

## **BAB V PENUTUP**

### **V.1 Kesimpulan**

Karena keterbatasan data, pada penanganan lokasi rawan kecelakaan, tim PKP 1 BPTD Wilayah IX Jawa Barat berfokus pada lokasi rawan kecelakaan di ruas jalan nasional dan ruas jalan provinsi yang berada di Kota Bandung. Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan metode Z-score dan frekuensi untuk penentuan LRK dan perangkingan LRK pada status jalan nasional dan jalan provinsi terdapat 2 jalan yang merupakan blacklink tertinggi yaitu Jalan Nasional Soekarno-Hatta dan jalan provinsi pada Jalan Peta. Untuk selanjutnya dilakukan analisis lebih lanjut mengenai perencanaan perbaikan.

#### **1. Jalan Nasional Soekarno-Hatta**

Untuk Jalan Soekarno-Hatta yaitu pemasangan rambu batas kecepatan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan, pengurangan bukaan separator yang menjadi salah satu resiko penyebab kecelakaan, penambahan fasilitas pejalan kaki seperti zebra cross, jembatan penyeberangan orang, rambu Peringatan Banyak Lalu Lintas Pejalan Kaki Menggunakan Fasilitas Penyeberangan, pemangkasan dahan pohon yang menutupi rambu, perbaikan rambu lalu lintas, dan penegakan hukum.

#### **2. Jalan Peta**

Untuk Jalan Peta yaitu penutupan U-turn di dekat persimpangan, penambahan fasilitas pejalan kaki berupa fasilitas menyusuri seperti trotoar yang memadai maupun fasilitas menyeberang seperti zebra cross, pelican crossing, dan jembatan penyeberangan orang, penambahan rambu dilarang berhenti dan dilarang parkir, pemangkasan dahan pohon yang menutupi rambu lalu lintas, perbaikan rambu yang rusak, penegakan hukum, sosialisasi mengenai safety riding kepada masyarakat.

### **V.2 Saran**

Saran terhadap pelaksanaan kinerja keselamatan jalan di Kota Bandung

diantaranya yaitu:

1. Penyelenggaraan RUNK

- a. Untuk meningkatkan penyelenggaraan keselamatan di Kota

Bandung pada Pilar-1, beberapa saran yang diberikan antara lain:

- 1) Diperlukan koordinasi yang kuat dari tiap-tiap instansi yang terkait dengan bidang keselamatan transportasi jalan dan komitmen daerah untuk meningkatkan keselamatan transportasi jalan di Kota Bandung, karena keselamatan merupakan tanggung jawab semua pihak.
  - 2) Sistem manajemen keselamatan angkutan umum diharapkan segera disosialisasikan kepada perusahaan angkutan umum, dan diharapkan segera dilaksanakan oleh perusahaan angkutan umum kemudian dilakukan pengawasan/control agar SMK semakin baik.
- b. Untuk meningkatkan penyelenggaraan keselamatan pada Pilar-2 beberapa saran yang diberikan yaitu :
- 1) Meningkatkan koordinasi perangkat daerah yang berwenang dalam pembinaan dan penyelenggaraan dibidang jalan dan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas.
  - 2) Perlu adanya tambahan sumber daya manusia yang berkompeten di bidangnya agar program-program jalan yang berkeselamatan dapat terus ditingkatkan
- c. Untuk meningkatkan penyelenggaraan keselamatan pada Pilar-3 beberapa saran yang diberikan yaitu :
- 1) Melakukan pendekatan kepada operator angkutan umum terkait dengan pentingnya kondisi kendaraan yang sesuai dengan persyaratan teknis dan laik jalan terhadap keberlangsungan perusahaan.
  - 2) Pengembangan riset mengenai kendaraan bermotor harapannya dapat bekerjasama dengan akademisi agar keselamatan kendaraan bermotor dapat ditingkatkan.
  - 3) Pengoptimalan pelayanan kartu induk menggunakan databae (Teknologi berbasis komputer).
- d. Penyelenggaraan keselamatan pada pilar-4 sudah dilaksanakan dengan baik, namun diperlukan beberapa saran yaitu :
- 1) Kampanye lalu lintas terus dilaksanakan dan harapannya dapat

bekerjasama dengan instansi yang terkait mengenai keselamatan jalan.

- 2) Koordinasi dengan pihak terkait mengenai keselamatan jalan untuk menurunkan tingkat fatalitas kecelakaan dapat tercapai.
- e. Untuk meningkatkan penyelenggaraan keselamatan pada Pilar-5 beberapa saran yang diberikan yaitu :
- 1) Harapannya program rehabilitasi pasca kecelakaan dapat dilaksanakan karena hal ini penting selain pengobatan untuk luka fisik korban kecelakaan, penanganan mental korban kecelakaan juga merupakan hal utama.
  - 2) Riset/penelitian mengenai penanganan korban kecelakaan dapat dilakukan dengan menjadikan akademisi sebagai mitra yang kemudian hasil riset/penelitiannya dapat dijadikan masukan dan perbaikan program selanjutnya.
  - 3) Melakukan koordinasi dengan instansi yang terkait mengenai asuransi keselamatan jalan.
2. Harmonisasi rambu dan marka dan perbaikan rambu dan marka supaya dapat memberikan informasi yang komunikatif kepada pengguna jalan.
  3. Perlu adanya evaluasi dalam berbagai capaian atau penanganan lokasi rawan kecelakaan untuk membentuk peningkatan keselamatan yang dinilai belum optimal.
  4. Perlu adanya penanganan segera terhadap lokasi rawan kecelakaan baik dari segi jalan, perlengkapan jalan serta bahaya sisi jalan guna mengurangi resiko terjadinya kecelakaan.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan
- Undang Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka.
- BPS Provinsi Jawa Barat. 2020. Provinsi Jawa Barat Dalam Angka 2020.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan. Departemen Perhubungan.
- Government of Indonesia. 2011. Rencana Umum Nasional Keselamatan 20112035.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2017. "Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan Dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.
- Standar Australia. 2004. Management Risk AS/NZS 4360:2004. Australia: Standar New Zealand