

## **BAB VII**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **VII.1 Kesimpulan**

Berikut ini adalah beberapa kesimpulan umum tentang jalan di Kota Sukabumi. Dalam pelaksanaan magang ini penulis mendapatkan banyak pengetahuan secara nyata dalam menerapkan ilmu yang diperoleh di bangku kuliah, sehingga dapat dipraktekkan secara maksimal dan optimal ketika melaksanakan magang. Selain itu magang adalah sarana bagi taruna untuk mengenal dunia kerja nyata sekaligus mengenal lingkungan dan kondisi kerja yang nantinya akan dihadapi taruna setelah lulus pendidikan. Berdasarkan uraian dalam Laporan Magang, maka dapat disimpulkan bahwa dalam dunia kerja diperlukan tanggung jawab, ketelitian, kesabaran yang tinggi atas semua pekerjaan yang dikerjakan dan disiplin dalam mengikuti peraturan bekerja dan disiplin waktu menjadi tanggung jawab kita agar tugas- tugas yang diberikan dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

Berikut ini adalah beberapa kesimpulan khusus tentang keselamatan transportasi jalan di Kota Sukabumi.

1. Penyelenggaraan program masing-masing pilar dalam RUNK banyak yang sudah dilaksanakan oleh instansi terkait namun ada beberapa program dari pilar dalam RUNK yang belum terlaksana ataupun belum terlaksana secara maksimal karena belum tahun dan paham mengenai prosedur pelaksanaan. Berdasarkan hasil inventarisasi program – program didalam pedoman Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) tahun 2023 dengan jangka waktu 2021 – 2040 mencapai: Pilar-1 sebesar 93,59%, Pilar-2 sebesar 73,86%, Pilar-3 sebesar 89,7%, Pilar-4 sebesar 91,86%, dan Pilar-5 sebesar 94,64%.
2. Rekayasa sistem keselamatan jalan di Kota Sukabumi dengan wilayah kajian *Central Business District* (CBD) menghasilkan kinerja jalan dengan *Level Of Service* (LOS) atau tingkat pelayanan C dan D, serta menghasilkan kinerja simpang dengan derajat kejenuhan tertinggi

2,19 di simpang R.E Martadinata – Gudang. Penentuan DRK dianalisis menggunakan metode EAN dan pembobotan DRK di setiap ruas jalan, terdapat 9 jalan sebagai daerah blacklink, tetapi hanya ada 1 ruas jalan yang termasuk dalam wilayah kajian CBD yaitu ruas jalan Letjen Kosasih selanjutnya analisis lebih lanjut mengenai perencanaan perbaikan telah dibahas pada Bab IV.

Profil kecelakaan di Kota Sukabumi terdiri dari:

- a. Kecelakaan berdasarkan waktu kejadian kecelakaan dari tahun 2018 – 2022.
- b. Kecelakaan berdasarkan jenis kelamin dari tahun 2018 – 2022.
- c. Kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan dari tahun 2018 – 2022.
- d. Kecelakaan berdasarkan kendaraan yang terlibat dari tahun 2018 – 2022.
- e. Kecelakaan berdasarkan Faktor perilaku berkendara dari tahun 2018 – 2022.
- f. Kecelakaan berdasarkan profesi dari tahun 2018 – 2022.
- g. Kecelakaan berdasarkan kepemilikan SIM dari tahun 2018 – 2022.

Berdasarkan hasil analisis DRK, rekomendasi yang diharapkan yaitu:

1) Jangka Pendek

Rekomendasi jangka pendek yang perlu dilakukan yaitu perlu adanya perbaikan perkerasan permukaan jalan dan trotoar, pengecatan marka jalan kembali (pudar), menertibkan hambatan samping jalan dan parkir liar guna memperlancar lalu-lintas dan melindungi masyarakat, perbaikan fasilitas perlengkapan jalan, menambahkan dengan lengkap rambu perlengkapan jalan meningkatkan keselamatan, mengoptimalkan penerangan jalan umum yang tidak berfungsi, melakukan manajemen kecepatan yang berfokus pada keselamatan jalan, penegakan hukum terhadap pengguna lalu lintas yang melanggar.

