

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

VII.1 Kesimpulan

Berikut merupakan beberapa kesimpulan hasil pelaksanaan kajian tentang pelaksanaan keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Semarang:

1. Penyelenggaraan program masing-masing pilar dalam RUNK di Kabupaten Semarang telah dilaksanakan oleh instansi terkait namun ada beberapa program dari beberapa pilar dalam RUNK yang belum terlaksana karena bukan merupakan wewenang dari dinas atau instansi terkait di Kabupaten Semarang dan hal tersebut merupakan wewenang dari pusat. Berdasarkan hasil inventarisasi program-program di dalam Perpres 1 tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan mencapai hasil penghitungan pencapaian masing-masing program pada setiap pilar, diketahui bahwa pencapaian penyelenggaraan RUNK Jalan di Kabupaten Semarang adalah sebesar 72,25% untuk Pilar 1, penyelenggaraan yang telah dicapai adalah sebesar 44,35% untuk Pilar 2, sebesar 77,7% untuk Pilar 3, sebesar 75,82% untuk Pilar 4, dan sebesar 61,88% untuk Pilar 5.

2. Rekomendasi yang dapat diberikan untuk ruas jalan yang telah dilaksanakan Inspeksi Keselamatan Jalan adalah sebagai berikut:
 - A. Rekomendasi untuk Jalan Batas kota Ungaran-Bawen dapat dibagi menjadi tiga jangka waktu: pendek, menengah, dan Panjang
 - a) Jangka Pendek:
 - Pembaruan Marka Jalan pada ruas jalan STA 2000-2500 arah Ungaran dan STA 500-1000 arah Salatiga yang mengalami pudar.
 - Perbaiki Rumble Strip yang sudah pudar untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap batas jalan.
 - Perawatan terhadap rambu yang terhalang, kotor, dan pudar untuk memastikan keterbacaan dan keberlanjutan fungsinya

b) Jangka Menengah:

- Penggantian Rambu sudah tidak layak dengan yang baru agar informasi yang disampaikan tetap jelas dan akurat.
- Penambahan Rambu Batas Kecepatan:
- Penambahan rambu batas kecepatan pada arah Ungaran untuk meningkatkan kesadaran pengemudi akan aturan kecepatan yang berlaku.
- Penambahan Rambu U-Turn pada Pasar Merak Mati untuk memberikan petunjuk kepada pengemudi tentang kemungkinan berbalik arah.
- Penambahan Rambu Halte Bus dan APJ di depan lokasi Dusun Semilir untuk memberikan informasi yang lebih baik kepada pengguna jalan.

c) Jangka Panjang:

- Penambahan Delineator untuk membantu pengemudi dalam situasi early warning, terutama pada area yang rawan kecelakaan atau kurang terang.
- Penambahan Pengaman Samping Jalan, terutama pada bahu jalan yang berdekatan dengan drainase, untuk meningkatkan keselamatan pengemudi.

B. Rekomendasi untuk Jalan Bawen-Salatiga dapat dibagi menjadi tiga jangka waktu: pendek, menengah, dan panjang.

a) Jangka Pendek:

- Perbaikan jalan dan pengecekan berkala pada kerusakan Retak Kulit Buaya pada STA 400-600 Menuju Salatiga di dekat Simpang Exit Tol Bawen.
- Perbaikan jalan dan pengecekan berkala pada kerusakan retak pada STA 2300-2400 Menuju Bawen di dekat Simpang Exit Tol Bawen.
- Perbaikan marka jalan dan marka zebracross pada persimpangan Exit Tol Bawen.

- Perbaiki rumble strip pada STA 500-600 dan STA 1300-1400 arah Salatiga, STA 1100-1200 dan STA 1600-1700 arah Ungaran, tepatnya di depan Wisata Kopi Banaran.
- Perawatan ringan terhadap rambu yang terhalang, kotor, dan pudar.
- Pembersihan drainase.

b) Jangka Menengah:

- Penambahan rambu Zebra cross untuk menyeberang di depan RS At-Tin.
- Penggantian rambu yang tidak layak pakai.
- Penambahan rambu U-Turn dan rumble strip pada setiap jalur putar balik untuk memberitahukan kepada pengendara agar lebih hati-hati pada celah median sepanjang Jalan Bawen Salatiga.
- Penambahan rambu batas kecepatan.
- Rambu larang putar balik pada persimpangan Exit Tol Bawen.

