan Pilar-5 sebesar 68,54%.
2. Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan 4 metode penentuan LRK dan perankingan LRK tiap status jalan dari 335 ruas jalan terdapat 3 jalan yang merupakan *blacklink* tertinggi dari setiap status jalan yaitu Jalan Jogja-Solo untuk Jalan Nasional, Jalan Cawas-Pedan untuk Jalan Provinsi, dan Jalan Pemuda untuk Jalan Kabupaten selanjutnya analisis lebih lanjut mengenai perencanaan perbaikan telah dibahas pada Bab V.
3. Profil kecelakaan di Kabupaten Klaten terdiri dari:
 - a) Kecelakaan berdasarkan jenis kecelakaan paling tinggi yaitu kecelakaan depan samping dengan presentase 33%.
 - b) Kecelakaan berdasarkan golongan kecelakaan paling tinggi yaitu kecelakaan sedang dengan presentase 81%.
 - c) Kecelakaan berdasarkan status jalan paling tinggi yaitu jalan desa dengan presentase 32%.
 - d) Kecelakaan berdasarkan kelas jalan paling tinggi yaitu jalan kelas III dengan presentase 56%.

- e) Kecelakaan berdasarkan fungsi jalan paling tinggi yaitu jalan kolektor dengan presentase 56%.
 - f) Kecelakaan berdasarkan bentuk jalan paling tinggi yaitu jalan lurus dengan presentase 75%.
 - g) Kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan paling tinggi yaitu kendaraan sepeda motor dengan presentase 80%.
 - h) Kecelakaan berdasarkan kawasan kejadian paling tinggi yaitu kawasan perumahan dengan prosentase 50%.
 - i) Kecelakaan berdasarkan waktu kejadian paling tinggi yaitu pukul 06.00-09.00 dengan prosentase 21%.
 - j) Kecelakaan berdasarkan profesi paling tinggi yaitu karyawan swasta dengan prosentase 29%.
 - k) Kecelakaan berdasarkan jenis kelamin paling tinggi yaitu laki-laki dengan prosentase 74%.
 - l) Kecelakaan berdasarkan usia paling tinggi yaitu 16-20 tahun dengan prosentase 23%.
 - m) Kecelakaan berdasarkan tingkat pendidikan paling tinggi yaitu SLTA dengan prosentase 78%.
 - n) Kecelakaan berdasarkan kepemilikan SIM paling tinggi yaitu tanpa sim dengan prosentase 58%.
 - o) Kecelakaan berdasarkan alat keselamatan paling tinggi yaitu tidak menggunakan helm dengan prosentase 84%.
4. Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan 4 metode penentuan DRK dan perankingan DRK tiap status jalan dari 338 ruas jalan di Kabupaten Klaten terdapat *stationer* yang merupakan *blacklink* tertinggi dari setiap status jalan yaitu Jalan Jogja-Solo untuk jalan nasional, Jalan Cawas-Pedan untuk jalan provinsi, dan Jalan Pemuda untuk jalan kabupaten.
 5. Berdasarkan hasil analisis DRK, rekomendasi yang diharapkan telah dibahas di Bab V.

VI.2 Saran

Saran terhadap pelaksanaan kinerja keselamatan jalan di Kabupaten Klaten diantaranya yaitu:

1. Perlu adanya forum sebagai pengenalan RUNK ke berbagai instansi terutama terkait pembahasan mengenai 5 pilar keselamatan lalu lintas agar tiap-tiap stakeholder saling berkoordinasi dan paham akan peran dan tanggungjawab guna meningkatkan program-program keselamatan agar target RUNK dapat tercapai.
2. Perlu adanya pelaksanaan terkait program-program RUNK yang belum terlaksana serta mengoptimalkan program RUNK yang telah terlaksana.
3. Perlu adanya evaluasi dalam setiap berbagai capaian atau kegiatan kinerja RUNK yang nantinya akan menjadi acuan untuk membentuk peningkatan program-program keselamatan yang dinilai masih belum optimal.
4. Perlu adanya penanganan segera terhadap lokasi rawan kecelakaan baik dari segi jalan, perlengkapan jalan, serta bahaya sisi jalan dan koordinas terpadu oleh 5 stakeholder pilar keselamatan dalam penanganan lokasi rawan kecelakaan.
5. Perlu adanya penilaian secara kualitatif terhadap pencapaian indikator RUNK yang lebih spesifik.
6. Rekomendasi penanganan pada daerah rawan kecelakaan yang diusulkan harus diterapkan dan dikoordinasikan oleh *stakeholder* pilar keselamatan guna mengurangi fatalitas kecelakaan dan menghilangkan daerah rawan kecelakaan.
7. Perlu adanya sosialisasi keselamatan lalu lintas agar angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas menurun.
8. Perlu adanya evaluasi terhadap kebutuhan prasarana jalan khususnya perlengkapan jalan dan penambahan/pengurangan dan fasilitas keselamatan jalan lalu lintas dengan ukuran dan posisi yang benar sehingga tujuan diadakannya bisa tercapai yaitu untuk mengurangi nilai kecelakaan.

9. Rekomendasi perlengkapan jalan di beberapa titik rawan kecelakaan yang divisualisasikan pada QGIS dan dapat diakses dengan *barcode* tersedia pada Lampiran 21.

DAFTAR PUSTAKA

- Azizah, U. (2015). *Analisis Penentuan dan Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan di Jalur Nasional Kota Tangerang Selatan*. Skripsi, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan.
- Badan Pusat Statistik Klaten. (2016). *Klaten dalam Angka Tahun 2016*. Klaten: Badan Pusat Statistik Klaten.
- Badan Pusat Statistik Klaten. (2017). *Klaten dalam Angka Tahun 2017*. Klaten: Badan Pusat Statistik Klaten.
- Badan Pusat Statistik Klaten. (2018). *Klaten dalam Angka Tahun 2018*. Klaten: Badan Pusat Statistik Kabupaten Klaten.
- Badan Pusat Statistik Klaten. (2019). *Klaten dalam Angka Tahun 2019*. Klaten: Badan Pusat Statistik Kabupaten Klaten.
- Badan Pusat Statistik Klaten. (2020). *Klaten dalam Angka Tahun 2020*. Klaten: Badan Pusat Statistik Kabupaten Klaten.
- Direktorat Bina Marga. (1997). *Highway Capacity Manual Project (HCM)*. Jakarta: Direktorat Bina Marga.
- Hasan. (2015). In U. Azizah, *Analisis Penentuan dan Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan di Jalur Nasional Kota Tangerang Selatan*. Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2010). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 14/PRT/M/2010*. Jakarta: Sekretariat Kementrian Pekerjaan Umum.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2010). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan*. Jakarta: Sekretariat Kementrian Pekerjaan Umum.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2015). *Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 248/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Ruas*

Jalan dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya sebagai Jalan Arteri dan Jalan Kolektor. Jakarta: Sekretariat Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Kementerian Perhubungan. (2014). *SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 tentang Zona Selamat Sekolah.* Jakarta: Sekretariat Kementerian Perhubungan.

Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2012). *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi.* Jakarta: Sekretariat Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pemerintah Republik Indonesia. (2011). *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035.* Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia. (2004). *Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.* Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Jakarta: Sekretariat Negara.

United Nations General Assembly. (2010). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2035.*

Wedasana, A. (2011). *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis.* Skripsi, Universitas Udayana, Program Magister Studi Teknik Sipil.