## 2) Jangka Menengah

Rekomendasi jangka menengah yang perlu dilakukan yaitu perlu dilakukan perencanaan pembebasan lahan terkait pelebaran badan jalan, membuat trotoar jalur pejalan kaki yang belum tersedia, memberikan median jalan, memberikan jalur penyebrangan pejalan kaki zebra cross, memberikan pita penggaduh.

## 3) Jangka Panjang

Rekomendasi jangka panjang yang perlu dilakukan yaitu pelebaran badan jalan, memperbaiki perkerasan permukaan jalan dengan lebih ideal, melakukan edukasi secara rutin dan berkala mengenai keselamatan berlalu-lintas usulan Penanganan Jalan Letjen Kosasih:

### a. Metode Engineering

Metode engineering yang dilakukan dapat berupa usulan sebagai berikut:

- 1) Menertibkan Parkir Liar
- 2) Perkerasan Jalan
- 3) Pemasangan Median Jalan

### b. Pemasangan dan Perbaikan Perlengkapan Jalan

- 1) Pemasangan Rambu Peringatan dengan kata-kata "Daerah Rawan Kecelakaan"
- 2) Pemasangan Rambu Larangan Batas Kecepatan
- 3) Pemasangan Pita Penggaduh (Rumble Strip)
- 4) Pemasangan Rambu Peringatan Banyak Lalu Lintas Pejalan Kaki
- 5) Pemasangan Rambu Petunjuk Lokasi Fasilitas Penyebrangan Pejalan Kaki
- 6) Pemberian Marka Zebra Cross

c. Metode Education

Pendidikan dan kampanye dilakukan secara berkala dari pelajar, pekerja, dan supir kendaraan angkutan umum atau barang, mengenai daerah rawan kecelakaan, resiko dan keparahan kecelakaan, perilaku mengemudi yang dilakukan kepada masyarakat sebagai pengguna jalan untuk memberikan edukasi pentingnya mengutamakan keselamatan dan tertib mematuhi aturan berlalu lintas serta menanamkan pada masyarakat bahwa keselamatan lalu lintas merupakan tanggung jawab bersama bukan hanya tanggung jawab pemerintah.

d. Metode Enforcement

Pelanggar lalu lintas dapat berpotensi membahayakan diri sendiri ataupun orang lain sehingga penegakan hukum sekaligus edukasi ditempat sangat diperlukan agar pelanggar mendapatkan efek jera. Dalam hal ini kepolisian sering melakukan penegakan hukum kepada pengguna jalan yang melanggar baik secara langsung atau elektronik dengan tetap sesuai tupoksi aturan yang baik dan benar.

3. Angkutan Kota Kota Sukabumi memiliki 18 trayek yang telah berjalan dengan baik dengan penilaian menggunakan metode IPA, hasil analisis penilaiannya ialah:

- a. Kuadran 1 dengan prioritas pertama ialah variabel kecepatan perjalanan, Waktu tunggu, Ketetapan moda, dan Informasi
- b. Kuadran 2 dengan prioritas prestasi ialah variabel Keamanan, Kenyamanan, Keteraturan, Jangkauan pelayanan rute, Kesesuaian rute, Tarif, Kemudahan mencapai halte
- c. Kuadran 3 dengan Prioritas rendah ialah variabel Kesetaraan, Waktu tempuh perjalanan, Ketepatan waktu

- d. Kuadran 4 dengan berlebihan ialah variabel Keselamatan, Load Factor, Ketersediaan moda, Kemudahan pergantian rute atau moda
4. Sistem informasi pengolahan terkait data harian kecelakaan yang diterapkan di Dinas Perhubungan Kota Sukabumi masih Bersifat manual, sehingga sering terjadi keterlambatan dalam melaksanakan kajian untuk Kawasan Tertib Lalu Lintas setiap tahunnya. Dari masalah yang terjadi, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :
- a. Sistem informasi pengolahan data berbasis website ini dapat lebih efisien dalam pengolahan data yang akan dilakukan, seperti informasi data kecelakaan harian dan fatalitas kecelakaan.
  - b. Menghasilkan informasi yang akurat dan tepat waktu.
  - c. Dapat memudahkan pekerjaan dalam mengontrol data dan mengakses informasi, sehingga waktu dan tenaga dapat digunakan secara optimal.

