

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penilaian kinerja keselamatan kota Balikpapan yang telah dilakukan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil penghitungan pencapaian masing-masing program pada setiap pilar, diketahui bahwa pencapaian penyelenggaraan RUNK Jalan di Kota Balikpapan adalah sebesar 69%. Untuk Pilar 1, penyelenggaraan yang telah dicapai adalah sebesar 45%, Pilar 2 sebesar 63%, Pilar 3 sebesar 76%, Pilar 4 sebesar 78% dan Pilar 5 sebesar 40%.
2. Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum di kota Balikpapan berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada dua perusahaan otobus telah dilaksanakan dengan baik, namun beberapa elemen belum dilaksanakan karena kekurangan SDM yang berkompeten. Kekurangan dalam hal pembinaan keterampilan pengemudi yang dikarenakan pelatihan dan kompetensi pengemudi maupun SDM tidak dilakukan secara berkala dan belum adanya pengaturan untuk mengintegrasikan sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum swasta.
3. Tingkat keparahan kecelakaan (*severity index*) dari tahun 2015 hingga 2018 mengalami penurunan yang signifikan sebesar 93% untuk korban meninggal dunia.
 - a. Indeks fatalitas per 100,000 penduduk dari rentang waktu 2015 sampai 2018 terjadi penurunan angka kematian yang signifikan dari tahun 2015 ke 2016 sebesar 79%, dari tahun 2016 ke 2017 sebesar 56%, dan dari tahun 2017 ke 2018 sebesar 26%.
 - b. Indeks fatalitas per 10,000 kendaraan terdaftar tertinggi terjadi pada tahun 2015 sebesar 0.85 kematian per 10,000 kendaraan atau terjadi 3 kecelakaan per 10,000 kendaraan. Angka kematian dan keterlibatan kecelakaan per 10,000 kendaraan di Kota Balikpapan mengalami penurunan yang signifikan dari tahun 2015 ke 2016

sebesar 81%, dari tahun 2016 ke 2017 sebesar 56%, dan dari tahun 2017 ke 2018 sebesar 25%.

4. Identifikasi daerah rawan kecelakaan (DRK) menggunakan empat metode analisis kecelakaan dengan eksposur yang berbeda. Penentuan ruas terburuk (blacklink) menggunakan metode Z-Score, Tingkat Kecelakaan, dan Equivalent Accident Number (EAN) untuk seluruh ruas jalan yang ada di Kota Balikpapan menghasilkan 7 ruas yang diidentifikasi sebagai blacklink yaitu Jl. Soekarno Hatta, Jl. Mulawarman, Jl. Jenderal Sudirman, Jl. MT Haryono, Jl. Syarifuddin Yoes, Jl. Jend. A Yani, dan Jl. Ruhui Rahayu. Penentuan titik kecelakaan (blackspot) dilakukan dengan menggunakan metode *cumulative summary* (cussum) pada 3 ruas yang diidentifikasi sebagai blacklink dengan nilai tertinggi yaitu Jl. Soekarno Hatta, Jl. Mulawarman, dan Jl. Jenderal Sudirman.
 - a. Ruas Jl. Soekarno Hatta terdapat 5 titik yang diidentifikasi sebagai blackspot. Kecelakaan banyak disebabkan oleh kurangnya penerangan pada malam hari, kecepatan tinggi, dan menyalip tidak aman. Rekomendasi yang diusulkan berupa penambahan delineasi jalan, pemasangan alat pembatasan kecepatan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan.
 - b. Ruas Jl. Mulawarman terdapat 3 titik yang diidentifikasi sebagai blackspot. Kecelakaan banyak disebabkan oleh kecepatan tinggi, menyalip tidak aman, serta banyaknya permukaan jalan yang rusak. Rekomendasi yang diusulkan berupa pemasangan paku jalan (road stud) sebagai delineasi dan mengarahkan pengemudi agar tidak keluar lajur serta pembatasan kecepatan di daerah yang ramai pejalan kaki.
 - c. Ruas Jl. Jenderal Sudirman terdapat 3 titik yang diidentifikasi sebagai blackspot. Kecelakaan banyak disebabkan oleh kecepatan tinggi dan pengemudi yang lengah. Rekomendasi yang diusulkan berupa manajemen pembatasan kecepatan dan rekayasa lalu lintas.

