

BAB VII

Penutup

VII.1 Kesimpulan

1. Tingkat kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan mengalami peningkatan dan penurunan. Tingkat kecelakaan mengalami penurunan pada tahun 2019 ke tahun 2020 dengan jumlah kecelakaan 959 kejadian menjadi 719 kejadian. Kemudian mengalami peningkatan dari tahun 2020 ke tahun 2021, dengan jumlah kejadian 719 kecelakaan menjadi 724 kejadian kecelakaan.
2. Berdasarkan rekomendasi dari balai mengenai daerah rawan kecelakaan, Jalan RTA Milono dan Jalan Tjilik Riwut merupakan Jalan Nasional di Kota Palangkaraya yang dipilih sebagai daerah rawan kecelakaan.
3. Berdasarkan hasil analisis daerah rawan kecelakaan dan hasil perhitungan persentil 85, kecepatan pada masing-masing ruas jalan berbeda sesuai dengan volume kendaraan yang melintas pada ruas tersebut. Hasil perhitungan persentil 85 untuk kecepatan kendaraan di Jalan RTA Milono untuk jenis kendaraan sepeda motor sebesar 61 km/jam dan untuk jenis kendaraan mobil penumpang sebesar 52 km/jam. Kemudian untuk Jalan Tjilik Riwut dengan jenis kendaraan sepeda motor memiliki kecepatan sebesar 61 km/jam dan untuk kendaraan mobil penumpang dengan kecepatan sebesar 61 km/jam.
4. Berdasarkan lokasi daerah rawan kecelakaan berdasarkan status Jalan Nasional dan hasil survei eksisting bahwa semua lokasi *blacklink* perlu dipasang aspek perlengkapan jalan, dilakukannya penegakan hukum (*enforcement*), pendidikan dan kampanye keselamatan jalan (*education and campaign*), dan penanganan geometri yang sesuai kebutuhan berdasarkan kondisi jalan yang ada sehingga unsur-unsur jalan yang berkeselamatan seperti *self-explaining road*, *self-enforcement* dan *forgiving road* dapat terpenuhi. Sedangkan, untuk rekomendasi yang menjadi penanganan prioritas selain rambu lalu lintas pada setiap lokasi *blacklink* diantaranya:
 - a. Jalan RTA Milono perlu ditambahkan beberapa perlengkapan jalan seperti rambu peringatan simpang tiga, pemeliharaan dan pengecatan *zebra cross*

dan marka tepi, penambahan rambu *U-Turn*, dan melakukan peremajaan rambu yang telah rusak.

- b. Jalan Tjilik Riwut perlu ditambahkan beberapa perlengkapan jalan seperti rambu peringatan simpang tiga, pemeliharaan dan pengecatan *zebra cross* dan marka tepi, penambahan rambu *U-Turn*, dan melakukan peremajaan rambu yang telah rusak.

VII.2 Saran

1. Melakukan pemeriksaan terhadap rambu lalu lintas secara berkala untuk menjamin rambu lalu lintas yang terpasang masih dalam kondisi optimal dan jika ditemukan defisiensi atau kerusakan dapat segera dilakukan perbaikan sehingga jalan yang dibangun dapat memenuhi standar keselamatan jalan yaitu self explaining road yang memadai.
2. Perbaiki format input data pada UPPKB, perbaikan menu pada aplikasi/web agar penguji dapat langsung melakukan pilihan klik dengan pilihan menu input data yang telah tersedia pada aplikasi/web (tidak termasuk, menu No Kendaraan, No Uji, dan komoditi yang mungkin harus di isi secara manual oleh penguji) sehingga data soft file pada Microsoft excel dapat tersusun dengan rapi dan teratur pada perekapan data tahunan. Contoh: kemudahan dalam penjumlahan asal-tujuan kendaraan ; kemudahan penjumlahan jenis komoditi yang diangkut oleh kendaraan.
3. Melakukan monitoring terhadap marka jalan secara berkala untuk menjamin marka jalan masih dalam keadaan baik, karena marka jalan memiliki fungsinya untuk mengarahkan lalu lintas dan membatasi jalur satu dengan jalur lainnya. Marka jalan dengan keadaan baik berfungsi untuk meningkatkan tingkat visibilitas dan reflektifitas bagi pengguna jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2009. *UU Nomer 22 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*. Jakarta :
Kementrian Perhubungan
- _____. 2004. *UU Nomer 38 tentang Jalan*. Jakarta :.....
- Abubakar, I. D. (2019). Terminal. *Journal of Chemical Information and Modeling*,
53(9), 1689–1699.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan
RI Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggara Penimbangan Kendaraan
Bemotor Di Jalan* (pp. 1–18).
- MKJI, 1997. (1997). Mkji 1997. In *departemen pekerjaan umum, "Manual Kapasitas
Jalan Indonesia"* (pp. 1–573).
- Morlok. (1984). Terminal. *Gastronomía Ecuatoriana y Turismo Local.*, 1(69), 5–24.
- Morlok, E. K. (2020). Evaluasi Lokasi dan Fungsi Terminal Bus Tipe A Kaduagung
(Mandala) Kabupaten Lebak. *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Teknik
Sipil*, 1(1), 1–13.
<https://jom.unpak.ac.id/index.php/tekniksipil/article/download/1396/1116>
- Oglesby. (1988). *W. J. M. Van Bommel dan J. B. Boer, 1980*). 7–12.
- Putra, K. A. Y. (2019). Penanganan terhadap kecelakaan lalu lintas di Kota
Probolinggo Handling of traffic accidents in Probolinggo city. *Jurnal Sosiologi
Dialektika*, 14(1), 59–67.
- Sugiyono. (1994). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D. In *Angewandte
Chemie International Edition*, 6(11), 951–952. Alfabeta.
- Sukirman. (1994). Analisis Kinerja Ruas Jalan Akibat Parkir Pada Badan Jalan (Studi
Kasus : Jalan Indragiri Depan Supermarket Pagar Alam Square). *Jurnal Teknik
Sipil*, 2(2), 1–7. <https://doi.org/10.36546/tekniksipil.v7i2.237>
- Sukirman S, 1994. (2016). *Jenis Alinyemen*. 4, 1–23.
- Warpani. (2001). (*Studi Kasus Jalan Komyos Sudarso*). 1–10.
- Warpani. (2014). Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada
Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang.
Semarang: Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal), 2(6), 332–338.
<http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm/article/view/6419>