

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Sebagaimana telah dirumuskan sebelumnya apa yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini dan berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang ada, maka kesimpulan dari penelitian ini yaitu:

1. Dari beberapa metode agregasi variabel penyusun angka indeks yang mana variabel tersebut adalah tiga indikator keberhasilan yang digunakan RUNK Jalan 2011 – 2035 (tingkat fatalitas per 10.000 kendaraan, tingkat fatalitas per 100.000 populasi, dan tingkat fatalitas per kejadian), metode agregasi yang sesuai untuk digunakan dalam menggabungkan tiga indikator tersebut menjadi satu nilai tunggal adalah dengan menggunakan *simple aggregated indexes* atau disebut juga dengan *simple average*. Metode tersebut digunakan karena masing-masing indikator tersebut mendapatkan target penurunan yang sama pada setiap periodenya sehingga dapat dikatakan bahwa ketiganya memiliki bobot yang sama.
2. Untuk mendapatkan nilai kinerja keselamatan dalam bentuk angka indeks tunggal, tiga indikator yang digunakan untuk mengukur kinerja keselamatan transportasi jalan dihitung terlebih dahulu menggunakan Rumus (3.2), Rumus (3.3) dan Rumus (3.4) pada setiap tahun data. Setelah didapatkan angka nilai fatalitas dari ketiga rumus tersebut, dihitung persentase perubahan tingkat fatalitas menggunakan Rumus (3.5). Selanjutnya, kinerja tiap indikator dihitung menggunakan Rumus (4.1) dan angka indeks baru dapat dihitung menggunakan Rumus (4.2). Angka indeks tersebut dapat mengetahui perubahan tingkat fatalitas secara *time series* (tahun ke tahun) sehingga pencapaian kinerja keselamatan transportasi jalan dapat diketahui secara historis.

B. Saran

Dengan melihat beberapa permasalahan lain yang berkaitan dengan pengukuran kinerja keselamatan transportasi jalan di Indonesia maupun pada lingkup wilayah yang lebih kecil, maka saran yang dapat diberikan untuk memperbaiki atau meningkatkan kualitas dari metode yang telah disusun sebagai hasil dari penelitian ini antara lain:

1. Dengan melihat kepada kenyataan di lapangan, penggunaan indikator fatalitas dengan membandingkannya dengan jumlah kendaraan yang terdaftar dan jumlah penduduk di satu wilayah tertentu dirasa kurang representatif. Pemikiran tersebut bukan tanpa dasar, melainkan kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa tidak semua kendaraan yang terdaftar di suatu wilayah dioperasikan di wilayah tersebut dan belum tentu juga kendaraan tersebut digunakan setiap hari. Begitu juga dengan jumlah penduduk, tidak semua penduduk yang tercatat jumlahnya melakukan perjalanan atau beraktivitas di jalan dan tentunya harus mempertimbangkan kendaraan apa yang digunakan. Namun, dengan mempertimbangkan ketersediaan data dan kemudahan dalam memperolehnya, dua variabel pembanding tersebut untuk di Indonesia pada saat ini masih dikatakan layak untuk digunakan dalam menghitung tingkat fatalitas akibat kecelakaan di jalan. Berikut ini ada beberapa variabel pembanding yang diusulkan dan memiliki nilai representasi yang lebih baik dan dapat dikaji lebih lanjut untuk penelitian selanjutnya, yaitu:

- a. Fatalitas Per Kilometer Panjang Jalan

Tingkat fatalitas per kilometer merupakan representasi dari jumlah fatalitas akibat kecelakaan yang diperbandingkan dengan total panjang jalan yang ada di suatu wilayah. Perbandingan tersebut cukup representatif karena jalan merupakan prasarana yang selalu dilewati oleh kendaraan. Selain itu, dari segi ketersediaannya, data total panjang jalan mudah didapatkan.

b. Fatalitas Per Lalu Lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT)

Tingkat fatalitas per LHRT merupakan representasi dari perbandingan jumlah fatalitas akibat kecelakaan dengan rata-rata banyaknya kendaraan yang melintas di semua ruas jalan di suatu daerah selama satu hari yang mengambil rata-rata sebanyak jumlah hari dalam satu tahun. Perbandingan tersebut cukup representatif namun dari segi ketersediaan data tidak begitu baik karena tidak semua daerah memiliki data LHRT tiap ruas jalan.

c. Fatalitas Per Kilometer Perjalanan

Tingkat fatalitas per kilometer perjalanan merupakan representasi dari perbandingan banyaknya fatalitas yang terjadi akibat kecelakaan di jalan dengan total panjang perjalanan (dalam kilometer) yang ditempuh semua kendaraan yang ada di suatu daerah. Perbandingan tersebut juga cukup representatif karena dapat yang diperbandingkan merupakan data yang menunjukkan panjangnya pergerakan kendaraan. Namun, dari segi ketersediaannya, data panjang perjalanan kendaraan kurang memadai karena belum tentu ada yang merekam kilometer perjalanan kendaraan melainkan dengan cara melakukan survei langsung kepada pemilik kendaraan, khususnya untuk kendaraan pribadi.

2. Amanat di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 203 ayat (1) menyebutkan bahwa Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dengan menetapkan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan. RUNK Jalan 2011 – 2035 telah dibuat namun tidak semua daerah telah mengetahui adanya rencana umum tersebut sehingga program-program keselamatan pun menjadi sesuatu yang belum menjadi prioritas. Selama ini, keselamatan lalu lintas menjadi salah satu aspek yang dinilai pemerintah dalam memberikan penghargaan Wahana Tata Nugraha, namun indikator yang digunakan hanya menggunakan jumlah kejadian dan korban kecelakaan lalu lintas tahunan.

Adanya RUNK Jalan 2011 – 2035 seharusnya dapat menjadi rujukan dalam mengukur kinerja keselamatan transportasi jalan dan ditambah dengan metode pengukuran yang dihasilkan dalam penelitian ini. Dengan memasukkan indikator keberhasilan RUNK Jalan ke dalam penilaian Wahana Tata Nugraha, selain dapat mengukur kinerja keselamatan suatu daerah, dapat sekaligus mensosialisasikan RUNK Jalan 2011 – 2035 kepada pimpinan daerah sehingga rencana umum nasional tersebut mendapat dukungan dari pemerintah daerah, bukan hanya pemerintah pusat yang melaksanakan.

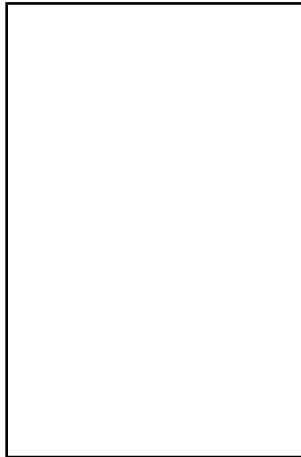
Untuk dapat dijadikan sebagai salah satu aspek penilaian Wahan Tata Nugraha, dapat dilakukan penelitian lanjutan dalam rangka mengembangkan indeks kinerja keselamatan transportasi jalan untuk disesuaikan dengan sistem penilaian yang digunakan di dalam penilaian Wahana Tata Nugraha.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Haji, G. 2007. *Road Safety Development Index (RSDI)*. Norrköping: Linköping University.
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2015. *Manajemen Keselamatan Jalan Indonesia*. Diambil dari materi paparan BAPPENAS dalam Simposium Keselamatan Transportasi Jalan 2015 di Tegal. (26 November 2015)
- Direktorat Alokasi Pendanaan Pembangunan. 2009. *Langkah Teknis Penyusunan Program dan Kegiatan*. Jakarta: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2012. *Panduan Rekayasa Keselamatan Jalan*. Jakarta.
- European Transport Safety Council. 2016. *RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY: 10th Road Safety Performance Index Report*. Brussels: European Transport Safety Council.
- Gunarto, T.Y. 2008. *Angka Indeks*. Diambil dari: <http://thomasyg.staff.gunadarma.ac.id/Downloads/files/23986/08Angka+Indeks.pdf> (30 Juni 2017)
- Hakkert, S., Gitelman, V., & Vis, M. A. 2007. *Building the European Road Safety Observatory*. European Commission, Directorate-General Transport and Energy: SafetyNet.
- Hermans, E., Brijs, T., Wets, G., & Vanhoof, K. 2009. *Benchmarking Road Safety: Lessons to Learn from a Data Envelopment Analysis*. Hasselt University.
- Hughes, B., Newstead, S., & D'Elia, A. 2011. *Outcomes-Based National Road Safety Performance Measures*. Australasian College of Road Safety Conference. Melbourne: National Transport Commission.

- Pangemanan, D. dan Felix Kasim. 2011. *Metodologi Penelitian Biomedis*. Universitas Maranatha: Bandung.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2010. *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 - 2035*. Jakarta.
- PT Manajemen Kinerja Utama. 2011. *Cara Menentukan dan Memilih Indikator Kinerja Kunci*. Diambil kembali dari PT. Manajemen Kinerja Utama: <http://manajemenkinerja.com/2011/11/cara-menentukan-dan-memilih-indikator-kinerja-kunci/>. Diakses pada 25 Februari 2017.
- Rahmat, A., dkk. 2011. *Filsafat Ilmu Lanjutan*. Kencana Prenada Media Group: Jakarta.
- Rohyana, Cahyat. 2002. *Indeks Gabungan (Aggregate Or Composite Index)*. Politeknik Pos Indonesia: Bandung.
- The Institute of Chartered Accountants of India. *Index Numbers: Chapter 16*. ICAI.
- Wegman, F., et. al. 2008. *SUNflowerNext: Towards a composite road safety performance index*. Leidschendam: SWOV.
- Wijayanto, H. 2016. *Pengukuran Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menggunakan Analytic Network Process dan Rating Scale di Kota Palembang*. Tegal: Skripsi.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Sugiharto
Notar : 13.I.0187
Tempat, Tanggal Lahir : Tegal, 1 Juli 1993
Jenis Kelamin : Laki-laki
Status : Lajang
Alamat asal : Jalan Jali Barat No. 30 RT 03 RW VI Kelurahan
Dampyak, Kecamatan Kramat, Kabupaten Tegal
Telp : 085786134664
E-mail : sugiharto.mktjb@gmail.com

Riwayat Pendidikan

1. SMK Negeri 3 Kota Tegal, 2011
2. SMP Negeri 2 Kota Tegal, 2008
3. SD Negeri Dampyak 2 Kabupaten Tegal, 2006

Pengalaman Keikutsertaan Dalam Penelitian/ Pertemuan Ilmiah/ Seminar Nasional/ Internasional:

1. Pemakalah di *The 18th FSTPT International Symposium*, Unila, Bandar Lampung, 28 Agustus, 2015.
2. Pemakalah di Simposium XIX FSTPT, Universitas Islam Indonesia, 11-13 Oktober 2016.

Pengalaman Bekerja

PT Pamapersada Nusantara Site INDO – Bontang, Kalimantan Timur, 2011 – 2013

Tegal, 14 Agustus 2017

Sugiharto

