

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

VII.1 Kesimpulan

BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat memiliki beberapa satuan pelayanan, yaitu 8 Pelabuhan, 10 UPPKB, dan 5 Terminal Tipe A.

1. Terminal

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan pada :

1) Terminal Tipe A

Daya Terminal Daya merupakan terminal yang masih berada di bawah naungan Perusahaan Daerah Makassar Metro Provinsi Sulawesi Selatan dan belum dialihkan ke pihak BPTD. Pihak PD. Makassar Metro hanya mengelola terminal tersebut tanpa melakukan pengecekan (*ramp check*), tidak ada pembatasan penumpang, dan penilangan pelanggaran angkutan penumpang. BPTD hanya ikut berkontribusi dalam pengawasan angkutan Lebaran dan Natal tahun baru. Terdapat beberapa fasilitas yang belum terpenuhi. Pada fasilitas penunjang terdapat toilet yang kondisinya memprihatinkan. Setiap orang yang melintas terminal tersebut dipungut biaya 2000 rupiah. Pemeliharaan terminal baik tata letak dan kebersihan masih kurang.

2) Terminal Tipe A Simbuang

Pada Terminal Simbuang terdapat beberapa fasilitas yang rusak akibat adanya gempa bumi pada tahun 2020 dan perlu dilakukan revitalisasi. Masih terdapat beberapa pelanggaran yang dilakukan baik dalam unsur dokumen, teknis, dan penunjang kendaraan.

2. UPPKB

Berdasarkan Analisis yang dilakukan pada 2 UPPKB Provinsi Sulawesi Selatan, di dapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1) UPPKB Maccopa

UPPKB Maccopa merupakan UPPKB yang mendapat penghargaan UPPKB terbanyak dalam melakukan penindakan. Asal perjalanan angkutan

terbanyak berasal dari Makassar dengan tujuan Maros. Pelanggaran terbanyak ada pada daya angkut dan dokumen serta penindakan terbanyak masih dalam transfer muatan.

2) UPPKB Palangga

UPPKB Palangga merupakan UPPKB terdekat dari kantor BPTD XIX Sulselbar. Asal Tujuan Perjalanan angkutan barang terbanyak berasal dari Gowa, dengan pelanggaran terbanyak ada pada daya angkut dan dokumen, serta penindakan terbanyak masih dalam tahap peringatan.

3. Daerah Rawan Kecelakaan

- 1) Hasil identifikasi yang dilakukan dengan beberapa metode yaitu metode frekuensi kecelakaan dan EAN. Dikarenakan terbatasnya data yang diperoleh dari pihak kepolisian maka pada saat melakukan analisis menggunakan metode frekuensi kecelakaan dilakukan analisis 5 tahun terakhir dimulai tahun 2017 – 2020, menghasilkan angka kecelakaan tertinggi yaitu Kota Makassar. Pada saat melakukan analisis menggunakan metode EAN dikarenakan dibutuhkan data MD, LB, LR yang tersedia hanya pada tahun 2020 maka hasil analisis EAN blackspot terjadi pada Kota Makassar.
- 2) Penentuan daerah rawan kecelakaan di Sulawesi Selatan berdasarkan data dari pihak kepolisian pada tahun 2020 yang menunjukkan bahwa Kota Makassar menjadi DRK nya. Dari blackarea tersebut di kerucutkan lagi menjadi blackspot pada Kota Makassar sesuai data dari pihak kepolisian bahwa ruas jalan perintis kemerdekaan menjadi blackspot nya yang merupakan jalan nasional.
- 3) Penentuan daerah rawan kecelakaan di Sulawesi Selatan ke-2 berdasarkan rekomendasi dari pihak BPTD bahwa jalan poros Bulukumba-Sinjai menjadi blackspot nya. Hal tersebut diperkuat dari data kepolisian pada tahun 2020 bahwa jalan poros Bulukumba-Sinjai memiliki kasus kecelakaan terbanyak daripada jalan sekitar Bulukumba-Sinjai lainnya.

