

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kinerja Pilar 1 yaitu Manajemen Keselamatan Jalan mencapai 71,5 %, kinerja Pilar 2 yaitu Jalan yang Berkeselamatan mencapai 90,57 %, kinerja Pilar 3 yaitu Kendaraan Berkeselamatan mencapai 87%, kinerja Pilar 4 yaitu Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan mencapai 97,5 %, kinerja Pilar 5 yaitu Penanganan Pasca Kecelakaan mencapai 60 %. Sedangkan keberhasilan kinerja penyelenggaraan program keselamatan berdasarkan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan berhasil menurunkan tingkat fatalitas/10.000 kendaraan dalam kurun waktu empat tahun terakhir (2015 sampai dengan 2018), berdasarkan indeks fatalitas per 100.000 populasi hanya berhasil menurunkan tingkat fatalitas/100.000 populasi pada tahun 2017, dan berdasarkan *Case Fatality Rate* (CFR) telah berhasil sepenuhnya dalam kurun waktu 5 tahun (2014 sampai dengan 2018) untuk menurunkan tingkat fatalitas.
2. Tingkat kecelakaan di Kabupaten Semarang menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan/100.000 penduduk mengalami peningkatan dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2016 yaitu 40,81/100.000 penduduk menjadi 54,23/100.000 penduduk, namun pada tahun 2017 mengalami penurunan dan tahun 2018 mengalami peningkatan dari 46,62/100.000 penduduk menjadi 47,94/100.000 penduduk. Tingkat kecelakaan per 10.000 kendaraan pada tahun 2014 sampai dengan 2016 mengalami peningkatan dari 12,60/10.000 kendaraan menjadi 13,66/10.000 kendaraan dan mengalami penurunan sampai tahun 2018 menjadi 11,01/10.000 kendaraan. Tingkat fatalitas per 10.000 kendaraan dalam kurun waktu 5 tahun terakhir mengalami penurunan dari 4,53/10.000 kendaraan menjadi 1,83/10.000 kendaraan. Tingkat kecelakaan per 10.000 kepemilikan SIM dari tahun 2014 sampai dengan 2017 mengalami peningkatan dari 112,39 menjadi 170,00 sedangkan pada tahun 2017 mengalami penurunan menjadi 64,39 dan tahun 2018 mengalami peningkatan menjadi 119,22. Sedangkan, tingkat kecelakaan per tingkat kematian dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2019 menunjukkan tren penurunan yaitu dari 0,36

menjadi 0,17. Berdasarkan identifikasi daerah rawan kecelakaan menggunakan metode AEK menunjukkan bahwa daerah yang merupakan *blackspot* berdasarkan status jalan dengan peringkat 2 tertinggi yaitu Jalan Soekarno Hatta dan Jalan Raya Salatiga – Solo untuk jalan berstatus nasional, Jalan Raya Salatiga – Kopeng dan Jalan Lemah Abang – Bandungan untuk jalan berstatus provinsi, Jalan Muncul Raya dan Jalan Kartini Bawen untuk jalan berstatus kabupaten.

3. Berdasarkan analisis daerah rawan kecelakaan berdasarkan status jalan dan hasil survei eksisting menunjukkan bahwa semua lokasi *blackspot* perlu dipasang rambu lalu lintas yang sesuai kebutuhan berdasarkan kondisi jalan yang ada sehingga dapat memberikan informasi yang cukup kepada pengguna jalan dan memenuhi standar jalan berkeselamatan berupa *self-explaining road*. Sedangkan, untuk rekomendasi yang menjadi penanganan prioritas selain rambu lalu lintas pada setiap lokasi *blackspot* diantaranya pada Jalan Soekarno Hatta perlu penambahan jumlah frekuensi *rumble strip*, pemasangan paku jalan pada marka tepi untuk meningkatkan kewaspadaan pengemudi khususnya saat malam hari, dan pembuatan *rest area* yang terletak di sekitar Ruas Jalan Soekarno Hatta. Pada Ruas Jalan Raya Salatiga – Solo perlu adanya pemisah arah (median) untuk mengurangi interaksi kendaraan lawan arah dan *rumble strip* untuk mengurangi kecepatan kendaraan. Pada Ruas Jalan Raya Salatiga – Kopeng perlu adanya lampu penerangan jalan umum dan delineator untuk meningkatkan kewaspadaan pengemudi serta pemasangan *guardrail* untuk mengurangi fatalitas jika terjadi kecelakaan. Pada Ruas Jalan Lemah Abang-Bandungan perlu adanya pemasangan cermin tikung pada jalan akses untuk memperluas jarak pandang pengguna jalan di jalan minor sehingga dapat berhati-hati dan memprioritaskan lalu lintas di jalan mayor. Pada Ruas Jalan Muncul Raya perlu adanya peningkatan permukaan jalan (*levelling*) dan perbaikan drainase agar air dari sumber tidak naik ke badan jalan sehingga permukaan jalan tidak licin. Pada Ruas Jalan Kartini Bawen perlu adanya perbaikan marka jalan untuk mengatur lalu lintas pengguna jalan, penambahan zebra cross, dan penambahan *rumble strip* untuk meningkatkan kewaspadaan pengemudi dan mengendalikan kecepatan.

