

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

VII.1 Kesimpulan

Berikut adalah beberapa kesimpulan hasil pelaksanaan kajian tentang keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Bekasi:

1. Penyelenggaraan program masing-masing pilar dalam RUNK di Kabupaten Bekasi telah dilaksanakan oleh instansi terkait namun ada beberapa program dari beberapa pilar dalam RUNK yang belum terlaksana karena bukan merupakan wewenang dari dinas atau instansi terkait di Kabupaten Bekasi dan merupakan wewenang dari pusat. Berdasarkan hasil inventarisasi program-program di dalam Perpres 1 tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan mencapai hasil penghitungan pencapaian masing-masing program pada setiap pilar, diketahui bahwa pencapaian penyelenggaraan RUNK Jalan di Kabupaten Bekasi adalah sebesar 63,78%. Untuk Pilar 1 penyelenggaraan yang telah dicapai adalah sebesar 34,02%, Pilar 2 sebesar 58,52%, Pilar 3 sebesar 80,89%, Pilar 4 sebesar 63,37% dan Pilar 5 sebesar 82,14%. Target RUNK LLAJ Tahun 2021-2040 sesuai dengan Perpres No. 1 Tahun 2022 memiliki target Indeks fatalitas per 100.000 penduduk sebesar 12,24 dan berdasarkan hasil analisis di Kabupaten Bekasi angka kematian per 100.000 penduduk pada tahun 2022 sebesar 1,835 yang artinya Kabupaten Bekasi berhasil mencapai target RUNK. Kemudian target Indeks fatalitas per 10.000 kendaraan sebesar 3,29 dan berdasarkan hasil analisis di Kabupaten Bekasi angka kematian per 10.000 kendaraan sebesar 0,0000390 yang artinya Kabupaten Bekasi berhasil mencapai target RUNK.
2. Berdasarkan hasil analisis DRK menggunakan metode EAN dan hasil analisis dari Polres Metro Bekasi bahwa pada jalan Kabupaten Bekasi terdapat 2 titik DRK yaitu Jalan Raya Imam Bonjol Ds. Sukadanau Kec. Cikarang Barat, Kabupaten Bekasi dan Jalan Raya Gatot Soebroto Ds. Karang Asih Kec. Cikarang Utara, Kabupaten Bekasi. Sedangkan DRK tertinggi dari beberapa kawasan yang ada di Kabupaten Bekasi yaitu

Kawasan Jababeka dengan jumlah DRK 5, yaitu Jalan Jababeka Raya, Jalan Jababeka VI, Jalan Tekno Boulevard, Jalan Jababeka XVI, dan Jalan Raya Industri.

3. Berdasarkan hasil inspeksi yang dilakukan di LRK Kawasan Jababeka yaitu perlunya perhatian khusus mengenai marka jalan dan jalan yang rusak, karena masih banyak jalan yang tidak terdapat marka ataupun marka yang telah pudar, serta jalan yang bergelombang, berlubang, tidak rata, dan lain-lain.
4. Pelayanan Angkutan Umum yang diinginkan masyarakat yaitu meningkatkan keselamatan, keteraturan, dan waktu tunggu. Hal tersebut dikeluhkan oleh masyarakat terutama dalam hal waktu tunggu yang terlalu lama menjadi indikasi ketidakefisiensi dalam operasi angkot tersebut.
5. Inovasi yang kami berikan yaitu aplikasi "TREBEZ" yang digunakan sebagai media sosialisasi dalam meningkatkan keselamatan berkendara oleh pelajar dan dapat digunakan sebagai media dalam pelopor pelajar keselamatan.

VII.2 Saran

1. Perlu adanya pelaksanaan terkait program – program RUNK yang belum terlaksana serta mengoptimalkan pelaksanaan program RUNK yang telah terlaksana.
2. Perlu adanya evaluasi dalam setiap berbagai capaian atau kegiatan kinerja RUNK guna menjadi acuan untuk membentuk peningkatan program – program keselamatan yang dinilai masih belum optimal.
3. Perlu adanya penanganan terhadap lokasi rawan kecelakaan baik dari segi jalan, perlengkapan jalan serta bahaya sisi jalan guna mengurangi resiko terjadinya kecelakaan.
4. Perlunya meningkatkan kualitas kenyamanan pada angkutan umum guna menarik minat masyarakat dalam penggunaan moda transportasi umum.
5. Untuk meningkatkan pencapaian kinerja keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Bekasi maka perlu dilakukannya rencana aksi

penyelenggaran RUNK pada masing-masing pilar dengan diawali pembentukan kelompok kerja pilar pemangku kepentingan.

DAFTAR PUSTAKA

- Asfiati, S., & Mutiara, D. T. (2019). Studi Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Di Perlintasan Sebidang Antara Jalan Rel Dengan Jalan Umum (Studi Kasus Perlintasan Kereta Api Di Jalan Padang, Bantan Timur, Kecamatan Medan Tembung). *Progress In Civil Engineering Journal*, 1(2).
- Yermadona, H. (2019). Evaluasi Fasilitas dan Jarak Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) Trans Padang. *Rang Teknik Journal*, 2(1).
- Perhubungan, D. (2004). Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
- Nomor, U. U. (2009). Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Indonesia, P. K. J. (2014). Kementerian Pekerjaan Umum.
- Penyusun, T. (2011). Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035. *Republik Indonesia*.
- Januar, D., Nugroho, S. D., & Yuliati, N. (2022). Analisis Jaringan Distribusi Komoditas Strategis Sebagai Upaya Mewujudkan Stabilitas Harga di Kabupaten Bekasi. *Jurnal Pendidikan dan Konseling (JPDK)*, 4(4), 5448-5458.
- Desga, W., Putri, F. M., & Yulanda, N. (2017). Pemodelan Bangkitan Perjalanan Di Nagari Siguntur, Nagari Barung-Barung Belantai Dan Nagari Nanggalo Kecamatan Koto Xi Tarusan Kabupaten Pesisir Selatan. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 14(2), 77-82.
- Widayanti, A., & Karunia, B. (2014). Permasalahan dan pengembangan angkutan umum di kota surabaya. *Jurnal Transportasi*, 14(1).
- Latif, F., Kaharu, A., & Tuloli, M. Y. (2021). Perencanaan Jaringan Trayek Angkutan Umum Perkotaan Dan Perdesaan Kabupaten Boalemo (Studi Kasus Di Zona Bagian Barat). *Composite Journal*, 1(2), 66-72.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.

- Nakano, T., Suzuki, K., Fujimura, T., & Shinshi, H. (2006). Genome-wide analysis of the ERF gene family in Arabidopsis and rice. *Plant physiology*, *140*(2), 411-432.
- Tama, Y. P. (2016). Fenomena Lalu Lintas Simpang Bersinyal di Kota Bekasi (Studi Kasus: Simpang Tol Bekasi Timur). *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, *12*(2), 195-209.