

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

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

Berdasarkan hasil penilaian kinerja keselamatan Kabupaten Jepara yang telah dilakukan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Identifikasi daerah rawan kecelakaan (DRK) menggunakan tiga metode analisis kecelakaan. Hasil analisis daerah rawan kecelakaan yang dilakukan pada ruas jalan di Kabupaten Jepara menggunakan beberapa metode mendapatkan hasil yang berbeda. Menggunakan metode Z-Score diperoleh 3 ruas jalan yang teridentifikasi sebagai daerah rawan kecelakaan. Berdasarkan metode frekuensi diperoleh 3 ruas jalan yang teridentifikasi sebagai daerah rawan kecelakaan. Sedangkan metode EAN diperoleh 1 ruas jalan yang teridentifikasi sebagai daerah rawan kecelakaan. Terdapat 3 ruas jalan yang diidentifikasi sebagai blacklink yaitu Jalan Raya Jepara-Kudus, Jalan Jepara-Welahan, Jalan Jepara-Bangsri. Dengan titik kecelakaan (blackspot) terdapat di Putra Jepara, Polsek Mayong, TK. Bhayangkari, Rumah Batu Bata, Rumah Makan Madani, Rumah Makan Sate Pak Ali.
2. Rekomendasi dari hasil analisis ditujukan untuk penanganan pada daerah rawan kecelakaan khususnya lokasi blackspot.
3. Dapat disimpulkan dari analisis kejadian kecelakaan mengenai perilaku pengguna jalan sebagai berikut :
  - a. Jenis tabrakan depan - depan dan jenis kendaraan dominan sepeda motor
  - b. Tabrakan depan - depan ini diakibatkan oleh pengguna sepeda motor. Kecelakaan paling dominan yaitu kendaraan sepeda motor. Pengguna sepeda motor yang sering menyalip dengan kecepatan tinggi, rata - rata kecepatan kendaraan di ruas jalan yang daerah rawan kecelakaan yaitu 50 km / jam - 80 km / jam
  - c. Waktu kecelakaan paling dominan pagi hari pukul 06.00-09.00 WIB dan 15.00-18.00 WIB. Pada waktu ini bertepatan dengan peak pagi

- d. yang berangkat kerja / aktifitas dan peak sore yang pulang kerja / aktifitas
- e. Profesi korban dominan yaitu bekerja sebagai karyawan swasta. Berarti menandakan aktifitas pengguna jalan didominasi oleh seorang karyawan swasta yang berangkat dan pulang kerja.
- f. Usia korban dominan 16-30 tahun di mana usia tersebut usia produktif. Jenis kelamin korban paling banyak juga laki - laki sehingga diusia produktif dan seorang laki - laki memiliki berani mengambil risiko selama berlalu lintas untuk memacu kendaraan lebih cepat dan terburu - buru.

## **V.2 Saran**

Identifikasi daerah rawan kecelakaan perlu dilakukan secara berkala sebagai kontrol lokasi yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Sesuai dengan rekomendasi dari hasil analisis penanganan daerah rawan kecelakaan harus diterapkan dan dikoordinasikan dengan instansi terkait guna mengurangi tingkat kecelakaan pada daerah tersebut. Selain itu untuk meningkatkan keselamatan perilaku pengguna jalan perlu adanya sosialisasi dampak pelanggaran lalu lintas yang lebih intensif kepada seluruh lapisan masyarakat melalui lembaga pendidikan maupun lembaga / instansi lainnya yang ada di masyarakat

## DAFTAR PUSTAKA

- Akhmad Bustomi, Cahya Putra Dinata, I Dewa Gede Tantara Tesa Putra, S. B. (2019). SIMULASI PENERAPAN APILL PADA SIMPANG SUMURPANGGANG KOTA TEGAL SEBAGAI UPAYA PENURUNAN JUMLAH KONFLIK LALU LINTAS. Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah. (2004). Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Departemen Perhubungan. (1993). Peraturan pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Departemen Perhubungan. (2009). Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Departemen Perhubungan. (t.thn.). Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal BIna Marga. (1992). Panduan Teknik 1 Rekayasa Keselamatan Jalan. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1992). Standar Perencanaan Geometri Jalan Antar Kota. Jakarta
- Kementrian Perhubungan . (2012). Peraturan Menteri Perhubungan No 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Jakarta: Sekretarian Negara.
- Kementrian Perhubungan. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Kementrian Perhubungan. (2015). Peraturan Pemerintah Perhubungan No 111 Tahun 2015 Tentang Cara Penetapan Batas Kecepatan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Kementrian Perhubungan. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Marka Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Margareth Evelyn Bolla. (2013). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (studi kasus ruas jalan timor raya kupang). Kupang: Jurnal Teknik Sipil.
- Pemerintah Republik Indonesia . (2011). Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

- Pemerintah Republik Indonesia. (2006). Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Jakarta: Sekretariat.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2015). Peraturan Pemerintah Negara Republik Indonesia Nomor 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Jakarta: Sekretariat.
- Polres Jepara Kota. (2016-2020). Data Satlantas Jepara Kota. Jepara.
- Pusdiklat Perhubungan Darat. (1998). Pencegahan dan Penanganan Kecelakaan. Denpasar: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota.
- Transport Research Laboratory. (1997). Engineering Approach to Accident Prevention & Reduction RRDP Report No. RRDP 19. Bandung: Institute of Road Engineering.
- UU\_22\_Tahun\_2009. (n.d.). Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Warpani, P. (2002). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: ITB.
- Zanuardi, A., & Suprayitno, H. (2018). Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database. Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas