

## **BAB VII**

### **PENUTUP**

#### **VII.1 Kesimpulan**

- a. Penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan di Kota Pekalongan sampai dengan tahun 2023 berdasarkan penilaian Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) 2021 – 2040 sudah cukup baik dengan Pilar-1 mendapatkan nilai 54,16 %, pilar-2 mendapatkan nilai 71,34 %, pilar-3 mendapatkan nilai 84,55 %, pilar-4 mendapatkan nilai 76,74 % dan pilar-5 mendapatkan nilai 83,92%. Dari hasil persentase bahwa pelaksanaan kegiatan di masing-masing pilar tersebut sudah mencapai kegiatan yang maksimal di Kota Pekalongan.
- b. Analisis keselamatan mengenai identifikasi daerah rawan kecelakaan dilakukan menggunakan metode Frekuensi Kecelakaan, *Cummulative Summary (Cussum)* dan didapatkan tiga ruas jalan dengan tingkat kecelakaan paling tinggi, yaitu Jalan Gajah mada, Jalan Jend. Sudirman, Jalan Dr. Sutomo.
- c. Belum adanya Rencana Aksi dari 5 pemangku kepentingan untuk (Rencana Umum Nasional Keselamatan) RUNK ini dapat tercapai sesuai target rencana.
- d. Penanganan daerah rawan kecelakaan untuk mengatasi permasalahan di tiga ruas jalan yang meliputi Jalan Gajah mada, Jalan Jend. Sudirman, Jalan Dr. Sutomo dilakukan dengan memperbaiki kondisi perlengkapan jalan, memberikan sanksi kepada pengguna jalan yang melanggar aturan, dan memberikan penyuluhan kepada masyarakat.
- e. Pelayanan angkutan umum di Kota Pekalongan diukur menggunakan metode *Importance Performance Analysis (IPA)* yang digunakan untuk mengamati bagaimana kinerja pelayanan jasa yang diberikan operator sebagai penyedia layanan jasa dan untuk meningkatkan kualitas pelayanan jasa, perbaikan apa yang perlu dilakukan demi kepuasan pengguna jasa.

- f. Berdasarkan data tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang diperoleh dari hasil analisa kriteria yang termasuk kuadran I (prioritas tinggi) yaitu kemudahan dalam membedakan angkot setiap trayeknya (13), Kepadatan penumpang (17), Keramahan/kesopanan petugas (18). Untuk kriteria yang termasuk kuadran II (pertahankan) meliputi biaya perjalanan (4), jumlah armada tiap trayek (10), kesesuaian rute angkot (14). Kriteria yang termasuk kuadran III (prioritas rendah) meliputi kebersihan dalam angkot (1), waktu tunggu kedatangan antar angkot yang satu dengan angkot yang lain (6), kecepatan perjalanan (7), waktu operasi (8), ketepatan jadwal kedatangan dan keberangkatan (9), kemudahan akses halte (11), kecepatan pihak pengelola angkot menanggapi aduan penumpang (15). Kriteria yang termasuk kuadran IV (berlebihan) meliputi kondisi fisik angkot dalam keadaan baik (5), kelengkapan identitas dan kerapian pengemudi (6), kemudahan dalam perpindahan angkot (12), kemudahan masyarakat mendapat informasi jadwal dan rute (16)
- g. Dengan melihat kapasitas lahan parkir eksisting dan akumulasi volume parkir maka dapat disimpulkan untuk pasar darurat Sorogenen paling efektif menerapkan sudut parkir 45° untuk mobil dengan relokasi tempat sampah dan 90° untuk motor dengan relokasi tempat sampah dikarenakan pada sudut tersebut didapatkan satuan ruang parkir yang maksimal dan memenuhi kebutuhan ruang parkir pada lokasi.

## **VII.2 Saran**

- a. BAPPEDA diharapkan melakukan penyusunan penetapan dan pemberian bimbingan RAK, penguatan koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan, penyempurnaan kebijakan dan regulasi KLLAJ terkait sistem yang berkeselamatan, pengembangan dan integrasi data serta sistem informasi KLLAJ.
- b. Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (DPUPR) diharapkan melakukan penetapan pemeringkatan jalan bebas hambatan, jalan nasional, dan jalan daerah, penyelenggaraan penggunaan keselamatan

pada tahap konstruksi dan penyelenggaraan pembatasan akses jalan bagi kendaraan rentang untuk sepeda motor dan sepeda.

