

BAB IV PENUTUP

IV.1 Kesimpulan

Terdapat tiga bidang yang berhubungan langsung dengan program studi rekayasa sistem transportasi jalan yaitu bidang Lalu Lintas, Keselamatan, serta bidang Angkutan. Dari ketiga bidang tersebut terdapat permasalahan yang diangkat yaitu:

Bidang Lalu Lintas mengangkat tentang Identifikasi Lokasi Rawan Kecelakaan, ditemukan pada data kecelakaan tahun 2021-2023 jumlah kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2023 sebanyak 414 kejadian, total korban adalah 717 dengan fatalitas 179 orang meninggal dunia, 17 orang luka berat, dan 521 orang luka ringan. Faktor yang menyebabkan kecelakaan tertinggi di tiga tahun tersebut adalah manusia itu sendiri, hal ini dikarenakan mayoritas manusia kurang tertib pada peraturan berlalu lintas, kecelakaan seringkali terjadi di jalan nasional dibuktikan dengan data yang diperoleh yaitu 420 kejadian terjadi di jalan nasional, hal ini dikarenakan jalan nasional menjadi pusat kegiatan penghubung antara jalan-jalan yang lain serta jalan nasional memang dirancang untuk kendaraan dengan kecepatan tinggi. Rentang waktu seringkali kejadian kecelakaan yaitu pada jam 12.00 – 18.00 hal ini dikarenakan pada jam-jam tersebut pengguna jalan didominasi oleh perjalanan pulang dari tempat kerja maupun sekolah, dan juga pada jam tersebut pengguna jalan cenderung dalam kondisi lelah setelah beraktifitas. Dari hasil identifikasi diperoleh terdapat 18 ruas jalan yang teridentifikasi rawan kecelakaan dengan ruas jalan tiga teratas yaitu Jalan Serang Jakarta di Kecamatan Kragilan, Jalan Serang Jakarta di Kecamatan Ciruas, dan Jalan Serang-Jakarta di Kecamatan Kibin.

Bidang Perlintasan Sebidang mengangkat tentang perlintasan sebidang, terdapat 15 pos perlintasan sebidang, 8 diantaranya merupakan pos permanen yang dikelola oleh dinas provinsi, kemudian 7 semi permanen yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Serang, dengan banyaknya kejadian kecelakaan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.407/AK.401/DRDJ/2018 diperlukan evaluasi dengan parameter

persyaratan Pembangunan perlintasan serta parameter ketentuan perlintasan untuk membandingkan antara kondisi di lapangan dengan ketentuan perlintasan, terdapat 18 parameter yang dapat digunakan untuk melihat kondisi perlintasan semi permanen apakah sudah sesuai atau tidak. Berdasarkan evaluasi kondisi perlintasan sebidang semi permanen didapatkan bahwa masih terdapat beberapa persyaratan yang belum terpenuhi yang diantaranya perbedaan tinggi permukaan jalan dengan kepala rel semua perlintasan semi permanen ini belum memenuhi, tidak adanya isyarat lampu dan suara, tidak adanya marka jalan perlintasan, tidak terdapat pita pengaduh, serta tidak adanya median jalan

Bidang Angkutan mengangkat tentang tumpang tindih trayek Dinas Perhubungan Kabupaten Serang dengan trayek Dinas Perhubungan Provinsi Banten. Berdasarkan Peraturan Bupati Serang Nomor 69 Tahun 2018, Dinas Perhubungan Kabupaten Serang memiliki 17 trayek tetapi pada kenyataan hanya 5 trayek yang beroperasi sehingga di tinjau kembali dengan Peraturan Bupati Serang Nomor 3 Tahun 2020 yang awalnya 17 trayek menjadi 16 trayek, Di tahun 2024 Provinsi Banten melakukan penataan jaringan trayek dalam Rencana Umum Jaringan Trayek (RUJT) menyebabkan 3 trayek menjadi tumpang tindih dengan trayek yang ditentukan oleh Peraturan Bupati Serang Nomor 3 Tahun 2020, trayek yang tumpang tindih meliputi Pakupatan-Cikande-Rangkas Bitung PP dengan Nikomas-Cikande-Kopo, Terminal Pakupatan-Pontang PP dengan Nikmas-Tanara, Terminal Pakupatan-Pabuaran-Ciomas PP dengan Ciomas-Pabuaran. Adanya tumpang tindih trayek ini memerlukan solusi yang tepat dikarenakan salah satu contohnya pada daerah PT Nikomas Gemilang memiliki tarikan tinggi sehingga terjadi penumpukan dapat menyebabkan kemacetan.

IV.2 Saran

Saran yang dapat diberikan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Serang diantaranya yaitu:

1. Dilakukan identifikasi daerah rawan kecelakaan perlu dilaksanakan secara berkala terutama pada lokasi yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Baiknya perlu diterapkan yaitu rekomendasi dari hasil analisis penanganan

pada daerah rawan kecelakaan yang akan diusulkan dan diterapkan dengan berkoordinasi dengan instansi terkait lainnya demi mengurangi atau menghilangkan daerah rawan kecelakaan.

2. Diperlukan penanganan efektif terhadap lokasi rawan kecelakaan baik dari segi jalan maupun perlengkapan jalan untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan.
3. Dilakukan penyesuaian pada 7 perlintasan sebidang yang belum permanen agar dapat memenuhi standar persyaratan pembangunan perlintasan sesuai dengan acuan dasar pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.407/AJ401/DRJD/2018.
4. Dilakukan penyesuaian dan pemantauan kepada angkutan - angkutan umum yang ada di wilayah kabupaten Serang agar sesuai dengan Rencana Umum Jaringan Trayek (RUJT) untuk memastikan setiap angkutan di kabupaten Serang melaksanakan perjalanan sesuai trayeknya dan mencegah terjadinya kembali kejadian trayek – trayek angkutan yang saling tumpang tindih.
5. Memastikan berjalannya proyek koperasi angkutan umum kabupaten serang dengan melaksanakan Rapat Anggaran Tahunan (RAT) yang diadakan rutin setiap tahun untuk mewujudkan angkutan umum yang berkeselamatan dan memiliki kepastian hukum.

DAFTAR PUSTAKA

- Hikam, H. A. Al. (2022). Odong-odong Tertabrak Kereta, Perlintasan Sebidang di Lokasi Ditutup. Detik Finance. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-6200644/odong-odong-tertabrak-kereta-perlintasan-sebidang-di-lokasi-ditutup>
- Oswaldo, I. G. (2024). KAI Tutup 130 Perlintasan Sebidang Rawan Kecelakaan. DetikFinance. <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-7572136/kai-tutup-130-perlintasan-sebidang-rawan-kecelakaan>
- Ridho, R. (2024). Mobil Pemudik Ditabrak Kereta Api di Serang Banten, 7 Orang Luka-luka. Kompas.Com. <https://regional.kompas.com/read/2024/04/13/142052978/mobil-pemudik-ditabrak-kereta-api-di-serang-banten-7-orang-luka-luka>