

## BAB V

### PENUTUP

#### I. Kesimpulan

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

1. Tingkat kecelakaan di Kabupaten Boyolali menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan/100.000 penduduk mengalami peningkatan dari kurun waktu tahun 2016 sampai dengan tahun 2019 yaitu 67,00/100.000 penduduk di tahun 2016, 69,47/100.000 penduduk di tahun 2017, naik menjadi 76,44/100.000 penduduk di tahun 2018 kembali naik menjadi 51,15/100.000 penduduk, pada tahun 2019 mengalami peningkatan menjadi 91,19/100.000 penduduk. Tingkat kecelakaan per 10.000 kendaraan pada tahun 2016 sampai dengan 2019 mengalami peningkatan dari 18,41/10.000 kendaraan di tahun 2016, naik menjadi 18,91/10.000 kendaraan di tahun 2017, naik kembali menjadi 19,27/10.000 kendaraan di tahun 2018, naik kembali menjadi 21,47/10.000 kendaraan di tahun 2019. Tingkat fatalitas per 10.000 kendaraan dalam kurun waktu 4 tahun terakhir mengalami fluktuasi mulai dari 0,43/10.000 kendaraan pada tahun 2016, naik menjadi 0,95/10.000 kendaraan pada tahun 2017, 1,34/10.000 kendaraan pada tahun 2018 menurun kembali menjadi 0,86/10.000 kendaraan pada tahun 2019, dalam kurun waktu 4 tahun (2016 sampai dengan 2019).
2. Hasil identifikasi daerah rawan kecelakaan menggunakan metode Z-Score dan EAN, dari 203 ruas jalan yang ada di Kabupaten Boyolali, teridentifikasi 3 ruas jalan yang termasuk daerah rawan kecelakaan dengan peringkat *blacklink* tertinggi yaitu: Ruas Jalan Nasional Semarang – Solo, Ruas Jalan Provinsi Karanggede - Gemolong, dan Ruas Jalan Kabupaten Klego – Simo.
3. Berdasarkan analisis daerah rawan kecelakaan menurut status jalan Nasional, Provinsi dan kabupaten dan hasil survei eksisting di tiga

ruas jalan yang menjadi *blacklink* tertinggi menunjukkan bahwa semua lokasi perlu dipasang aspek perlengkapan jalan, penegakan hukum (*enforcement*), pendidikan dan kampanye (*education dan 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. Rekomendasi pada ruas Jalan Semarang – Solo Kabupaten Boyolali yaitu pada aspek perlengkapan jalan perlu di pasang rambu peringatan daerah rawan kecelakaan pada 100 m sebelum lokasi kritis, rambu peringatan hati-hati dipasang setelah rambu elektronik, pemasangan rambu batas kecepatan 50 km/jam di awal dan di akhir *blackspot*, pemasangan *Warning Light* untuk meningkatkan kewaspadaan pengguna jalan, pengecatan marka, pemasangan pita pengganggu sebagai alat pembatas kecepatan untuk menurunkan kecepatan pengguna jalan yang melintas di area *blackspot*. Pada aspek penegakan hukum (*enforcement*) pihak kepolisian diharapkan melakukan inspeksi dan patroli terhadap pengguna jalan yang melanggar, pada aspek pendidikan dan kampanye (*education and campaign*) perlu diadakannya sosialisasi mengenai DRK, perilaku berkendara dan fatalitas kecelakaan sedangkan untuk aspek geometri perlu dilakukan perbaikan permukaan jalan. Rekomendasi pada ruas Jalan Provinsi Karanggede - Gemolong di Kabupaten Boyolali tidak jauh berbeda dengan penanganan pada ruas Jalan Semarang – Solo di Kabupaten Boyolali yaitu pada aspek perlengkapan jalan yaitu pemasangan rambu peingatan pada 100 m sebelum lokasi kritis, pemasangan rambu peringatan hati-hati setelah rambu peringatan, pemasangan rambu batas kecepatan 50 km/jam di awal dan akhir *blackspot*, pemasangan *Warning Light* untuk meningkatkan kewaspadaan pengguna jalan, pemasangan pita pengganggu sebagai alat pembatas kecepatan dan mensterilkan visibilitas rambu agar pengguna jalan lebih jelas melihat keberadaan rambu, Pemasangan rambu prioritas pada mulut simpang diruas jalan *minor* untuk memberi tahu pengemudi bahwa harus mendahulukan kendaraan yang melintas