c) Jangka Panjang:

- Penambahan Alat Pengatur Jalan (APJ) di sepanjang ruas jalan dekat Kopi Banaran-Jembatan Tuntang dengan jarak 200m tiap sisi kiri dan kanan jalan.
- Penambahan delineator untuk membantu pengendara dalam situasi Early Warning ketika melintas

C. Rekomendasi untuk Jalan Bawen-Ambarawa dapat dibagi menjadi tiga jangka waktu: pendek, menengah, dan Panjang

a) Jangka Pendek:

- Pembaruan marka jalan yang sudah pudar.
- Perbaiki rumble strip yang sudah pudar.
- Perbaiki marka Zebra Cross.
- Perawatan ringan terhadap rambu yang terhalang, kotor, dan pudar

b) Jangka Menengah

- Perbaikan jalan pada ruas jalan Palagan di depan Terminal Ambarawa karena terdapat kerusakan jalan jenis bergelombang yang dapat membahayakan pengendara pada STA 0-300 arah Ambarawa.
- Penggantian rambu yang sudah tidak layak pakai.
- Penggantian rambu pembatasan angkutan barang.

c) Jangka Panjang

- Penambahan Alat Pengatur Jalan (APJ) di dekat jembatan arah Ambarawa pada STA 800-900.
- Pembenahan pada kabel listrik yang menjulang di atas jalan karena dapat memicu konsleting listrik.

3. Penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Semarang dilakukan oleh koperasi-koperasi yang telah mendaftar di Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang. Nantinya, koperasi tersebut akan memiliki izin untuk menyelenggarakan kegiatan angkutan umum kepada masyarakat setempat. Pembagian trayek yang ada di Kabupaten Semarang terdiri dari 45 trayek dengan jumlah total 1.337 kendaraan yang beroperasi untuk melayani seluruh trayek yang ada. Selain itu, pelayanan kinerja angkutan umum di Kabupaten Semarang tergolong baik dimana hal ini dibuktikan dari analisis kegiatan evaluasi pelayanan angkutan umum yang dilakukan dengan menggunakan metode IPA (*Importance Performance Analysis*) memperoleh data sebagai berikut:

a) Masyarakat memilih poin-poin di bawah ini yang menjadi atribut prioritas (Kuadran 1) yang harus segera ditangani atau ditindak lanjuti karena memiliki kinerja yang rendah. Poin-poin tersebut terdiri atas:

- Tersedianya sabuk keselamatan pada masing-masing tempat duduk (B3, Keselamatan)
- Tersedianya moda transportasi yang sesuai dengan keinginan masyarakat (K1, Ketepatan Moda)
- Lama waktu kedatangan kendaraan (L1, Ketepatan Waktu)

- Kesesuaian rute yang dilalui dengan informasi rute yang tersedia (N1, Kesesuaian Rute)
 - Tersedianya informasi trayek dan identitas kendaraan (O1, Informasi)
- b) Masyarakat memilih poin-poin di bawah ini yang menjadi atribut yang diharapkan oleh para pelanggan dan telah sesuai dengan apa yang dirasakan oleh pelanggan (Kuadran 2). Poin-poin di bawah ini terpilih karena memiliki tingkat kepentingan yang tinggi dan kinerja yang tinggi pula, yang terdiri atas:
- Perilaku sopir dalam mengemudi (C2, Kenyamanan)
 - Kemudahan penumpang berkebutuhan khusus untuk menggunakan angkutan umum (D1, Kesenjangan)
 - Lama waktu perjalanan angkutan (F1, Waktu Tempuh Perjalanan)
 - Ketersediaan tempat duduk untuk penumpang (H1, Load Factor)
 - Tersedianya moda angkutan umum lain (J1, Ketersediaan Moda)
 - Tersedianya kendaraan lainnya yang masih dalam cakupan 1 trayek (J2, Ketersediaan Moda)
 - Tersedianya angkutan lain untuk mempermudah pergantian rute atau moda transportasi (Q1, Kemudahan Pergantian Rute/Moda)
- c) Masyarakat memilih poin-poin di bawah ini yang menjadi atribut kurang penting karena memiliki tingkat kepentingan dan kinerja yang rendah (Kuadran 3). Walaupun bukan prioritas utama, poin-poin tersebut harus tetap diperhatikan, antara lain:
- Tersedianya tanda pengenal pada pengemudi kendaraan (A1, Keamanan)
 - Tersedianya penyejuk udara (C1, Kenyamanan)
 - Kondisi interior/eksterior kendaraan (C3, Kenyamanan)
 - Kecepatan kendaraan pada saat beroperasi (G1, Kecepatan Perjalanan)

