

**BAB VII**  
**KESIMPULAN DAN SARAN**

**VII.1. Kesimpulan**

VII.1.1. Gambaran Kinerja RUNK

**Tabel VII. 1** Persentase Kinerja RUNK

<b>No</b>	<b>Pilar</b>	<b>Total Terlaksana</b>	<b>Persentase Terlaksana</b>
1	Sistem Yang Berkeselamatan	25 dari 36	75,69%
2	Jalan Yang Berkeselamatan	17 dari 44	56,25%
3	Kendaraan Yang Berkeselamatan	22 dari 34	75,76%
4	Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan	40 dari 43	95,93%
5	Penanganan Korban Kecelakaan	11 dari 14	85,71%

VII.1.2. Permasalahan Pada 5 Pilar RUNK

1) Pilar 1 Sistem Yang Berkeselamatan

- a. Belum tersedia dan terlaksana penyusunan tata kelola dan pelaksanaan kelompok kerja dan kantor sekretariat.
- b. Belum tersedia RAK LLAJ Kota Palembang.
- c. Belum tersedia dan terlaksana studi penguatan kelembagaan penyelenggaraan KLLAJ.
- d. Belum tersedia perumusan indikator, monitoring dan evaluasi kinerja tiap pilar.
- e. Belum tersedia dan terlaksana pengembangan sistem dan teknologi informasi monitoring dan evaluasi keselamatan LLAJ.
- f. Belum tersedia dan terlaksana sistem pengelolaan data terpadu keselamatan LLAJ.

- g. Belum tersedia dan terlaksana pengembangan sistem data kecederaan korban kecelakaan (*Surveillance Injury*) di fasilitas pelayanan kesehatan.
- h. Belum tersedia dan terlaksana pengembangan sistem monitoring dan evaluasi serta capaian kinerja.
- i. Belum tersedia dan terlaksana identifikasi kebutuhan dan sumber dana KLLAJ.
- j. Belum tersedia dan terlaksana penyiapan regulasi, sistem, dan lembaga dana KLLAJ.
- k. Belum tersedia dan terlaksana penyusunan mekanisme pengalokasian sebagian premi asuransi untuk dana KLLAJ
- l. Belum tersedia dan terlaksana penyusunan instrumen dan indikator kinerja KLLAJ.
- m. Belum tersedia dan terlaksana pelaksanaan monitoring dan evaluasi program kegiatan masing-masing pilar.
- n. Belum tersedia dan terlaksana pengukuran kinerja keselamatan berbasis perubahan jumlah kecelakaan dan fatalitas korban.
- o. Belum tersedia dan terlaksana pengukuran kinerja sosial-ekonomi akibat dari perubahan jumlah kecelakaan dan fatalitas korban.

## 2) Pilar 2 Jalan Yang Berkeselamatan

- a. Belum terlaksana penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan.
- b. Belum tersedia pedoman pemeringkatan jalan berdasarkan IRAP.
- c. Belum terselenggara kegiatan pemeringkatan di jalan bebas hambatan.
- d. Belum terselenggara kegiatan pemeringkatan di jalan nasional.
- e. Belum terlaksana pemenuhan persyaratan perlengkapan jalan (pemasangan dan perbaikan).

- f. Belum terlaksana kegiatan audit dan inspeksi hukum lalu lintas serta perlengkapan jalan.
- g. Belum tersedia pedoman teknis fasilitas pejalan kaki dan pesepeda.
- h. Belum tersedia pedoman aspek keselamatan pengguna jalan pada pekerjaan jalan.
- i. Belum terlaksana kegiatan audit dan inspeksi aspek keselamatan pengguna jalan pada pekerjaan jalan.
- j. Pengendalian dan pengawasan aspek keselamatan pengguna jalan pada pekerjaan jalan.
- k. Belum tersedia penanganan pelintasan sebidang dengan kereta api.
- l. Belum tersedia penyediaan lajur khusus angkutan umum massal perkotaan yang berkeselamatan.
- m. Belum tersedia penyusunan pedoman teknis pembatasan kecepatan kendaraan berkeselamatan.
- n. Belum terselenggara pembatasan akses jalan bagi kendaraan rentan untuk sepeda motor dan sepeda.
- o. Belum terlaksana penguatan kapasitas sumber daya manusia (SDM) bagi penyelenggaraan jalan serta manajemen dan rekayasa lalu lintasan untuk sepeda motor dan sepeda.