- c. Dinas Perhubungan (DISHUB) diharapkan melakukan pengembangan regulasi penilaian kendaraan baru sesuai dengan NCAP (*New Car Assessment Programe*), penyelenggaraan dan perbaikan prosedur Uji Tipe, penyelenggaraan sistem informasi Pengujian Kendaraan Bermotor, penyelenggaraan kepatuhan persyaratan yeknis dan laik jalan, penyelenggaraan sistem manajemen keselamatan (SMK) perusahaan angkutan umum dan pemenuhan fitur keselamatan baik aktif maupun pasif sesuai kaidah internasional.
- d. Polresta Kota Pekalongan diharapkan melakukan pemeriksaan kondisi pengemudi dan penyidikan perkara dan rekontruksi kecelakaan lalu lintas.
- e. Dinas Kesehatan Kota Pekalongan diharapkan melakukan penyediaan layanan ambulans PSC 119 dan fasilitas kesehatan sesuai standar, penyediaan tenaga medis atau tenaga kesehatan yang kompeten dan rehabilitasi pasca kecelakaan.
- f. Daerah yang menjadi *trouble spot* menurut Polres Kota Pekalongan dan Dinas Perhubungan Kota Pekalongan adalah Jalan Sriwijaya dan Jalan Slamet. Berdasarkan survei lapangan melihat kondisi lalu lintas dan lingkungan sekitar di Jalan Sriwijaya perlu dioptimalkan rambu batas kecepatan dan perlu diterapkan zona selamat sekolah (ZoSS) karena pada ruas jalan tersebut terdapat beberapa sekolah yaitu SMP Negeri 4 Kota Pekalongan, dan Universitas Pekalongan.
- g. Daerah *trouble spot* selanjutnya adalah tikungan pada Jalan Slamet yang memerlukan penanganan berupa pemasangan rambu jalan berkelok, dan pemasangan median pemisah jalur.
- h. Berdasarkan hasil analisis perlu adanya peningkatan pelayanan angkutan umum yang menjadi prioritas perbaikan dengan tiga kriteria perbaikan kemudahan dalam membedakan angkot setiap trayeknya, kepadatan penumpang, keramahan/kesopanan petugas.

## DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.  
Jakarta:
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 111 Tahun 2015 Tentang Cara Penetapan  
Batas Kecepatan. Jakarta
- Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan  
Jalan. Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.  
Jakarta
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11 Tahun 2011 Tentang Tata Cara  
dan Persyaratan Uji Laik Fungsi Jalan. Jakarta
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19 Tahun 2011 Tentang Persyaratan  
Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan. Jakarta
- Maesaroh, S. (2019). *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2017  
Dengan Cluster Analysis (Studi Kasus: Kabupaten Pati)* (Doctoral dissertation,  
ITN Malang).
- Christianto, P. A., Nuhayati, S., & Mujiyono, M. (2016). Kesiapan Kota Pekalongan  
Menuju Smart City. *Jurnal Litbang Kota Pekalongan*, 11.
- Taufiqurrohman, M. (2014). Strategi pengembangan pariwisata serta  
kontribusinya pada penerimaan retribusi Kota Pekalongan. *Economics  
Development Analysis Journal*, 3(1).
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2022. Kota Pekalongan. Pekalongan :  
PPN/BAPPEDA.
- Pemerintah Daerah. 2021. Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 8 Tahun 2021  
Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021 –  
2026. Pekalongan.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2022. Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK)  
Jalan 2011 – 2035. Jakarta.
- Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang. 2021. Profil DPUPR. Pekalongan : Dinas  
PUPR

Kementrian Pekerjaan Umum. 2011. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19 Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Kementrian Pekerjaan Umum. 2011. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11 Tahun 2011 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Uji Laik Fungsi Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Direktorat Jendral Bina Marga. 2023. Pedomanl Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga.