

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

VII.1. Kesimpulan

1. Tingkat kecelakaan di kota Yogyakarta semakin bertambah setiap tahunnya dari tahun 2018 dengan 101 kecelakaan per 100.000 kendaraan hingga mencapai 180 kecelakaan per 100.000 pada tahun 2022, hal ini berbanding lurus dengan meningkatnya index fatalitas dari kecelakaan tersebut. Index fatalitas di kota Yogyakarta per 100.000 ribu penduduk mengalami kenaikan dan penurunan dari tahun 2019 bernilai 0,04 meningkat hingga 0,07 pada tahun 2021 lalu kembali menurun ke angka 0,05 pada tahun 2022. lalu jika dibandingkan dengan 10.000 mengalami kenaikan setiap tahunnya dari 3,29 pada tahun 2018 hingga mencapai angka 5 pada tahun 2022.
2. 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 tahu dan paham mengenai prosedur pelaksanaan. Berdasarkan hasil inventarisasi program – program didalam pedoman Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) tahun 2023 mencapai angka: Pilar-1 sebesar 20%, Pilar-2 sebesar 26%, Pilar-3 sebesar 85%, Pilar-4 sebesar 100%, dan Pilar-5 sebesar 100%.
3. Kinerja ruas jalan di kota Yogyakarta pada zona CBD menurut perhitungan menggunakan MKJI (Manual Kapasitas Jalan Indonesia) semuanya memiliki nilai kinerja E, hal ini dikarenakan banyaknya persimpangan di setiap jalan yang membuat kendaraan menumpuk di beberapa titik jalan dan membuat kecepatan kendaraan rendah dan membuat pelayanan jalan menjadi buruk. Namun, jika dianalisis menggunakan HCM (Highway Capacity Manual) pada jalan di zona CBD tersebut dari 23 ruas jalan hanya 4 jalan yang memiliki tingkat pelayanan buruk dengan nilai E atau F.
4. Dari hasil analisis kinerja simpang di kota Yogyakarta pada zona CBD dapat dikatakan buruk karena menurut PKJI (Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia) nilai derajat kejenuhan simpang jika melebihi dari nilai 0,85 maka kinerja simpang tersebut dapat dikatakan buruk. Pada simpang-simpang yang telah dianalisis rata-rata simpang tersebut memiliki derajat

kejenuhan melebihi dari nilai 0,85 sehingga diperlukan tindakan lebih lanjut.

5. Penentuan DRK (Daerah Rawan Kecelakaan) di kota Yogyakarta menggunakan metode EAN (Equivalent Accident Number) dari 151 ruas jalan terdapat 30 jalan yang teridentifikasi blacksites.
6. Profil angkutan umum di kota Yogyakarta terdiri dari AKAP dengan jumlah 359 bus, AKDP dengan jumlah armada 7 bus, dan Angkutan perkotaan yaitu: Transjogja dengan jumlah armada 59 bus, Teman Bus dengan jumlah armada 24 bus, Si Thole dengan jumlah armada 5, dan Jogja Heritage jumlah armada 2.
7. Kinerja angkutan umum di kota Yogyakarta menurut analisis IPA dapat dikatakan baik karena hampir ekspektasi penumpang sudah dapat terpenuhi dengan tingginya indikator yang berada pada kuadran II dengan jumlah 7 indikator. Namun, beberapa layanan juga harus diperhatikan dan diperbaiki oleh angkutan perkotaan seperti transjogja, teman bus, sit hole, dan jogja heritage dengan adanya indikator yang berada pada kuadran I (dibutuhkan penanganan segera) berjumlah 4 indikator dan pada kuadran II (tidak terlalu mendesak) berjumlah 7 indikator.
8. Beberapa inovasi yang dapat diaplikasikan di kota Yogyakarta seperti:
 - a. Penerapan bus listrik
 - b. Siqupon (Sistem Informasi Quick Respon)
 - c. Sistem Pemandu Parkir

VII.2. Saran

1. Untuk meningkatkan penyelenggaraan keselamatan di Kota Yogyakarta pada Pilar – 1, saran yang diberikan yaitu:
 - a. Membentuk kantor sekretariat.
 - b. Menetapkan dan memberikan bimbingan RAK LLAJ khususnya di tingkat kabupaten.
 - c. Mengintegrasikan data dari tiap instansi terkait KLLAJ.
 - d. Mengembangkan sistem dan teknologi informasi monitoring dan evaluasi terkait KLLAJ.
 - e. Membentuk integrasi data fatalitas kecelakaan pada tiap fasilitas kesehatan.
 - f. Membentuk sistem manajemen kecepatan secara terintegrasi.

- g. Melaksanakan studi serta evaluasi KLLAJ dari setiap pilar.
 - h. Mengembangkan dana ekunder selain APBD dan APBN.
 - i. Melaksanakan pengukuran kinerja sosial-ekonomi dari dampak diterapkannya kebijakan KLLAJ.
2. Untuk meningkatkan penyelenggaraan keselamatan di Kota Yogyakarta pada Pilar-2, saran yang diberikan yaitu:
- a. Melaksanakan penyempurnaan regulasi jalan yang berkeselamatan sesuai dengan pemeringkatan jalan.
 - b. Melaksanakan penetapan pemeringkatan jalan di jalan bebas hambatan, nasional, dan daerah.
 - c. Melaksanakan penanganan daerah rawan kecelakaan.
 - d. Melaksanakan inventarisasi terkait penguatan Sumber Daya Manusia (SDM) bagi penyelenggara jalan.
3. Untuk meningkatkan kinerja simpang di kota Yogyakarta khususnya zona CBD maka diperlukan pengaturan ulang waktu hijau di masing-masing kaki simpang, melakukan pengaturan ulang fase, dan pemasangan sensor pada APILL yang dapat menyesuaikan fase simpang tergantung dengan keadaan lalu lintas dikarenakan rata-rata setiap simpang di zona CBD sudah tidak mungkin untuk diubah kondisi eksistingnya.