### 3) Pilar 3 Kendaraan Yang Berkeselamatan

- a. Belum tersedia sistem penanganan keadaan darurat kendaraan pengangkut B3.
- b. Belum terlaksana pengembangan regulasi penilaian kendaraan baru sesuai dengan NCAP (*New Car Assessment Programme*).
- c. Belum ada pelaksanaan sosialisasi dan kampanye penindakan kendaraan bermuatan dan dimensi berlebih.
- d. Belum terlaksana penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum.

#### 4) Pilar 4 Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan

- a. Belum terlaksana penerapan *Demerit Point System* di Kota Palembang masih dilakukan secara maksimal dikarenakan pihak Polrestabes Kota Palembang perlu menggandeng pihak lain yaitu Pengadilan dan Kejaksaan terkait dengan penentuan denda.
- b. Belum tersedia dan terlaksana diklat untuk perubahan perilaku pengemudi akibat pemberlakuan *Demerit Point System*.
- c. Belum terselenggara sistem teknologi informasi untuk mendukung keamanan dan keselamatan berlalu lintas secara virtual.

#### 5) Pilar 5 Penanganan Korban Kecelakaan

- a. Belum terdapatnya *unit trauma center* di Dinas Kesehatan Palembang, di rumah sakit, ataupun di puskesmas.
- b. Belum terdapat unit rehabilitasi pasca kecelakaan setelah korban sudah mendapat penanganan dan rehabilitasi jiwa pasca kecelakaan.
- c. Belum tersedia keterlibatan komunitas yang terlatih dalam merespon kejadian kecelakaan, namun sudah terlaksana kepada komunitas yang terdapat pada rumah sakit, puskesmas, dan masyarakat.

#### VII.1.3. Angkutan Umum

Berdasarkan survei angkutan umum yang sudah dilakukan diantaranya survei statis, dinamis, wawancara, dan kepuasan pelanggan dari angkutan Feeder LRT, Teman Bus, dan angkot di Kota Palembang, diketahui bahwa jumlah penumpang Feeder LRT terbanyak yaitu pada Koridor ME4 Stasiun LRT Polresta – Perumahan OPI. Terjadi tumpang tindih trayek antara Feeder LRT dan angkutan kota (angkot). Pada angkutan Feeder, terdapat beberapa indikator yang menjadi prioritas utama perbaikan diantaranya:

1. Waktu henti Feeder di halte yang perlu diperpanjang.
2. Waktu tempuh kendaraan yang lama mengingat Feeder melalui banyak jalan lokal dan lingkungan.
3. Feeder belum menjangkau keseluruhan tempat di Kota Palembang seperti perumahan atau jalan lokal sehingga perlu dilakukan penambahan koridor baru.

Berdasarkan hasil survei dinamis Teman Bus didapatkan bahwa Koridor 1 Terminal Alang-Alang Lebar – Ampera mengangkut penumpang lebih banyak dibandingkan dengan koridor lain. Berdasarkan survei kepuasan pelanggan dari Teman Bus diketahui terdapat 2 indikator yang menjadi prioritas utama perbaikan yaitu:

1. Suara bising mesin bus yang mengganggu.
2. Penjangkauan rute yang perlu ditingkatkan.

Berdasarkan hasil survei dinamis, angkutan kota atau angkot yang mengangkut penumpang terbanyak yaitu pada trayek KM 5 – Ampera karena sejalan dengan penyimpangan trayek yang dilakukan. Terdapat cukup banyak indikator menjadi prioritas utama perbaikan yaitu:

1. Perasaan aman dan selamat yang dirasakan penumpang ketika menggunakan angkot.
2. Pengadaan AC agar untuk meningkatkan kenyamanan.
3. Kecepatan perjalanan angkot yang lama.
4. Waktu kedatangan angkot yang lebih terjadwal
5. Tempat tunggu angkot yang sulit dijangkau oleh penumpang

Perlu dilakukan monitoring dan evaluasi bagi angkutan umum di Kota Palembang agar terjadi tumpang tindih trayek antar angkutan salah satunya dengan melakukan *rerouting* dan agar mampu menjangkau ke seluruh Kota Palembang.

#### VII.1.4. Daerah Rawan Kecelakaan

Berdasarkan hasil perhitungan dari data kecelakaan di Kota Palembang menggunakan metode *Z-Score* didapatkan bahwa

terdapat 3 ruas jalan yang diklasifikasikan sebagai lokasi *blackspot* yaitu Jalan M.Y. Singadekane, Jalan Basuki Rahmat, dan Jalan Letjen Harun Sohar Simpang Bandara.

Diketahui bahwa karakteristik kecelakaan yang sering terjadi di Jalan MY Singadekane dikarenakan sepeda motor menyalip kendaraan yang ada di depannya untuk mendahului dan ketika kendaraan ingin berpindah lajur, hal ini terjadi pula di Jalan Basuki Rahmat. Kecelakaan yang terjadi di Jalan Letjen Harun Sohar Simpang Bandara didominasi oleh kecelakaan tabrak depan samping, hal ini dikarenakan kawasan tersebut merupakan kawasan simpang dengan APILL dan korban dari kecelakaan melakukan pelanggaran berlalu lintas.

#### VII.1.5. Inovasi Pemetaan Daerah Rawan Kecelakaan

Kesimpulan yang dapat ditarik dari pembuatan peta lokasi rawan kecelakaan dan pembuatan titik lokasi rawan kecelakaan menggunakan google earth yaitu:

1. Hasil dari penitikan koordinat lokasi *blackspot* menggunakan Google Earth Pro dapat dilihat secara langsung dengan membuka file yang telah disimpan dengan format kml. Di dalam file tersebut terdapat beberapa titik koordinat lokasi rawan kecelakaan di Kota Palembang berjumlah enam titik. Untuk melihat kondisi secara *real time* atau langsung dapat dilakukan dengan *zoom* salah satu titik yang akan dibuka, maka Google Earth Pro akan menampilkan kondisi sebenarnya berdasarkan hasil gambar yang ditampilkan dari Google Earth Pro.
2. Dengan adanya file ini akan memudahkan untuk mengecek data lokasi rawan kecelakaan sewaktu-waktu dibutuhkan tanpa harus menuju ke lokasi tersebut.
3. Sistem informasi geografis atau WEBGIS yang dirancang dapat memetakan lokasi rawan kecelakaan tahun 2018 sampai dengan tahun 2022, hasil *website* ini dapat

menampilkan titik kecelakaan, jalan berdasarkan statusnya, pemukiman, sungai dan batas wilayah Kota Palembang. Dengan adanya sistem informasi ini dapat memudahkan Dinas Perhubungan Kota Palembang dan pemerintah Kota Palembang dalam mengurangi atau penanganan kecelakaan.

## **VII.2. Saran**

### **VII.2.1. 5 Pilar RUNK**

Berdasarkan implementasi pilar 1, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah:

1. Penetapan dokumen RAK LLAJ Kota Palembang.
2. Penyempurnaan pendaan KLLAJ.
3. Mulai melakukan penyelenggaraan monitoring dan evaluasi kinerja KLLAJ.

Berdasarkan implementasi pilar 2, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah:

1. Penyempurnaan atau pembuatan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan.
2. Melakukan pemeringkatan di jalan bebas hambatan dan jalan nasional.
3. Melaksanakan audit dan inspeksi hukum lalu lintas serta perlengkapan jalan.
4. Melaksanakan penanganan keselamatan pada tahap konstruksi.
5. Melakukan penanganan pelintasan sebidang dengan kereta api.
6. Penyediaan lajur khusus angkutan umum massal perkotaan yang berkeselamatan.
7. Penyelenggaraan pembatasan akses jalan bagi kendaraan rentan untuk sepeda motor dan sepeda.

Berdasarkan implementasi pilar 3, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah:

1. Penyelenggaraan SMK Perusahaan angkutan umum.
2. Penyediaan sistem penanganan keadaan darurat kendaraan pengangkut B3.
3. Melakukan pengembangan regulasi penilaian kendaraan baru sesuai dengan NCAP.

Berdasarkan implementasi pilar 4, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah:

1. Penerapan *Demerit Point System* dengan maksimal.
2. Penyelenggaraan diklat untuk perubahan perilaku pengemudi akibat pemberlakuan *Demerit Point System*.
3. Penyediaan sistem teknologi informasi untuk mendukung keamanan dan keselamatan berlalu lintas secara virtual.