- Lama waktu berhenti yang dibutuhkan pengemudi dalam menunggu penumpang (I1, Waktu Tunggu)
 - Tersedianya informasi jangkauan pelayanan rute (M1, Jangkauan Pelayanan Rute)
 - Kesesuaian tarif dengan layanan yang diberikan (P1, Tarif)
 - Tersedianya tempat menunggu penumpang (R1, Kemudahan Mencapai Halte)
- d) Masyarakat memilih poin-poin di bawah ini yang menjadi atribut yang dianggap kurang penting bagi penumpang (Kuadran 4). Poin-poin tersebut terdiri atas:
- Tersedianya alat pemecah kaca (B2, Keselamatan)
 - Lama waktu yang dibutuhkan pengemudi dalam menaikkan/menurunkan penumpang (E1, Keteraturan)
4. Dengan adanya inovasi berupa kampanye aksi keselamatan angkutan umum dan barang serta pelajar SMA dan SMP di Kabupaten Semarang dengan media yang lebih kreatif dan inovatif diharapkan mampu memberikan hal baru di Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang untuk melakukan sosialisasi keselamatan jalan dan angkutan umum dan barang ke depannya.

VII.2 Saran

Saran yang dapat diberikan terhadap pelaksanaan kinerja keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Semarang diantaranya sebagai berikut:

1. Pada penyelenggaraan lima pilar RUNK diperlukan kerja sama antar pemangku kepentingan guna mencapai tujuan yang diharapkan. Adapun saran pada masing-masing pilar sebagai berikut.
 - a. Pilar 1

Diperlukan adanya pengaktifan forum LLAJ yang berhenti dari tahun 2018 guna mengkoordinasikan kembali antarinstansi terkait yang ada pada lima pilar RUNK untuk membangun keselamatan yang lebih baik lagi di Kabupaten Semarang.

b. Pilar 2

- Diperlukan adanya pembentukan diklat sertifikasi pada sumber daya manusia pada PUPR khususnya di Kabupaten Semarang.
- Diperlukan target indicator dalam pengawasan maupun perencanaan pada aspek keselamatan.
- Diperlukan pemantauan pada jalan-jalan kabupaten dan poros desa jika terdapat kerusakan maupun perbaikan jalan.
- Diperlukan adanya kerja sama antara PUPR dengan instansi perlengkapan jalan untuk mendukung dalam hal perencanaan konstruksi yang berkualitas dan pembangunan yang lebih optimal ke depannya.

c. Pilar 3

- Diperlukan adanya penyelenggaraan diklat SDM penguji kendaraan bermotor ke depannya.
- Diperlukan adanya "Rencana Aksi Keselamatan" dalam penyusunan program keselamatan di Dishub Kabupaten Semarang.
- Diperlukan adanya sosialisasi kembali mengenai aplikasi "Simpatik" khususnya masyarakat Kabupaten Semarang agar lebih mudah dan efektif serta efisien dalam melakukan uji KIR di pengujian.

d. Pilar 4

- Diperlukan adanya pusat diklat lanjutan serta penyusunan kurikulum standar sebagai rujukan nasional (Indonesia Safety Driver Center) di Polres Kab. Semarang.
- Diperlukan rencana dalam penerapan "*Demerit Point System*" dengan memantau terlebih dahulu di kota-kota besar salah satunya di Jakarta dan Tangerang dalam penerapan "*Demerit Point System*" di Kabupaten Semarang.

e. Pilar 5

- Diperlukan adanya pembangunan unit khusus trauma atau unit trauma center di Kabupaten Semarang.
- Diperlukan adanya pembangunan unit perawatan trauma jiwa bagi korban kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Semarang.

Selanjutnya untuk mencapai sasaran serta target jangka panjang RUNK LLAJ, maka kebijakan-kebijakan utama yang akan ditempuh adalah sebagai berikut:

- a. Penyelarasan arah kebijakan dan komitmen penyelenggaraan KLLAJ melalui penerapan prinsip orkestra yang mengkoordinir lima pilar secara inklusif;
- b. Penyelenggaraan KLLAJ berbasis data dan menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan kuratif dan preventif dalam rangka penanganan korban, pencegahan luka dan pencegahan kecelakaan;
- c. Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi human error dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat;
- d. Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor.

