

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

VI.1 Kesimpulan

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

1. Berdasarkan hasil penghitungan pencapaian masing-masing program pada setiap pilar, diketahui bahwa pencapaian penyelenggaraan RUNK Jalan di Kabupaten Kediri adalah sebesar 61%. Untuk Pilar 1, penyelenggaraan yang telah dicapai adalah sebesar 38%, Pilar 2 sebesar 75%, Pilar 3 sebesar 59%, Pilar 4 sebesar 64% dan Pilar 5 sebesar 69%.
2. Identifikasi daerah rawan kecelakaan (DRK) menggunakan satu metode Equivalent Accident Number (EAN). Hasil analisis daerah rawan kecelakaan yang dilakukan pada seluruh ruas jalan di Kabupaten Kediri menggunakan metode Equivalent Accident Number (EAN) menghasilkan 6 kecamatan, kemudian dari hasil perangkaan tersebut kami melakukan wawancara dan menghasilkan 6 ruas jalan yang perlu adanya penanganan pada daerah tersebut. 6 ruas jalan tersebut adalah Jalan Erlangga, Jalan Soekarno Hatta, Jalan Ahmad Yani, Jalan HOS Cokroaminoto, Jalan Pare Kandangan, Jalan Kediri Wates.
3. Sesuai dengan hasil perhitungan pencapaian masing-masing program pada setiap pelaksanaan pilar dalam RUNK maka perlu adanya perbaikan dan pemenuhan dalam pelaksanaan pada setiap pilar.
4. Sesuai dengan hasil identifikasi daerah rawan kecelakaan (DRK) dengan metode EAN maka perlu adanya penanganan pada daerah rawan kecelakaan khususnya pada 6 ruas jalan tersebut.

VI.2 Saran

Saran yang bisa diberikan antara lain :

1. Untuk meningkatkan pencapaian RUNK di Kabupaten Kediri maka perlu adanya peningkatan kinerja pada masing masing program di setiap pilar , antara lain:

Pilar 1 antara lain:

1. Penguatan dan peningkatan kegiatan oleh Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sudah terbentuk guna meningkatkan keselamatan.
2. Informasi data-data terkait antar pemangku kepentingan untuk dikembangkan lebih lanjut sistem yang terintegrasi supaya lebih mempermudah.
3. Pembentukan Kantor Sekretariat RUNK LLAJ.
4. Program-program yang belum sepenuhnya terlaksana supaya bisa diupayakan untuk meningkatkan pencapaian kinerja yang berhubungan dengan pilar sistem yang berkeselamatan.

Pilar 2 antara lain:

1. Perlu adanya penyempurnaan regulasi adanya pemeringkatan jalan di Kabupaten Kediri.
2. Perlu adanya penerapan pemeringkatan jalan yang sesuai dengan international road assessment programme – iRAP) di jalan bebas hambatan, jalan nasional, dan jalan daerah.
3. Perlu adanya penerapan lajur khusus bagi angkutan umum massal perkotaan.
4. Perlu adanya pembatasan akses bagi kendaraan sepeda motor dan sepeda.

Pilar 3 antara lain:

1. Perlu adanya peningkatan terkait Perusahaan Angkutan umum yang belum memiliki dokumen Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Angkutan Umum.
2. Perlu adanya sistem pengembangan penanganan keadaan darurat kendaraan pengangkut berbahaya dan beracun (B3).

3. Perlu adanya integrasi terkait Sistem Informasi Pengujian kendaraan bermotor antar pemangku kepentingan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan (KLLAJ) dengan mengadakan pertemuan bersama pihak terkait seperti Polres Kabupaten Kediri.
4. Pemenuhan Standar Teknis Keselamatan sesuai kaidah Internasional.

Pilar 4 antara lain:

1. Perlu adanya program Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Kendaraan Yang Berkeselamatan.
2. Perlu adanya program Integrasi Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan Pencatatan Data Pelanggaran.
3. Perlu adanya program Pembinaan Teknis Pendidikan dan Pelatihan Mengemudi.
4. Perlu adanya program Pemeriksaan Kondisi Pengemudi.

Pilar 5 antara lain:

1. Menyegerakan pengembangan Unit Trauma Center yang sebelumnya sudah direncanakan untuk dibentuk di seluruh Rumah Sakit yang ada di Kabupaten Kediri.
 2. Terkait One Access Code supaya bisa disambungkan dengan hotline 119 pusat supaya lebih mempermudah.
 3. Penyediaan rehabilitasi medis dan jiwa pasca kecelakaan supaya segera diselenggarakan sebagai sarana pengembalian aspek-aspek Kesehatan pada masyarakat agar dapat mengatasi keadaan / kondisi pada korban melalui mekanisme yang tersusun.
2. Identifikasi daerah rawan kecelakaan perlu dilakukan secara berkala sebagai kontrol lokasi terutama lokasi-lokasi yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Sesuai dengan rekomendasi dari hasil analisis penanganan pada daerah rawan kecelakaan yang diusulkan harus diterapkan dan dikoordinasikan dengan instansi terkait guna mengurangi atau menghilangkan daerah rawan kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alexander, R. (2021) *Perbedaan Antara Kebijakan dan Regulasi*.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik (2022) *Angka Kecelakaan Masih Tinggi, Menhub: Kolaborasi Jadi Kunci Peningkatan Keselamatan Jalan, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*. Tersedia pada: <https://dephub.go.id/post/read/angka-kecelakaan-masih-tinggi,-menhub-kolaborasi-jadi-kunci-peningkatan-keselamatan-jalan>.
- Cirebon, D.K. (2018) *INTEGRASI DATA SOLUSI MENUJU "SINGLE SOURCE OF TRUTH."*
- DARAT, D.J.P. (2018) *PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT TENTANG PEDOMAN TEKNIS PENGENDALIAN LALU LINTAS DI RUAS JALAN DI PERLINTASAN SEBIDANG DENGAN KERETA API*.
- Kominfo (2021) *Informasi Geospasial Jadi Dasar Perencanaan Kebijakan*.
- Pe, T. dan Sa, N. (2007) "LAPORAN STATUS LINGKUNGAN HIDUP DAERAH."
- Putra, Y.M. (2019) "SISTEM INFORMASI MANAJEMEN Pemanfaatan Teknologi Informasi Sistem Pengambilan Keputusan Pada PT . Astarindo Daya Sakti," (December), hal. 1–11.
- Saputra, A.D. (2017) "Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016," *Warta Penelitian Perhubungan*, 29. Tersedia pada: <https://doi.org/10.1016/j.injury.2011.11.002>.