B. Saran

1. Untuk meningkatkan pencapaian kinerja keselamatan transportasi jalan di Kota Balikpapan maka perlu adanya koordinasi dan evaluasi secara berkala dari masing-masing stakeholder yang bertanggung jawab pada tiap pilar.
2. Penerapan SMK angkutan umum harus diperhatikan dan dievaluasi secara berkala oleh instansi dan perusahaan terkait. Pelatihan bagi pengemudi perlu dilakukan untuk meningkatkan kompetensi pengemudi angkutan umum.
3. Tingkat keparahan kecelakaan berhasil diturunkan secara signifikan, namun upaya penurunan jumlah kejadian kecelakaan juga harus dilakukan untuk mencapai keselamatan transportasi di Kota Balikpapan .
4. Identifikasi daerah rawan kecelakaan perlu dilakukan secara berkala sebagai kontrol lokasi yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Rekomendasi penanganan pada daerah rawan kecelakaan yang diusulkan harus diterapkan dan dikoordinasikan dengan instansi terkait guna mengurangi atau menghilangkan daerah rawan kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____,(2013), Instruksi Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2013 tentang Rencana Aksi Peningkatan Keselamatan Transportasi, Jakarta
- _____,(2014), Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan, Jakarta
- _____,(2009), Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 4 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru, Jakarta
- _____,(2009), Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru, Jakarta
- _____,(1993), Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan, Jakarta
- _____,(1993), Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Berserta Komponen – Komponennya, Jakarta
- _____,(1997), Manual Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2007, Jakarta
- _____,(2013), Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, Jakarta
- _____,(2018), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2018 tentang Marka Jalan, Jakarta
- _____,(2018), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, Jakarta
- _____,(2015), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, Jakarta
- _____,(2015), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Jakarta

- _____,(2014), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Jakarta
- _____,(2013), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Barang, Jakarta
- _____,(2012), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta
- _____,(2012), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Jakarta
- _____,(2006), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Jakarta
- _____,(2000), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi, Jakarta
- _____,(1965), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan – Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, Jakarta
- _____,(1965), Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Jakarta
- _____,(2016), Surat Keputusan Walikota Balikpapan Nomor 188.45-503/2016 tentang Pembentukan Pusat Pelayanan Keselamatan Terpadu/ *Public Safety Center 119*, Kota Balikpapan
- _____,(2017), Surat Keputusan Walikota Balikpapan Nomor 445/132/DKK/I/2017 Tentang Penunjukan Tim Pusat Pelayanan Keselamatan Terpadu/ *Public Safety Center 119*, Kota Balikpapan
- _____,(2009), Undang - Undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta

_____,(2004), Undang - Undang Negara Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Jakarta

_____,(1964), Undang – Undang Negara Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang, Jakarta

_____,(1964), Undang - Undang Negara Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Jakarta

Departemen Perhubungan. *Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan*, Jakarta

Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah, 2004. *Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Pd T-09-2004-B)*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga, 1992. *Standar Perencanaan Geometri Jalan Antar Kota*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga, 1992. *Standar Perencanaan Geometri Jalan Perkotaan*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga, 1992. *Panduan Teknik I Rekayasa Keselamatan Jalan*. Jakarta

Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, 1999, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan*. Jakarta

Badan Pusat Statistika Kota Balikpapan, 2018. Balikpapan Dalam Angka 2018, Kota Balikpapan

Austroroads. (1992). *Road Crashes, Guide and Traffic Engineering Practice*, Part 4, Sydney

C. Jotin Khisty & B. Kent Lall. 2003. Dasar-dasar Rekayasa Transportasi jilid 1 edisi ketiga. Erlangga. Jakarta

Hasan, M. I. (2001). *Pokok-pokok Materi Statistik I (Statistik Deskriptif)*, Edisi Kedua, Bumi Aksara, Jakarta

- Tim Praktek Kerja Profesi Kota Balikpapan 2015. Buku Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan Kota Balikpapan. Tegal: Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan
- Pignataro, L. J. (1973). *Traffic Engineering Theory and Practice*, Prentice Hall, Inc, Englewood Cliffs, New Jersey
- Simamora, Maya Ansarida, 2011. *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Belmera. Skripsi Sarjana*, Departemen Teknik Sipil, Bidang Rekayasa Transportasi. Medan: Universitas Sumatera Utara
- Sudjana. 1996. *Metode Statistika*. Bandung: Tarsito
- Sugiyono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. 2007. *Statistik Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Warpani. 1999. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.