VII.2 Saran

- 1) Perlu adanya pengawasan dan penindakan pelanggaran pada angkutan umum di Terminal Tipe A Daya
- 2) Perlu dilakukan upaya agar standar pelayanan minimum Terminal Tipe A dan UPPKB terpenuhi.
- 3) Perlu dilakukan perbaikan fasilitas-fasilitas yang rusak dan pemenuhan fasilitas baik pada terminal dan UPPKB
- 4) Identifikasi daerah rawan kecelakaan perlu dilakukan setiap tahun dan menerapkan usulan penanganan pada Daerah Rawan Kecelakaan untuk menurunkan tingkat kecelakaan
- 5) Perlu adanya koordinasi dari pihak kepolisian dan BPTD terkait data kecelakaan di Provinsi Sulselbar
- 6) Perlu diadakan sosialisasi kepada masyarakat Provinsi Sulselbar agar menjadi road user yang mengutamakan safety riding
- 7) Revitalisasi TTA Simbuang dengan menambahkan satu ruangan *coworking space*. Pengadaan *coworking space* yang bertujuan untuk memfasilitasi para penumpang baik yang berasal dari luar provinsi mamuju atau yang berasal dari mamuju dan semua jurusan yang sedang menunggu jam keberangkatan dan kedatangan bus agar lebih produktif dan menunggu dengan nyaman, selain itu juga bisa meraih keuntungan bagi BPTD Provinsi Wilayah XIX SULSELBAR dikarenakan konsep working space itu adalah sebagai tempat orang-orang yang ingin melakukan pekerjaan di jalan dan juga menyediakan beragam menu baik itu makanan dan minuman. Disisi lain menambah daya tarik masyarakat agar menciptakan wilayah atau kawasan terminal yang nyaman dan aman. Pada desain *coworking space* terbagi menjadi 4 bagian yaitu :
 - 1) Smooking room
 - 2) Lobby
 - 3) Ruang balkon
 - 4) Non smoking room
 - 5) Meeting room

Desain yang kami buat hanya sebagai rekomendasi dikarenakan Terminal Tipe A Simbuang akan melaksanakan revitalisasi akibat gempa. Berikut kami lampirkan bagian-bagian dari desain yang sudah kami buat



Gambar VII. 1 Tampak atas



Gambar VII. 2 Bagian 1 Tampak Dalam Smoking room



Gambar VII. 3 Bagian 2 Tampak Dalam Lobby



Gambar VII. 4 Bagian 3 Tampak Ruangan Balkon



Gambar VII. 5 Bagian 4 Tampak dalam Non Smoking Room



Gambar VII. 6 Tampak Meeting Room

DAFTAR PUSTAKA

- Abraham, J. (2001) *Analysis of Highway Speed Limit*. Faculty of Applied Science and Engineering, University Toronto, Canada.
- Ayu, C., Sari, N. and Afriandini, B. (2021) 'Analysis of Traffic Accident Rates To Improve Road', *Jurnal Nasional UMP*, 2(1), pp. 37–42.
- Cindy Irene Kawulur, T.K. Sendow, E. Lintong, A. L. E. R. (2013) 'Analisa Kecepatan Yang Diinginkan Oleh Pengemudi (Studi Kasus Ruas Jalan Manado - Bitung)', *Jurnal Sipil Statik*, 1(4), pp. 289–297.
- Direktorat Kenderal Bina Marga (1997) *MKJI 1997, departemen pekerjaan umum, 'Manual Kapasitas Jalan Indonesia'*.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat (2016) 'Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No:SK.5923/aj.005/DRJD/2016 Tentang Standar Operasional Prosedur Pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A', *Journal Speed – Sentra Penelitian Engineering dan Edukasi*, pp. 217–224.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat 'Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor: SK.5370/KP.108/DRJD/2017 Tentang Kompetensi Petugas UPPKB'.
- Direktur Jendral Perhubungan Darat Republik Indonesia (2017) 'Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.6251/AJ.104/DRJD', p. 18.
- Fathoni Abdurrahmat (2006) *Manajemen Sumber daya Manusia*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia (2015) 'PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan', pp. 3–25.
- Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, (2019) 'Keputusan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No.290/KPTS/M/15.'
- Menteri Perhubungan (2019) 'Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek', *PERMEN Perhubungan Republik Indonesia*, p. 13. Available at: http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2015/PM_180_Tahun_2015.pdf
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2015) 'Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggara Penimbangan Kendaaraan Bemotor Di Jalan', pp. 1–18.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2016) 'Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat'.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2020) 'Peraturan Menteri Perhubungan No 20 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan No PM 154 Tahun 2016 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat', *Mentri Perhubungan Republik Indonesia*, p. 13.
- Nova, D. D. R. and Widiastuti, N. (2019) 'Jurnal comm-edu', pp. 113–118.

Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (2004b).

'Peraturan Pemerintah No 34 Tahun 2004 Tentang Jalan' (2006). Jakarta.

UU No 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ. Available at: <https://pih.kemlu.go.id/>.

Susilo, B. H. (2019) 'Target Pencapaian Rencana Umum Keselamatan Jalan (RUNK Jalan) di Provinsi Jawa Timur pada Tahun 2012', *Jurnal Teknik Sipil*, 9(2), pp. 85–96. doi: 10.28932/jts.v9i2.1373.