

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

VII.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil yang telah dilakukan di lapangan serta pembahasan terhadap hasil analisis data penelitian oleh tim PKP BPTD V Provinsi Jambi, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. BPTD Wilayah V Provinsi Jambi mengawasi beberapa satuan pelayanan yang terdiri dari :
 - a. Terminal Tipe A Alam Barajo
 - b. Terminal Tipe A Sribulan Sarolangun
 - c. Terminal Tipe A Muara Bungo
 - d. Terminal Tipe A Pulau Tujuh Bangko
 - e. UPPKB Jambi Merlung
 - f. UPPKB Muara Tembesi
 - g. UPPKB Pelawan Sarolangun
 - h. Pelabuhan Penyebrangan Kuala Tungkal

Satuan pelayanan dipimpin oleh seorang koordinator satuan pelayanan. Untuk Kantor Induk BPTD Wilayah V Provinsi Jambi seorang Kepala Balai, kemudian Kepala Balai dibantu oleh Subbagian Tata Usaha. BPTD juga memiliki beberapa seksi yang dipimpin oleh masing-masing Kepala Seksi, seksi tersebut adalah Kepala Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyebrangan Perintis, Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan.

2. Berdasarkan hasil analisis terkait keselamatan Kota Jambi yang telah dilakukan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:
 - a. Tingkat keparahan kecelakaan (severity index) dari tahun 2019 Provinsi Jambi hingga 2021, terjadi kenaikan dan penurunan
 - b. Indeks fatalitas per 100,000 penduduk dalam rentang waktu 2019 hingga 2021 mengalami penurunan dan kenaikan. Adapun penurunan terjadi pada tahun 2019 ke tahun 2020 sedangkan untuk kenaikan terjadi pada tahun 2020 ke tahun 20 1. Indeks

- fatalitas perpanjang jalan tertinggi terdapat pada tahun 2019 dengan nilai indeks 0.11 dan yang terendah pada tahun 2020 dengan nilai indeks 0.08.
- c. Indeks fatalitas per 10,000 kendaraan dalam rentang waktu 2019 hingga 2021 mengalami penurunan dan kenaikan. Adapaun penurunan terjadi pada tahun 2019 ke tahun 2020 sedangkan untuk kenaikan terjadi pada tahun 2020 ke tahun 2021. Indeks fatalitas per kendaraan tertinggi terdapat pada tahun 2021 dengan nilai indeks 1.67 dan yang terendah pada tahun 2020 dengan nilai indeks 0.58.
 - d. Analisis penentuan blackspot didapatkan di STA 0 hingga 300 Jalan Lingkar Barat dan STA 6000 hingga 6300 di Jalan Lingkar Timur. Adapun pada STA 0 hingga 300 di Jalan Lingkar Barat terjadi sebanyak 4 kejadian kecelakaan dari periode 2019 hingga 2021, sedangkan pada STA 6000 hingga 6300 di Jalan Lingkar Timur terjadi sebanyak 4 kejadian dari periode 2019 hingga 2021.
 - e. Pada Jalan Lingkar Barat didapati titik Black Spot yaitu pada STA 0 hingga 300. Adapun beberapa jenis kecelakaan yang terjadi pada STA 0 hingga 300 dengan periode 2019 hingga 2021 yaitu seperti Sepeda motor sebanyak 55 kejadian kecelakaan, 27 kejadian kecelakaan pada jenis kendaraan Mobil, 20 kejadian kecelakaan pada jenis kendaraan Truk. Adapun jenis kecelakaan yang terjadi yaitu 16 kecelakaan tabrak depan, 5 kecelakaan tabrak belakang, 7 kecelakaan tabrak samping, 8 kecelakaan tabrak lari dan 3 kecelakaan pejalan kaki.
 - f. Pada Jalan Lingkar Timur didapati titik Black Spot yaitu pada STA 6000 hingga 6300. Adapun beberapa jenis kecelakaan yang terjadi pada STA 6000 hingga 6300 dengan periode 2019 hingga 2021 yaitu seperti Sepeda motor sebanyak 81 kejadian kecelakaan, 44 kejadian kecelakaan pada jenis kendaraan Mobil, 21 kejadian kecelakaan pada jenis kendaraan Truk dan 2 kejadian kecelakaan pada jenis kendaraan Sepeda. Adapun jenis kecelakaan yang terjadi yaitu 26 kecelakaan tabrak depan, 9 kecelakaan tabrak

belakang, 17 kecelakaan tabrak samping, 36 kecelakaan tabrak lari dan 1 kecelakaan pejalan kaki.

