

BAB VII

PENUTUP

VII.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penilaian kinerja RUNK (Rencana Umum Nasional Keselamatan) wilayah Kota Padang yang telah dilaksanakan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Penyelenggaraan RUNK wilayah Kota Padang masih sangat kurang optimal, faktor terbesar yang menyebabkan ketidak optimalan penyelenggaraan RUNK wilayah Kota Padang adalah belum terbentuknya forum KLLAJ di wilayah Kota Padang yang berfungsi menaungi kelima pilar RUNK yang ada, bahkan untuk forum LLAJ Kota Padang yang merupakan tonggak dasar tercetusnya forum KLLAJ berdasarkan informasi yang didapat telah vakum, jadi sangat sulit untuk perkembangan penerapan program kegiatan masing-masing pilar RUNK di Kota Padang. Meskipun demikian ada beberapa program dari tiap-tiap pilar RUNK yang telah terlaksana karena oleh masing masing *stakeholder* dari kelima pilar. Kepolisian Resor Kota Padang merupakan *stakeholder* yang cukup berhasil melaksanakan program-program RUNK di wilayah Kota Padang dikarenakan Polresta Padang berpedoman kepada Kepolisian Daerah Sumatera Barat yang mana pada level wilayah Provinsi Sumatera Barat telah tersedia dan terlaksana forum KLLAJ yang menaungi terselenggaranya program RUNK, pihak Polresta Padang sering dilibatkan dalam kegiatan-kegiatan KLLAJ lingkup Provinsi Sumatera Barat, berbeda dengan *stakeholder* di ke 4 pilar lain yakni Bappeda Kota Padang, Dinas PUPR Kota Padang, Dinas Perhubungan Lota Padang, dan juga Dinas Kesehatan Kota Padang yang merupakan instansi dengan induk pusat pada Pemerintah Daerah Kota Padang. Hal ini menyebabkan beberapa program dari pilar dalam RUNK yang belum terlaksana ataupun belum terlaksana secara maksimal karena belum paham mengenai prosedur pelaksanaan. Berdasarkan hasil inventarisasi program – program didalam pedoman Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) tahun 2022 dengan

jangka waktu 2021 – 2040 mencapai: Pilar-1 sebesar 45,91%, Pilar-2 sebesar 69,31%, Pilar-3 sebesar - %, Pilar-4 sebesar 84,17%, dan Pilar-5 sebesar 77,07%.

2. Tim Magang 1 Dinas Perhubungan Kota Padang (2023) dalam Rekayasa Sistem Keselamatan Jalan Kota Padang mengambil lokasi studi penelitian pada daerah CBD (*Central Business District*) Kota Padang. Pembagian Zona dilakukan guna menentukan lokasi CBD Kota Padang dengan ketentuan pembagian zona menggunakan batas administrasi dan menghasilkan 2 kelurahan pada Kecamatan Padang Barat yang merupakan area CBD yakni Kelurahan Kampung Jao dan Kelurahan Olo, yang selanjutnya di dapatkan data kesimpulan sebagai berikut:

- a. Kinerja Jaringan Jalan

Terdapat sekitar 11 jalan yang merupakan jalan utama pada area CBD Padang dimana dari hasil pengolahan data dari data sekunder berupa laporan kecelakaan dari Satlantas Polresta Padang, data Dishub dan juga data primer berupa Survey lalu lintas seperti survei TC, Spot Speed, Inventarisasi dan lainnya di dapatkan 3 jalan utama yang masuk kriteria jalan dengan kinerja paling padat dan paling sering terjadi kejadian kecelakaan pada area CBD Kota Padang, yakni Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Ahmad Yani, dan Jalan Bagindo Aziz Chan.

- b. Analisis Kejadian Kecelakaan

Berdasarkan data kejadian kecelakaan yang didapat dari unit kecelakaan Satlantas Polresta Padang yang merupakan data sekunder, telah dianalisis dan diolah dengan melakukan pemfilteran terhadap kejadian kecelakaan yang terjadi pada ruas-ruas jalan yang berada pada lokasi CBD Kota Padang sekaligus telah dianalisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, penyebab kecelakaan, kendaraan yang terlibat kecelakaan, waktu kejadian, dan lokasi kejadian kecelakaan.