Untuk menjalankan kebijakan – kebijakan tersebut, beberapa strategi yang akan ditempuh dalam penyelenggaraan KLLAJ di Kabupaten Semarang sebagai berikut:

- a. Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif dengan didukung oleh sistem informasi yang akurat, menerapkan prinsip orkestra dalam penyelenggaraan KLLAJ membutuhkan kelembagaan yang efektif untuk menjamin koordinasi di antara para pemangku kepentingan dengan didukung oleh sistem informasi sebagai alat bantu pengambilan keputusan yang tepat dan akurat.
- b. Jaminan ketersediaan data dan sistem informasi sebagai pemandu dan pemadu penyelenggaraan KLLAJ, Mewujudkan pengelolaan sistem data dan informasi yang mutakhir (Big Data) dalam sistem layanan yang terintegrasi (One Gate Services) didukung oleh peran “*Back Office*” (*SDM, networking, hardware, dan software*) yang

- handal. Jaminan ketersediaannya akan menjadi dasar dan petunjuk dalam mewujudkan penyelenggaraan KLLAJ yang lebih optimal.
- c. Penyediaan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk dana KLLAJ dan dana pemeliharaan jalan, menyusun kebijakan dan peraturan pelaksanaan dalam rangka mengembangkan skema pendanaan dan menyediakan sumber dana alternatif yang berasal dari swasta, masyarakat, maupun pengguna jalan untuk menjamin keberlanjutan program-program KLLAJ.
 - d. Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan Menyediakan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan sebagai syarat wajib bagi terselenggaranya KLLAJ, dengan mengacu kepada norma global yang diakui oleh lembaga internasional.
 - e. Pemberian hak mengemudi secara ketat Memberikan hak mengemudi secara ketat kepada setiap calon pengemudi yang memenuhi syarat pengetahuan, kecakapan dan kesehatan dengan menggunakan prinsip lisensi.
 - f. Pendidikan keselamatan yang terarah dan penegakan hukum yang berefek jera menjamin terselenggaranya pendidikan KLLAJ yang menekankan pada penanaman kesadaran terhadap nilai-nilai KLLAJ untuk menciptakan budaya yang berkeselamatan di jalan. Sementara, penegakan hukum diarahkan untuk menciptakan efek jera melalui penerapan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan.
 - g. Formalisasi dan standarisasi proses penanganan kecelakaan LLAJ Semua proses yang terkait dengan kecelakaan LLAJ, termasuk proses hukum dan penanganan korban, dibakukan dan menjadi proses publik, serta standarisasi sarana dan prasarana penanganan korban.
2. Untuk mempercepat peningkatan keselamatan jalan yang didapat dari hasil inspeksi keselamatan jalan, dapat dilakukan hasil rekomendasi yang diberikan dimulai dari jangka pendek, jangka menengah, dan jangka Panjang

3. Meningkatkan kinerja pelayanan angkutan umum sesuai dengan hasil analisis evaluasi pelayanan angkutan umum dengan menggunakan metode IPA (*Importance Performance Analysis*) agar tercapainya kinerja pelayanan angkutan umum yang baik, aman, dan selamat untuk memenuhi kebutuhan masyarakat setempat

4. Dalam pelaksanaan sosialisasi atau kampanye keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, perlu diadakannya kerja sama dengan stakeholder terkait guna mempermudah dan mempercepat penyebaran informasi khususnya informasi tentang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan kepada seluruh masyarakat Kabupaten Semarang