## **VII.2 Saran**

Saran terhadap pelaksanaan kinerja keselamatan jalan di Kota Sukabumi diantaranya yaitu:

1. Perlu adanya pelaksanaan terkait program-program RUNK yang belum terlaksana serta mengoptimalkan program RUNK yang telah terlaksana. Tiap-tiap stakeholder harus saling berkoordinasi dan paham akan peran dan tanggungjawab guna meningkatkan program-program keselamatan agar target RUNK dapat tercapai.
2. Perlu adanya penanganan segera terhadap wilayah kajian ruas jalan dan simpang yang dinilai kurang baik serta penanganan daerah lokasi rawan kecelakaan baik dari segi jalan, perlengkapan jalan, dan bahaya sisi jalan.
3. Perlu adanya peningkatan terhadap penyelenggaraan Angkutan Kota di Kota Sukabumi agar setiap variabelnya dapat melayani masyarakat dengan baik.
4. Perlu adanya staf khusus di bidang keselamatan yang dapat menjadikan sistem teknologi informasi di Dinas Perhubungan Kota Sukabumi terpakai dengan baik sesuai dengan fungsinya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Sukabumi. (2018). Kota Sukabumi dalam Angka Tahun 2018. Sukabumi.: Badan Pusat Statistik Kota Sukabumi.
- Badan Pusat Statistik Kota Sukabumi. (2020). Kota Sukabumi dalam Angka Tahun 2020. Sukabumi: Badan Pusat Statistik Kota Sukabumi.
- Djoko Setijowarno. (2003). Pengantar Rekayasa Transportasi. Jakarta: Universitas Katolik Soegijapranata.
- Direktorat Jendral Bina Marga. (2023). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat. (2007). Faktor Penyebab Kecelakaan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- General Assembly. (2010). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2035. Factors On Traffic Safety Improvement. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh November.
- Kementerian Pekerjaan Umum. (2005). Pedoman Perencanaan Putaran Balik (Utern). Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2010). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 14/PRT/M/2010. Jakarta: Sekretariat Kementrian Pekerjaan Umum.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2010). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan. Jakarta: Sekretariat Kementrian Pekerjaan Umum.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2015). Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 248/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Ruas Jalan dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya sebagai Jalan Arteri

dan Jalan Kolektor. Jakarta: Sekretariat Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Pemerintah Daerah. (2022). Rencana Kerja Pemerintah Daerah. Sukabumi: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah.

Pemerintah Republik Indonesia. (2017). Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Pemerintah Republik Indonesia. (2022). Peraturan Presiden No. 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia. (2004). Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2012). Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi. Jakarta: Sekretariat Kepolisian Negara Republik Indonesia. Kepolisian Resor. (2022).

Data kecelakaan Lalu Lintas Kota Sukabumi Tahun 2018 - 2022. Kota Sukabumi: Unit Laka Lantas Polres Kota Sukabumi.

Pemerintah Pusat. (1971). PP Nomor 46 Tahun 1971 tentang Peraturan Pemerintah (PP) tentang Penjualan Kendaraan Perorangan Dinas Milik Negara. Jakarta: Sekretariat Negara.

Pemerintah Pusat. (2007). PM Nomor 96/PMK.06/2007 tentang Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, Penghapusan, dan Pemindahtanganan Barang Milik Negara. Jakarta: Sekretariat Menteri Keuangan.

Pemerintah Republik Indonesia. (2011). Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035. Jakarta: Sekretariat Negara. Kementerian Perhubungan. (2015).



Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Kementerian Perhubungan. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Jakarta: Sekretariat Negara.

Kementerian Perhubungan. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Jakarta: Sekretariat Negara.

Kementrian Perhubungan. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan kendaraan Bermotor Dalam Trayek. Jakarta: Sekretariat Negara.

Kementrian Perhubungan. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan barang dengan kendaraan Bermotor di Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Kementrian Perhubungan. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Jakarta: Sekretariat Negara.