- c. Analisis DRK

Analisis Daerah Rawan Kecelakaan pada lokasi CBD Kota Padang dilakukan dengan metode EAN, BKA, dan UCL, kemudian juga digunakan metode frekuensi dan juga metode Z-Score yang

mana menghasilkan output terdapat 3 ruas jalan yang merupakan *Blacklink* yakni Jalan Jenderal Sudirman, jalan Ahmad Yani, dan Jalan Bagindo Aziz Chan.

Selanjutnya dilaksanakan Inspeksi Keselamatan Jalan pada ketiga ruas yang merupakan lokasi rawan kecelakaan tersebut dimana ditemukan beberapa delineasi dan juga kerusakan terhadap perkerasan jalan, serta marka jalan yang telah mulai pudar dan hilang, adapun terdapat beberapa rambu yang sudah tidak layak dan rusak yang memerlukan pembaharuan serta terdapat rekomendasi beberapa penambahan rambu guna menciptakan jalan yang aman dan berkeselamatan.

3. Profil Angkutan Umum Kota Padang dimana Kota Padang memiliki terminal utama yakni Terminal Tipe A Anak Air yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) kelas 2 Provinsi Sumatera Barat, Terminal Tipe A Anak Air beroperasi sejak tahun 2021 dimana terdapat 19 PO AKAP yang beroperasi pada terminal Anak Air. Selain pelayanan AKAP, Terminal Tipe A Anak Air juga digunakan titik transit oleh Angkutan BRT (*Bus Rapid Transit*) Trans Padang.

- a. Trans Padang merupakan angkutan bus terpadu yang beroperasi sejak 2014. Saat ini terdapat 4 koridor wilayah operasi trans Padang.

Trans Padang merupakan Bus Rapid Transit yang dikelola oleh Perusahaan Umum Daerah (Perumda) Padang Sejahtera Mandiri (PSM) berdasarkan Peraturan Wali Kota Nomor 13 Tahun 2020 yang terhitung sejak 1 Januari 2021. Perumda PSM yaitu perusahaan yang berstatus Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dan bertanggung jawab langsung kepada Wali Kota, PSM sendiri mempunyai layanan yang baik dan memiliki tarif yang relatif murah karena perusahaan PSM telah disubsidi oleh pemerintah daerah melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) tahunan.

- b. Telah dilakukan survei dinamis untuk mengetahui tingkat pelayanan angkutan umum Trans Padang pada jam sibuk pagi,

jam tidak sibuk (siang hari), dan jam sibuk sore diperoleh data sebagai berikut:

Tabel VII. 1 Faktor Muat Trans Padang

KODE/ NAMA TRAYEK	FAKTOR MUAT RATA-RATA (%)		
	JAM SIBUK PAGI	JAM TIDAK SIBUK	JAM SIBUK SORE
K1	17,5	18	53
K4	14,5	10	14
K5	6,6	20,7	31
K6	27,5	32	42

Pelayanan Angkutan Umum Trans Padang diukur melalui metode *Importance Performance Analysis* (IPA) yang diharapkan mampu memberikan saran terhadap kepuasan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi publik dengan cara mengukur tingkat kepuasan dan tingkat kinerja dari pelayan yang diberikan oleh pihak penyedia jasa yaitu Trans Padang.

Hasil tingkat kesesuaian dari variabel yang diberikan melalui survei dengan menggunakan kuisisioner didapatkan nilai pelayanan terendah sebesar 92% yaitu keamanan saat menunggu kedatangan di halte bus Trans Padang, hal tersebut menunjukkan ada beberapa pengguna jasa Trans Padang yang belum puas akan factor keamanan di halte, sedangkan hasil kesesuaian tertinggi mencapai nilai sampai dengan 104% yang artinya nilai pada aspek pergantian rute trayek dan moda Trans Padang sudah melampaui harapan masyarakat pengguna jasa Trans Padang.

