

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **V.1 Kesimpulan**

Berikut ini adalah beberapa kesimpulan hasil pelaksanaan kajian tentang keselamatan transportasi jalan di Kota Pekanbaru:

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 96,32%, dengan rincian pencapaian: Pilar-1 sebesar 95,8%, Pilar-2 sebesar 100%, Pilar-3 sebesar 100%, Pilar-4 sebesar 100%, dan Pilar-5 sebesar 85,8%
2. Tingkat kecelakaan di Kota Pekanbaru mencapai 20,49% setiap 100.000/penduduk dan 23,86% per 10.000/kendaraan terdaftar. Tingkat kecelakaan per kematian yaitu 5,73%. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja RUNK di Kota Pekanbaru sudah baik dilihat dari tingkat fatalitas yang kecil, yaitu 5,73%. Namun tingkat kecelakaan masih tinggi dikarenakan program dari RUNK belum semuanya terlaksana dengan maksimal.
3. Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan 3 metode penentuan DRK yaitu metode AEK (Angka Ekuivalensi Kecelakaan), metode frekuensi dan metode Z-Score yang kemudian dilakukan perankingan DRK tiap status jalan. Untuk jalan Nasional tertinggi pada Jalan Jend. Sudirman, untuk jalan Provinsi yaitu jalan Yos Sudarso, dan untuk jalan Kota yaitu Jalan Jend. Ahmad Yani. Selanjutnya analisis lebih lanjut mengenai perencanaan perbaikan telah dibahas pada BAB IV.

## **V.2 Saran**

Saran terhadap pelaksanaan kinerja keselamatan jalan di Kota Pekanbaru 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 penanganan segera terhadap lokasi rawan kecelakaan baik dari segi jalan, perlengkapan jalan, serta bahaya sisi jalan dan koordinasi terpadu oleh 5 stakeholder pilar keselamatan dalam penanganan lokasi rawan kecelakaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Manual Kapasitas Jalan Indonesia . 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*.  
Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga  
Pemerintah Republik Indonesia. *Pedoman Perencanaan Fasilitas Pengendali  
Kecepatan Lalu Lintas*. 2004 . Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38  
Tahun 2004 tentang Jalan*. 2004 . Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006  
tentang Jalan*. 2006 . Jakarta *Undang-Undang Negara Republik Indonesia  
Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*. 2009 . Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19  
Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan  
Teknis Jalan*. 2011 . Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 tentang  
Rambu Lalu Lintas* . 2014 . Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Nomor 34 Tahun 2014 tentang  
Marka Jalan* . 2014 . Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Nomor 49 Tahun 2014 tentang  
APILL* . 2014 . Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017  
tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* . 2017. Jakarta
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru. 2017. *Pekanbaru dalam Angka Tahun 2017*.  
Pekanbaru
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru. 2018. *Pekanbaru dalam Angka Tahun 2018*.  
Pekanbaru
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru. 2019. *Pekanbaru dalam Angka Tahun 2019*.  
Pekanbaru
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru. 2020. *Pekanbaru dalam Angka Tahun 2020*.  
Pekanbaru