VII.2 Saran

Setelah melakukan identifikasi pada permasalahan yang terdapat di Black Spot yang berada di dua titik di Kota Jambi yaitu pada STA 0 hingga 300 yaitu pada Jalur Lingkar Barat dan di STA 6000 hingga 6300 yaitu pada Jalur Lingkar Timur didapati beberapa saran dan usulan yang diajukan untuk meningkatkan keselamatan diantaranya:

1. Dilakukan program kerja sama antar instansi Pemerintah diantaranya melalui Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, Kepolisian terkait dengan pencegahan untuk menekan angka kecelakaan dan meminimalisir terjadinya kecelakaan.
2. Dilakukan sosialisasi keselamatan berlalu lintas kepada masyarakat untuk menanamkan budaya tertib berlalu lintas. Agar tercapainya perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, dan terhindar dari kecelakaan.
3. STA 0-300 Jalan Lingkar Barat terdapat usulan penanganannya diantaranya :
 - a. Relokasi *Zebra cross*
 - b. Pemasangan perlengkapan fasilitas keselamatan diantaranya : Rambu putaran balik, Rambu dilarang putar balik, Rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki yang menggunakan fasilitas penyebrangan, Lampu satu warna, Rambu petunjuk lokasi fasilitas penyebrangan dan Marka *zebra cross*
4. STA 6000-6300 Jalan Lingkar Timur terdapat usulan penanganan diantaranya :
 - a. Relokasi pasar
 - b. Pemasangan penerangan jalan umum
 - c. Pemasangan rumble strip
 - d. Pemasangan rambu peringatan

5. Usulan umum untuk kedua *Blacksite* yaitu Jalan Lingkar Barat dan Lingkar Timur diataranya perbaikan permukaan jalan yang rusak dan peningkatan perawatan prasarana seperti rambu, marka, median jalan, lampu penerangan jalan.
6. Pada Jalan Lingkar Timur disarankan untuk penambahan jalur khusus untuk angkutan batu bara, dalam hal ini dilakukan untuk mengurangi resiko kecelakaan antara kendaraan berat dan kendaraan pribadi.
7. Dibutuhkan penelitian lebih lanjut mengenai relokasi zebra cross pada Jalan Lingkar Barat dengan adanya bantuan Lembaga yang berwenang.

DAFTAR PUSTAKA

- Asih, R., & Soemitro, A. (2005). Accident Analysis Assessment To the Accident Influence. *Proceedings of Estern Asia Society for Transportation Studies*, 5, 2091–2105.
- Ayu, C., Sari, N., & Afriandini, B. (2021). *Analysis of Traffic Accident Rates To Improve Road*. 2(1), 37–42.
- Bolla, M. E. (2013). *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Ruas Jalan Timor Raya Kota Kupang)*. II(2), 191–200.
- Departemen Pekerjaan Umum. (1997). Highway Capacity Manual Project (HCM). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, 1(1), 564.
- Panduan Teknis I Rekayasa Keselamatan Jalan, 1 (2012).
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, (2016).
- Kementrian Perhubungan. (2018). *Permenhub No 67 Tahun 2018*.
- Kmet, R., Dvorak, Z., & Kvet, M. (2019). Map of traffic accidents. *Transportation Research Procedia*, 40, 1418–1425. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.07.196>
- Perhubungan, K. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. Pm 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 115 Tahun 2018*, 1–8. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2018/2669-peraturan-menteri-perhubungan-republik-indonesia-nomor-pm-115-tahun-2018-tentang-pengaturan-lalu-lintas-operasional-mobil-barang-selama-masa-angkutan-natal-tahun-2018-dan-tahun-baru-2019/download>
- Perhubungan, K. (2016). *PM 154 TAHUN 2016*.

Permenhub No. 27. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 27 Tahun 2018 tentang Alat Penerangan Jalan. *Peraturan Menteri Perhubungan No 27 Tahun 2018*.

Polres Kota Jambi. (2021). *Kecelakaan Kota Jambi 2019 - 2021*.

Pusat Litbang Prasarana Transportasi. (2004). *Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas*. 54.

Susilo, B. H. (2019). Target Pencapaian Rencana Umum Keselamatan Jalan (RUNK Jalan) di Provinsi Jawa Timur pada Tahun 2012. *Jurnal Teknik Sipil*, 9(2), 85–96. <https://doi.org/10.28932/jts.v9i2.1373>