Berdasarkan implementasi pilar 5, hal yang perlu diprioritaskan untuk dilakukan perbaikan adalah:

1. Penyediaan *unit trauma center*.
2. Penyediaan rehabilitasi pasca kecelakaan.

#### VII.2.2. Angkutan Umum

Berikut merupakan usulan atau saran terkait dengan angkutan umum yang sudah di survei di Kota Palembang:

1. Mengevaluasi trayek agar tidak terjadi tumpang tindih trayek.
2. Mempertimbangkan untuk melakukan perbaikan kinerja dan operasional berdasarkan penghitungan menggunakan Metode IPA.

#### VII.2.3. Penanganan DRK

Berikut merupakan usulan penanganan Jalan MY Singadekane

1. Perbaikan dan perawatan rambu yang telah rusak.
2. Penambahan rambu peringatan daerah rawan kecelakaan.
3. Penambahan rambu kecepatan paling tinggi 80 km/jam.

Berikut merupakan usulan penanganan Jalan Basuki Rahmat:

1. Penambahan rambu batas kecepatan 40 km/jam.
2. Penambahan rambu peringatan penyeberangan.



3. Perbaikan dan penggantian rambu yang sudah tidak laik.
4. Penambahan rambu peringatan daerah rawan kecelakaan.

Berikut merupakan usulan penanganan Jalan Letjen Harun Sohar Simpang Bandara:

1. Penambahan rambu APILL dari arah Jalan H.M. Noerdin Pandji ke arah Simpang Bandara.
2. Perbaikan rambu yang tiangnya miring, bengkok, bahkan rubuh.
3. Pemotongan dahan yang menghalangi rambu atau jalan.
4. Penambahan rambu peringatan lokasi rawan kecelakaan.
5. Pengecatan marka pada ruas jalan.
6. Perbaikan kerb di Jalan Noerdin Pandji.

#### VII.2.4. Inovasi Pemetaan Daerah Rawan Kecelakaan

Setelah dibuat pemetaan lokasi rawan kecelakaan dan bisa diakses melalui WebGIS, kedepannya hal ini bisa dikembangkan untuk penambahan titik lokasi rawan kecelakaan pada tahun-tahun selanjutnya. Data dapat dibuat lebih rinci dan lebih informatif. Web dapat dikembangkan untuk dipasang pada portal milik instansi pemerintah di Kota Palembang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Palembang. (2022). Palembang Dalam Angka
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2023). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia.
- Fenando, F. (2021). Sistem Informasi Geografis (SIG) Pemetaan Lokasi Pertambangan Batu Bara Berbasis Quantum GIS (Studi Kasus: PT. Hasil Bumi Kalimantan). *Journal of Information Systems and Informatics*, 3(1), 108–120. <https://doi.org/10.33557/journalisi.v3i1.94>
- Kurniawan, D. E., & Fatulloh, A. (2018). Rancang Bangun Aplikasi WebGIS untuk Pemetaan Kondisi Sosial Ekonomi Kota Batam. 2(1), 27–30.
- Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKjIP) Kota Palembang Tahun 2022.
- Mamu Idrak, Etc. (2021). *Compicite Journal*. Evaluasi Kinerja Simpang Bersinyal Jalan J.A . Kantili-Jalan Tondano-Jalan Madura Dengan Metode PKJI.
- Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan.
- Peraturan Menteri Nomor 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.
- Keputusan Walikota Palembang Nomor 1717 Tahun 2010 Tentang Pembentukan Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Palembang.
- Peraturan Walikota Palembang Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Pembentukan UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Di Kota Palembang.
- Peraturan Walikota Palembang Nomor 7 Tahun 2006 Tentang Persyaratan Mekanisme Dan Prosedur Tetap Pengujian Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Walikota Palembang Nomor 26 Tahun 2019 Tentang Pengaturan Rute Mobil Barang Dalam Kota Palembang.
- Peraturan Walikota Palembang Nomor 59 Tahun 2011 Tentang Pengaturan Rute

(jaringan lintas) mobil barang dalam kota Palembang.

Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 2 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2019 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Palembang Tahun 2018-2023.

Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 9 Tahun 2001 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor.

Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 10 Tahun 2001 Tentang Restribusi Pengujain Kendaraan Bermotor.

Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035, (2011).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.