

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **IV.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa:

1. Bahwa pada 7 lokasi penelitian tidak ada yang memenuhi standar sesuai dengan peraturan yang berlaku yaitu menurut pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 (2011) pada parameter persyaratan pembangunan dan ketentuan perlintasan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.407/AJ401/DRJD/2018,(2018) mengenai fasilitas perlengkapan di perlintasan sebidang yang kurang memadai.
2. Bahwa pada kondisi eksisting di lapangan untuk penggunaan material permukaan di 7 lokasi perlintasan sebidang Kabupaten serang 5 diantaranya sudah menggunakan material beton yaitu di Perlintasan Cirangkong, Dalang, Gunungmulih, Kadupugur, dan Katupang. Kemudian yang menggunakan material full aspal yaitu perlintasan Bojong Catang dan Sukarame. Penggunaan material permukaan perlintasan sudah sesuai menurut *Kentucky Transportation Center* (2015). Pemilihan menggunakan material permukaan perlintasan minimal yang bersifat "standar" yaitu full aspal.
3. Bahwa alinyemen horizontal pada 7 lokasi perlintasan sebidang terdapat jalur perlintasan langsung Bojong Catang yang memiliki sudut terbesar  $127^\circ$  dan sudut terkecil  $53^\circ$  kemudian berikutnya jalur perlintasan langsung Sukarame dengan sudut terbesar  $134^\circ$  dan terkecil  $46^\circ$ . Dalam hal ini, sudah melebihi dari batas toleransi pada Peraturan Direktorat Jenderal Bina Marga, (2021) yaitu sudut pandang perlintasan tidak boleh lebih dari  $110^\circ$  di sebelah kiri persilangan dan  $140^\circ$  di sebelah kanan persilangan. Jika ada pilihan sudut persilangan,  $90^\circ$  lebih dianjurkan. sehingga perlu adanya perbaikan jalan agar mengurangi resiko kecelakaan pada Perlintasan Sebidang.
4. Berdasarkan dari 3 sumber yaitu petugas jaga lintas, masyarakat yang mengetahui kecelakaan di Perlintasan Bojong Pandan dan berita internet, didapat kesimpulan bahwa penyebab kecelakaan di perlintasan Bojong Pandan disebabkan utama adalah palang pintu yang *error* dan

pengemudi yang kurang fokus dalam berkendara dengan menggunakan headset sehingga kurangnya kewaspadaan pengendara dalam mengantisipasi kondisi perlintasan yang tidak berfungsi optimal. Dari kesimpulan tersebut perlu dilakukan pemeliharaan palang pintu agar dapat berfungsi secara optimal.

5. Rekomendasi berdasarkan hasil analisis parameter persyaratan pembangunan perlintasan dan parameter ketentuan perlintasan sebidang diperoleh rekomendasi sebagai berikut 7 lokasi perlintasan perlu perbaikan permukaan jalan dengan kepala rel yang sejajar, perbaikan permukaan datar sebelum jalan rel, penambahan isyarat lampu dan suara, penambahan marka jalan, penambahan pita penghadu. Selanjutnya perbaikan jalan yang memiliki kemiringan jalan lebih dari 2% dari kepala rel dengan jarak 9,4 meter kecuali perlintasan dalam dan perbaikan jalan yang memiliki sudut perpotongan antara rel dan jalan yang melebihi batas toleransi pada Peraturan Direktorat Jenderal Bina Marga,(2021) serta penambahan rambu larangan dan peringatan pada Perlintasan Bojong Catang dan Perlintasan Sukarame.