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2019. Semarang dalam Angka Tahun 2019. Semarang
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2020. Semarang dalam Angka Tahun 2020. Semarang
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2021. Semarang dalam Angka Tahun 2021. Semarang
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2022. Semarang dalam Angka Tahun 2022. Semarang
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang. 2023. Semarang dalam Angka Tahun 2023. Semarang
- Cahyadi, R.A.H. (2019) 'Pengembangan Bahan Ajar Berbasis Addie Model', Halaqa: Islamic Education Journal, 3(1), pp. 35–42. Available at: <https://doi.org/10.21070/halaqa.v3i1.2124>.
- Darmiah (2021) 'Hakikat Peserta Didik dalam Pendidikan Islam', Jurnal MUDARRISUNA: Media Kajian Pendidikan Agama Islam, 11(1), pp. 165–180. Available at: <https://doi.org/10.22373/jm.v11i1.9333>.
- Decade of Action For Road Safety 2021-2030. 2021. Global Plan
- Hartanto, B.D. (2021) 'Analisis Perilaku Pengemudi Truk serta Kontribusinya pada Kecelakaan', Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 23(1), pp. 79–87. Available at: <https://doi.org/10.25104/jpdt.v23i1.1749>.
- Herwindya, S. et al. (2019) 'Wahana: Tridarma Perguruan Tinggi Strategi Komunikasi Pemasaran Sosial Pendidikan Tertib Berlalu Lintas Pada Kalangan Anak Usia Dini'. Available at: <http://jurnal.unipasby.ac.id/index.php/whn>.
- Indarti, D. et al. (2017) Penanaman kesadaran berlalu lintas pada anak usia dini dengan metode karyawan ke taman lalu lintas.
- James, et all (2017) Pengembangan Sistem Pemberi Isyarat Jenis Rambu Lalu Lintas Bagi Pengguna kendaraan Bermotor Berbasis GPS.
- Kaukab, M. E., Sains, U., & Wonosobo, A. (2023). Pengembangan Konsep Perilaku Mengemudi Pasca Trauma dan Perannya dalam Hubungan Antara Pelatihan

- Kesadaran Diri dan Kinerja Keselamatan dalam Sektor Transportasi. October. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.31302.86085>
- Keputusan Bupati Semarang Nomor 551 Tahun 2014 tentang Pembentukan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Semarang . 2014 . Semarang
- Nariasih, L. P., Lemes, I. N., & Remaja, I. N. G. (2022). Peranan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng Dalam Pelaksanaan Program Keselamatan Perhubungan Darat Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan. *Kertha Widya*, 10(1), 45–75. <https://doi.org/10.37637/kw.v10i1.1034>
- Oktopianto, Y., Nabil, M.J. and Arief, Y.M. (2021) 'Sosialisasi Keselamatan Transportasi Jalan Pengemudi Gojek di Kota Tegal', *Kumawula: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4(2), p. 242. Available at: <https://doi.org/10.24198/kumawula.v4i2.33321>.
- Pedoman Perencanaan Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas. 2004 . Jakarta
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. 2004 . Jakarta
- Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat Jenderal Bina Marga. 2023. Jakarta
- 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
- Peraturan Presiden No 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 2022. Jakarta
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan. 2011 . Jakarta
- Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas . 2014 . Jakarta
- Peraturan Menteri Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. 2015. Jakarta
- Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan . 2015 . Semarang
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan . 2017. Jakarta

- Rahmawati, R, Muttaqin, M, & Listiawati, M 2019, 'Peran Permainan Kartu Uno dalam Meningkatkan Keterampilan Berpikir Kritis Siswa', *Jurnal Program Studi Pendidikan Biologi*, vo. 9, no.2, hh. 64-75.
- Sandora, M. (2020) 'Konsep Pendidikan Anak Marginal dalam Perspektif Pendidikan Berbasis Masyarakat', *Marwah: Jurnal Perempuan, Agama dan Jender*, 18(2), p. 196. Available at: <https://doi.org/10.24014/marwah.v18i2.7588>.
- Saputro, D., Handayani, L., & Dewi, M. K. (2019). Pengaruh Penyuluhan Safety Riding Dengan Media Audio Visual Terhadap Peningkatan Perilaku Berkendara. *Jurnal Cakrawala Promkes*, 1(2), 69. <https://doi.org/10.12928/promkes.v1i2.577>
- Sidjabat, S. and Trisakti, S. (2017) Alih Fungsi Trotoar Untuk Pejalan Kaki. Available at: www.instran.org.
- Sugiyanto, G & Santi, M, Yumei 2015, 'Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalulintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus di Kabupaten Purbalingga', *Jurnal Ilmiah Semesta Teknik*, vol. 18 no.1, hh.65-75.
- Tjahjono, T. and Maulina, D. (2018) Kelalaian Manusia (Human Error) dalam Kecelakaan Lalu Lintas: Analisis Berdasarkan Pemrosesan Informasi Human Error in Traffic Accidents: Analysis of Based on Information Processing, *Traffic Accident Research Centre Journal of Indonesia Road Safety*.
- Widayant, A., Soeparno, & Karunia, B. (2014). Permasalahan Dan Pengembangan Angkutan Umum Di Kota Surabaya. *Jurnal Transportasi*, 14(1), 53–60.