diruas jalan *Mayor*, pemasangan cermin tikungan pada dekat mulut simpang untuk membantu pengendara mengetahui kendaraan yang berada ditikungan tersebut, dan pemasangan *Road Stood* pada marka tengah untuk meningkatkan keselamatan. Pada aspek penegakan hukum (*enforcement*) pihak kepolisian diharapkan melakukan patrol dan inspeksi terhadap pengguna jalan yang melanggar, pada aspek pendidikan dan kampanye (*education and campaign*) perlu dilakukan sosialisasi mengenai DRK, perilaku berkendara dan fatalitas kecelakaan sedangkan untuk aspek geometri yaitu perlu dilakukan perbaikan pada permukaan jalan. Penanganan ruas Jalan Kabupaten Klego – Simo antara lain aspek perlengkapan jalan yaitu pemasangan rambu peringatan daerah rawan kecelakaan pada 100 m sebelum lokasi kritis, pemasangan rambu peringatan hati-hati setelah rambu peringatan, pemasangan rambu batas kecepatan 40 km/jam di awal dan akhir *blackspot*, pemasangan *Warning Light* untuk meningkatkan kewaspadaan pengguna jalan, pemasangan pita pengganggu sebagai alat pembatas kecepatan dan mensterilkan visibilitas rambu agar pengguna jalan lebih jelas melihat keberadaan rambu, pemasangan rambu petunjuk penyeberangan jalan dan pemasangan marka *zebracross* untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki dalam melakukan kegiatan menyeberang jalan diruas jalan tersebut, dan pemasangan *Road Stood* pada marka tengah untuk meningkatkan keselamatan. Pada aspek penegakan hukum (*enforcement*) pihak kepolisian diharapkan melakukan patrol dan inspeksi terhadap pengguna jalan yang melanggar, pada aspek pendidikan dan kampanye (*education and campaign*) perlu dilakukan sosialisasi mengenai DRK, perilaku berkendara dan fatalitas kecelakaan sedangkan untuk aspek geometri yaitu perlu dilakukan perbaikan pada permukaan jalan.

## II. Saran

Saran terhadap pelaksanaan kinerja keselamatan jalan di Kabupaten Boyolali diantaranya yaitu :

1. Dalam penanganan daerah rawan kecelakaan dilakukan melalui metode *engineering*, *education*, dan *enforcement*. *Engineering* dilakukan dengan pemasangan rambu, *warning light* dan *rumble strip*. Metode *education* dilaksanakan dengan melakukan sosialisasi kepada setiap lapisan masyarakat mengenai keselamatan jalan. Untuk metode *enforcement* dilakukan dengan pemasangan *speed camera* pada lokasi daerah rawan kecelakaan sebagai pengawas dan pengendali perilaku pengguna jalan.
2. 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

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Boyolali. 2020. *Kabupaten Boyolali Dalam Angka*. Palangka Raya : Badan Pusat Statistik Kabupaten Boyolali.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Direktorat Bina Jalan Kabupaten (Binkot)
- Direktorat Jenderal Bina Marga. *Manajemen Proyek Pelaksanaan Konstruksi Jalan Dan Jembatan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1990. *Tata Cara Penyusunan Program Pemeliharaan Jalan Kabupaten*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum.
- Kementrian Perhubungan. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 1994 Tentang Pendidikan Mengemudi Kendaraan*. Jakarta : Sekretariat Negara.
- Kementrian Pekerjaan Umum. 2014. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Sistem Drainase PerKabupatenan*. Jakarta : Sekretariat Negara.
- Kementrian Perhubungan. 2014. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta : Sekretariat Negara.
- Kementrian Perhubungan. 2015. *Peraturan Menteri Nomor PM 133 Tahun 2015*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Kementrian Pekerjaan Umum. *Desain Perkerasan Jalan Lentur*. Jakarta : Sekretariat Negara.
- Kementrian Kesehatan. 2016. *Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Sistem Penanggulangan Gawat Darurat Terpadu*. Jakarta : Sekretariat Negara.

Kementrian Kesehatan. *Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 1204/Menkes/Sk/X/2004 Tentang Persyaratan Kesehatan Lingkungan Rumah Sakit*. Jakarta : Sekretariat Negara.

Kementrian Pekerjaan Umum 2010. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Persyaratan Laik Fungsi Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara.

Kementrian Pekerjaan Umum. 2011. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19 Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan*. Jakarta : Sekretariat Negara.

Kepolisian Negara Republik Indonesia. 2012. *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi*. Jakarta : Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pemerintah Republik Indonesia. 2010. *Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2010 Tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia*. Jakarta : Sekretariat Negara.

Pemerintah Republik Indonesia. 2016. *Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2016 Tentang Jenis Dan Tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia*. Jakarta : Sekretariat Negara. Pemerintah Republik Indonesia. 2010. Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 - 2035. Jakarta.

Pemerintah Republik Indonesia. 1992. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian*. Jakarta : Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 2018. *Peraturan Menteri Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum*. Jakarta : Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 55 tahun 2012 tentang kendaraan*. Jakarta : Sekretariat Negara.

Pemerintah Republik Indonesia. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta : Sekretariat Negara.

*World Health Organization*. 2008. *Manajemen Kecepatan: Manual Keselamatan Jalan Untuk Pengambil Keputusan Dan Praktisi*.