B. Saran

1. Bagi Badan Perencanaan Penelitian dan Pembangunan Kabupaten Semarang
 - a. Barenlitbangda Kabupaten Semarang perlu melaksanakan peningkatan koordinasi dengan instansi terkait yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan setiap pilar sehingga dapat diketahui kekurangan dan hambatan dalam penyelenggaraan program keselamatan agar dapat meningkatkan keselamatan jalan di Kabupaten Semarang.
 - b. Pembentukan kelompok kerja penanganan kecelakaan perlu dilaksanakan yang dapat terdiri dari instansi seperti barenlitbangda, dinas pekerjaan umum, dinas perhubungan, kepolisian, serta rumah sakit yang dapat bertugas untuk melakukan penanganan pasca kecelakaan dengan melaksanakan kajian terhadap segala aspek yang dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan sehingga meminimalisir jumlah kejadian kecelakaan dan fatalitas korban.
 - c. Pembuatan pedoman kelalunlntasan kendaraan darurat yang mencakup akses komunikasi, akses jalan, dan SOP penanganan perlu dilakukan agar penanganan terhadap korban yang terlibat kecelakaan atau situasi darurat lainnya dapat berjalan dengan cepat dan tepat sehingga dapat mencapai golden time yang bertujuan untuk meminimalisir resiko, bahaya, dan fatalitas korban.
 - d. Banyaknya kejadian kecelakaan sangat penting untuk dikaji terkait dengan penyebab kecelakaan sehingga perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui faktor utama penyebab kecelakaan dan dilakukan perbaikan yang tepat yang bertujuan agar tidak terjadi kecelakaan dengan penyebab yang sama.
 - e. Pengumpulan data kecelakaan setiap tahun dari berbagai instansi seperti satlantas, rumah sakit, dan jasa raharja perlu dilakukan oleh Barenlitbangda Kabupaten Semarang agar data kecelakaan dapat direpresentasikan dalam jumlah yang akurat.
 - f. Pengembangan sistem informasi manajemen keselamatan selama ini hanya dilaksanakan oleh Polres Semarang yaitu IRSMS sehingga Barenlitbangda Kabupaten Semarang perlu melakukan pengembangan yang sama terkait keselamatan jalan yang dapat mencakup informasi

mengenai pelaksanaan program keselamatan pada tiap pilar. Hal ini bermanfaat sebagai bahan evaluasi terhadap instansi terkait sehingga dapat meningkatkan penyelenggaraanya.

- g. Pedoman kemitraan antara dunia bisnis dan masyarakat perlu dibuat sehingga tersedia peraturan yang dapat meningkatkan kesadaran keselamatan baik untuk pemilik bisnis dan masyarakat yang menjadi konsumennya.

2. Bagi Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Semarang

- a. Pelaksanaan pekerjaan jalan di Kabupaten Semarang telah menggunakan standar kelaikan jalan yang ditetapkan, akan tetapi dalam proses pekerjaan jalan para pekerja tidak menggunakan APD yang lengkap sehingga perlu adanya peningkatan penggunaan APD untuk pelindung diri.
- b. Pelaksanaan uji laik fungsi jalan perlu dilaksanakan untuk menjamin jalan yang beroperasi telah memenuhi standar kelaikan yang ditetapkan sehingga dapat menjamin keselamatan pengguna jalan.

3. Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang

- a. Inspeksi keselamatan jalan khususnya pemeriksaan terhadap rambu lalu lintas perlu dilaksanakan untuk menjamin rambu lalu lintas yang terpasang masih dalam kondisi optimal dan jika ditemukan defisiensi atau kerusakan dapat segera dilakukan perbaikan sehingga jalan yang dibangun dapat memenuhi standar keselamatan jalan yaitu *self explaining road* yang memadai.
- b. Pembentukan sistem pengujian yang berbasis komputerisasi mulai dari pendaftaran secara *online*, pembayaran yang dilakukan melalui Anjungan Tunai Mandiri (ATM), pelaksanaan pengujian kendaraan menggunakan alat yang berbasis digital. Sistem pengujian yang sudah berbasis komputer akan mempermudah pekerjaan selama pengujian berkala serta database dapat tersimpan dalam perangkat lunak.
- c. Pelaksanaan *Intelligent Transport System (ITS)* guna pengawasan kendaraan barang dapat bekerja sama dengan perusahaan angkutan barang untuk memasang *gps track* guna mengetahui rute perjalanan selama kendaraan barang dijalan.

