

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **V.1 Kesimpulan**

Berikut ini adalah beberapa kesimpulan hasil pelaksanaan kajian tentang keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Buleleng.

1. Tingkat keparahan kecelakaan (*saverity index*) di Kabupaten Buleleng paling tinggi terjadi pada tahun 2015 sebesar 1.146 dan terus mengalami penurunan sampai tahun 2018 dan kembali mengalami penurunan hingga angka 1.086 pada tahun 2019 hal tersebut dikarenakan adanya peningkatan pada jumlah korban meninggal dunia yang diikuti dengan penambahan penduduk tiap tahunnya.
  - a. Indeks fatalitas per 100,000 penduduk untuk mengetahui seberapa besar perbandingan antara pertumbuhan jumlah penduduk dengan jumlah kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Buleleng dari rentang waktu 2015 sampai 2019 terjadi penurunan angka kematian yang sangat signifikan dari tahun 2015 ke 2016 sebesar 0,27%, dari tahun 2016 ke 2017 sebesar 0,04%, lalu terjadi peningkatan pada tahun 2017 ke 2018 sebesar 0,87% dan dari tahun 2018 ke 2019 kembali mengalami penurunan sebesar 7,83%.
  - b. Indeks fatalitas per 10,000 kendaraan terdaftar yang digunakan untuk menghitung angka kematian berdasarkan jumlah kendaraan yang terdaftar tertinggi terjadi pada tahun 2015 sebesar 2.832 kematian per 10,000 kendaraan serta terjadi 2 kecelakaan per 10,000 kendaraan. Angka kematian dan keterlibatan kecelakaan per 10,000 kendaraan di Kabupaten Buleleng mengalami penurunan dari tahun 2015 ke 2016 sebesar 0,31%, lalu tahun 2016 sampai 2017 sebesar 0,01% peningkatan dari tahun 2017 sampai 2018 sebesar 0,13% dan terjadi penurunan kembali pada tahun 2018 sampai 2019 sebesar 0,12%.
2. Berdasarkan hasil survei pencapaian pada Jalan Singaraja-Seririt KM 14-15 banyaknya rambu yang terhadangi oleh dahan pepohonan dan

marka yang sudah memudar dimana sangat membutuhkan pemeliharaan terkait hal tersebut. Pada Jalan Singaraja-Sambangan KM 4-5, perlengkapan jalan yang mendukung keselamatan pada jalan tersebut masih sangat kurang. Sepanjang ruas tersebut, tidak terdapat rambu dan penerangan jalan umum, kondisi jalan dengan tata guna lahan hanya mengandalkan penerangan dari rumah warga. Hal ini perlu diperhatikan, sebab Jalan Singaraja-Sambangan KM 4-5 juga digunakan sebagai jalur alternatif menuju tempat wisata.

3. Identifikasi daerah rawan kecelakaan (DRK) dengan menggunakan tiga metode analisis kecelakaan dengan eksposur yang berbeda. Metode yang digunakan meliputi frekuensi kecelakaan, Angka Ekuivalensi kecelakaan (EAN) dan Z-Score, dimana frekuensi kecelakaan untuk menentukan rata-rata frekuensi kecelakaan, Equivalent Accident Number (EAN) untuk menentukan seluruh ruas yang ada di Kabupaten Buleleng, serta Z-Score untuk menentukan ruas terburuk (*blacklink*).

## **V.2 Saran**

1. Tingkat keparahan kecelakaan berhasil diturunkan secara perlahan, namun upaya penurunan jumlah kejadian kecelakaan juga harus dilakukan untuk mencapai keselamatan transportasi di Kabupaten Buleleng.
2. Perlu adanya penanganan segera terhadap lokasi rawan kecelakaan baik dari segi jalan serta perlengkapan jalan guna mengurangi resiko terjadinya kecelakaan.
3. Identifikasi daerah rawan kecelakaan perlu dilakukan secara berkala sebagai kontrol lokasi yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Untuk rekomendasi penanganan pada daerah rawan kecelakaan yang diusulkan harus diterapkan dan dikoordinasikan dengan instansi terkait guna untuk mengurangi atau menghilangkan daerah rawan kecelakaan di daerah Kabupaten Buleleng.

## DAFTAR PUSTAKA

- AUSTROADS. (2004). Pavement Design : A Guide to the Structural Design of Road Pavements. *Deterioration and Maintenance of Pavements*, 233–243. [www.austrroads.com.au](http://www.austrroads.com.au)
- Badung, P. K. (2019). Lapum Buku Kinerja Ruas Jalan Kabupaten Badung. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*.
- Bolla, M. E., Messah, Y. A., & Koreh, M. M. B. (2013). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Ruas Jalan Timur Raya Kota Kupang). *Jurnal Teknik Sipil, II*(2), 147–156.
- BPS. (2020). *Badan Pusat Statistik Kabupaten Buleleng*. 10/11/2020.
- Buleleng, K. N. (2020). *Peta Buleleng*. 19 Maret 2020. <https://www.kejari-buleleng.go.id/page/detail/80>
- Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2016. (2013). *Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2016*. 53(9), 1689–1699.
- Fathan Rabbani, dkk. (2019). BUKU KINERJA KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN DI KOTA BALIKPAPAN. *Journal of Safety Transportation, 110*(9), 1689–1699.
- Hubdat, P. (1998). Pencegahan dan Penanganan Kecelakaan, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. *Jurnal Transportasi, 66*, 37–39.
- Jalan, U. 22 T. 2009 T. L. L. dan A. (2009). *UU 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. 2(5), 255.
- jayaposindonesia. (2012). *Terminal penumpang dan sistem jaringan angkutan umum*. 11/12/2020. <https://jayaposindonesia.wordpress.com/>
- Lintas, L., Terakhir, T., & Kecamatan, D. I. (2018). *Tren Mortalitas Berdasarkan Tingkat Kecelakaan*. 6(3), 185–201.
- Maesaroh, S., Sunaryo, D. K., & Noraini, A. (2017). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2017 Dengan Cluster Analysis (Studi Kasus: Kabupaten Pati). *Jurusan Teknik Geodesi S-1 Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Malang*.
- Nurhidayah, F., Rukanta, D., & Yulianto, F. A. (2018). *Case Fatality Rate Pasien Kecelakaan Lalu Lintas di RSUD Kabupaten Subang Tahun 2014-2018*. 2012–2016.

- Pendidikan.co.id. (2018). Transportasi. *Transportasi*.  
<https://pendidikan.co.id/pengertian-transportasi-unsur-fungsi-manfaat-jenis-dan-contoh/>
- Pignataro, L. (1974). Traffic Engineering : Theory and Practice. *Transportation Research Board*.
- Pusat Litbang Prasarana Transportasi. (2004). *Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas*. 54.  
<http://www.pu.go.id/uploads/services/infopublik20120704151813.pdf>.
- Tematik, P. (2020). *peta administrasi kabupaten buleleng*. 10/11/2020.
- Tim PKP Buleleng. (2020). *Laporan PKP I*.
- Zanuardi, A., & Suprayitno, H. (2018). Analisa Karakteristik Kecelakaan LaluLintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 2(1), 45–55.  
<https://doi.org/10.12962/j26151847.v2i1.3767>