4. Inovasi dibidang Perhubungan dimana Tim magang 1 Dinas Perhubungan Kota Padang membuat sebuah website sederhana mengenai informasi area *Central Business District* (CBD) di Kota Padang dimana didalamnya terdapat penjelasan dan pengenalan lokasi CBD Kota Padang mengenai peta lokasi, area lokasi, tempat dan bangunan disekitar lokasi CBD, serta perangkian ruas jalan di daerah CBD yang merupakan lokasi rawan kecelakaan.

VII.2 Saran

1. Saran terhadap kinerja RUNK berupa iniasiasi dari ke 5 *stakeholder* untuk penyampaian kepada pihak Pemerintah Kota Padang khususnya Walikota Padang agar supaya menjembatani dengan mengeluarkan perwako ataupun sebagainya sebagai pencetus /pembuatan forum Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, juga dapat melakukan studi banding kepada pihak Pemerintah Provinsi Sumatera Barat dalam perencanaan, perancangan, dan pelaksanaan berjalanya forum KLLAJ agar supaya program program RUNK berjalan secara maksimal di lingkup wilayah Kota Padang sehingga menimbulkan dan menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang berkeselamatan.
2. Terhadap Rekayasa Lalu Lintas di Kota Padang terutama pada area CBD mengenai daerah atau jalan yang merupakan daerah yang sering terjadi kecelakaan maka Rekomendasi penanganan pada daerah rawan kecelakaan yang diusulkan dari hasil survei baik IKJ maupun survei lain harus diterapkan dan dikoordinasikan oleh *stakeholder* pilar keselamatan guna mengurangi fatalitas kecelakaan dan menghilangkan daerah rawan kecelakaan pada area CBD.
3. Perlu adanya Sosialisasi penyuluhan tentang keselamatan jalan yang lebih intens kepada pengguna jalan di lingkungan Kota Padang yang nantinya merupakan hasil koordinasi dari ke 5 pilar, tidak hanya ½ instansi saja.
4. Perlu adanya sebuah inovasi mengenai daya tarik terminal Tipe A Anak Air agar masyarakat mulai ramai dan senang menggunakan moda angkutan bus. Hal ini dapat dilaksanakan melalui sosialisasi tentang keunggulan terminal tipe A, cara dalam menjangkau terminal tipe A, kemudahan pergantian moda transportasi terminal tipe A dan hal lain.
5. Inovasi di pidang perhubungan berupa pembuatan website sederhana nantinya diharapkan dapat dikelola oleh oleh Dinas Perhubungan Kota Padang yang selanjutnya dapat dikembangkan untuk penambahan informasi, baik peng update-an secara berkala maupun pengembangan website yang nantinya mungkin juga dapat dikelola oleh forum KLLAJ tidak hanya pada area CBD tetapi bisa mencakup wilayah Kota Padang dimana web ini nantinya dapat diakses oleh masyarakat Kota Padang.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. (2022). Rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan. *Jdih Kemenko Bidang Kemaritiman Dan Investasi*, 1. <https://jdih.maritim.go.id/rencana-umum-nasional-keselamatan-lalu-lintas-dan-angkutan>
- Kadir Abdul. (2006). Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Transportasi Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, 1, 121–131.
- Murdianasari, W., Siregar, M. L., & Tjahjono, T. (2016). Studi Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan Pada Ruas Jalan Casablanca. *Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi*, 19(6), 697–706. <https://ojs.fstpt.info/index.php/ProsFSTPT/article/view/82>
- Pinayungan, J., Kusmanto, H., & Isnaini, I. (2018). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Administrasi Publik: Public Administration Journal*, 8(1), 108. <https://doi.org/10.31289/jap.v8i1.1581>
- Putra, E. E. S., Ratih, S. Y., & Primantari, L. (2022). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya Ngerong Cemorosewu. *Jurnal Kacapuri: Jurnal Keilmuan Teknik Sipil*, 4(2), 255. <https://doi.org/10.31602/jk.v4i2.6432>
- Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan. (2015). Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan. *Paper Knowledge . Toward a Media History of Documents*, 3(April), 49–58.
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & Rohmah, N. R. (2019). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 7(3), 329. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v7i3.2018.329-338>