- d. Partisipasi gerakan *Say No to Overloading* dapat diperluas tidak hanya untuk pengemudi dan awak kendaraan, melainkan dengan pendekatan secara kepada perusahaan angkutan barang dan perusahaan logistik tentang *overloading*.
 - e. Penyempurnaan fungsi jembatan timbang dengan membangun gudang bongkar muat untuk menyimpan barang kendaraan yang muatannya berlebih. Penjagaan untuk pengamanan barang belum ada petugas di jembatan timbang yang menjaga, diharapkan terdapat petugas yang ditunjuk khusus untuk mengawasi muatan yang *overload*.
 - f. Penambahan 1 penguji lanjutan.
4. Bagi Lembaga Kursus Pengemudi
- a. Lembaga Kursus Pengemudi (LKP) yang terdapat di Kabupaten Semarang perlu mengajukan akreditasi agar lembaga tersebut dapat memenuhi syarat sesuai standar yang telah ditetapkan sehingga dapat menciptakan calon pengemudi yang memiliki perilaku keselamatan dalam berlalu lintas karena sejauh ini baru terdapat 1 lembaga LKP yang baru terakreditasi.
5. Bagi Dinas Kesehatan Kabupaten Semarang
- a. Perlu adanya pemeriksaan kesehatan pengemudi ketika hari-hari besar seperti pada saat libur natal dan tahun baru.
 - b. Pembentukan kerja sama dengan instansi terkait yang mengelola tentang dana keselamatan seperti PT Jasa Raharja untuk memaksimalkan penanganan korban kecelakaan baik fasilitas selama penanganan maupun sarana dan prasarana.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 1993. *Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor : KEPMENLH/35/10/1993 tentang Buangan dari Kendaraan Bermotor.* Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup
- _____. 1994. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 1994 tentang Pendidikan Mengemudi Kendaraan Bermotor.* Jakarta
- _____. 1995. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 1995 tentang Usaha Kecil.* Jakarta
- _____. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia.* Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga
- _____. 2002. *Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 18 Tahun 2002 tentang Pengujian Kendaraan Bermotor.* Semarang
- _____. 2004. *Pedoman Perencanaan Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas.* Jakarta
- _____. 2004. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.* Jakarta
- _____. 2006. *Peraturan Menteri Lingkungan Hidup. Nomor: PERMENLH/05/2006 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Lama.* Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup
- _____. 2006. *Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.* Jakarta
- _____. 2008. *Pedoman Analisis Beban Kerja di Lingkungan Departemen Dalam Negeri dan Pemerintah Daerah.* Jakarta
- _____. 2009. *Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.* Jakarta
- _____. 2011. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.* Jakarta

- _____. 2011. *Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*. Jakarta
- _____. 2011. *Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta
- _____. 2011. *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035*. Jakarta
- _____. 2012. *Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi*. Jakarta
- _____. 2012. *Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan*. Jakarta
- _____. 2012. *Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Angkutan Jalan*. Jakarta
- _____. 2014. *Keputusan Bupati Semarang Nomor 551 Tahun 2014 tentang Pembentukan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Semarang*. Semarang
- _____. 2014. *Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta
- _____. 2015. *Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Semarang
- _____. 2015. *Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2015 tentang Standar Pendidikan Nasional*. Jakarta
- _____. 2015. *Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*. Jakarta
- _____. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan No 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor*. Jakarta

_____. 2016. *Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Rencana Jangka Menengah Daerah Kabupaten Semarang Tahun 2016-2021*. Semarang

_____. 2017. *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara*. Jakarta

_____. 2017. *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta

_____. 2017. *Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta

Badan Perencanaan Penelitian Dan Pengembangan Daerah Kabupaten Semarang. 2018. *Sistem Informasi Pembangunan Daerah (SIPD) Kabupaten Semarang*. Semarang: Barenlitbangda Kabupaten Semarang

Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2014. *Semarang dalam Angka Tahun 2014*. Semarang

Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2015. *Semarang dalam Angka Tahun 2015*. Semarang

Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2016. *Semarang dalam Angka Tahun 2016*. Semarang

Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2017. *Semarang dalam Angka Tahun 2017*. Semarang

Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2018. *Semarang dalam Angka Tahun 2018*. Semarang

Badan Standarisasi Nasional. 2004. *Geometri Jalan Perkotaan RSNI T-14- 2004*. Jakarta: Badan Penerbit Standar Nasional Indonesia

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.1076/KP.108/DRJD/2005 tentang*

Kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor. Jakarta: Kementerian Perhubungan

Hyden, C. 1987. *The Development Of A Method For Traffic Safety Evaluation : The Swedish Traffic Conflict Technique.* Lund : Lund

Hobbs, F.D. 1979. *Traffic Planning And Engineering 2nd Edition.* England: University of Birmingham