#### **IV.2. Saran**

Hasil penelitian ini memberikan wawasan bagi pihak terkait dalam mengevaluasi serta merumuskan rekomendasi keselamatan perlintasan sebidang di Kabupaten Serang. Temuan penelitian menunjukkan bahwa perlintasan sebidang di wilayah tersebut masih memerlukan berbagai peningkatan, terutama pada aspek-aspek yang mendapat penilaian kurang memadai. Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah strategis untuk meningkatkan keselamatan, seperti perbaikan infrastruktur, peningkatan sosialisasi kepada pengguna jalan, serta penerapan teknologi keselamatan yang lebih modern. Selain itu, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi studi-studi selanjutnya dalam mengembangkan metode evaluasi yang lebih menyeluruh dan menyusun rekomendasi yang lebih efektif guna meningkatkan keselamatan perlintasan sebidang, tidak hanya di Kabupaten Serang tetapi juga di daerah lain di Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani, S. M. (2016). DIPONEGORO LAW REVIEW implisit, PT Kereta Api jasa pengangkutan , secara. *Diponegoro Law Review*, 5(23), 1–16.
- Center, K. transpotation. (2015). *tasi Kentucky Raya : Rekomendasi dan Panduan*.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2021). *Pedoman Desain Geometrik Jalan*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.407/AJ401/DRJD/2018. (2018). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.407/AJ.401/DRDJ/2018 tentang Pedoman Teknis pengendalian Lalu Lintas di Ruas Jalan pada Lokasi Potensi Kecelakaan di Perlintasan Sebidang dengan Kereta Api*.
- Feni, S., & Mubalus, E. (2023). *Lintas Di Kabupaten Sorong Dan Penanggulangannya Analysis Of The Traffic Accident Factors In Sorong District And How To Manage Them*. 6(1).
- 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>
- Ivan Cahya Pratama, Fera Lestari, G. P. (2023). Jurnal Teknik Sipil 1 Jurnal Teknik Sipil. *Jurnal Sendi Teknik Sipil*, 4(1), 1–8.
- Karunia, M. N., Sulistyorini, R., & Purba, A. (2019). *Analisis Resiko Daerah Rawan Kecelakaan pada Perlintasan Sebidang Kereta Api ( Studi Kasus : Perlintasan Tarahan – Perlintasan Sukamenanti )*. 1.
- Kentucky Transportation Center. (2015). *Railway/Highway At-Grade Crossing Surface Rehabilitation Manual: Recommendations and Guides*.
- Nariasih, L. P., Lemes, I. N., & Remaja, I. N. G. (2022). Peranan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng Dalam Pelaksanaan Program Keselamatan Perhubungan Darat Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan. *Kertha Widya*, 10(1),

45–75. <https://doi.org/10.37637/kw.v10i1.1034>

- Nursalam, N., & Djaha, A. S. A. D. (2023). Pelatihan Pembuatan Kuesioner Penelitian Bagi Mahasiswa Prodi Administrasi Negara Fisip Universitas Nusa Cendana. *Jdistira*, 3(1), 25–31. <https://doi.org/10.58794/jdt.v3i1.433>
- 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>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36. (2011). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan Dan/Atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api Dengan Bangunan Lain*.
- Rasyid Ridho, A. G. (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>
- 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>
- Susilawati, I. M. (2023). Literature Review: Analisis Faktor Keselamatan Transportasi Darat Kendaraan Bermotor. *GYMNASIA: Jurnal Pendidikan Jasmani Olahraga Dan Kesehatan*, 1(2). <http://jurnal.anfa.co.id/index.php/PJKR>
- Sutikno, Y., Hosan, H., & Irawati, I. (2021). Implementasi Metode Penugasan untuk Meningkatkan Kemampuan Melakukan Wawancara untuk Mahasiswa STAB Maitreyawira. *Jurnal Maitreyawira*, 2(2), 1–8. <https://doi.org/10.69607/jm.v2i2.40>
- Teddymedio Kristo, Liroy Rubianto, P. L. A. K. (2021). *Observasi Perilaku Tidak Patuh Di Lintas Sebidang Oleh Pengendara Motor Dan Angkutan Kota Saat Peak Hour Dan Non- Peak Hour*. 10(2), 121–132.