

BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN

I.1 Kesimpulan

1. Wilayah kerja dan lokasi yang di bawah tanggung jawab BPTD Wilayah XX provinsi Sulawesi Tengah dan yang menjadi kajian dalam laporan ini adalah Terminal Tipe A Mambooro, Terminal Tipe A Kasintuwu, UPPKB Kayumalue, UPPKB Moutong, serta UPPKB Mayo, dan dalam laporan ini menganalisis daerah rawan kecelakaan pada jalan nasional di provinsi Sulawesi Tengah. Sedangkan untuk wilayah kerja dan tanggungjawab BPTD Wilayah XX lainnya, seperti pelabuhan penyebrangan Taipa dan pelabuhan penyebrangan Pagiman tidak masuk dalam kajian laporan ini.
2. Terdapat fasilitas utama dan fasilitas pendukung yang belum tersedia di terminal tipe A Mambooro seperti fasilitas pengelolaan lingkungan hidup, media informasi, fasilitas penyandang disabilitas, pos kesehatan, fasilitas kesehatan, pos polisi, dan alat pemadam kebakaran. Sedangkan pada terminal Kasintuwu fasilitas utama dan fasilitas pendukung yang belum tersedia berupa tempat naik turun penumpang, Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup, Media informasi, loket, Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil menyusui, Pos kesehatan, Fasilitas kesehatan dan pos polisi.
3. Terdapat fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang belum tersedia di UPPKB Kayumalue, UPPKB Moutong, dan UPPKB Mayo adalah jalan sirkulasi lalu lintas di dalam wilayah operasi yang hanya tersedia di UPPKB Moutong, alat pemindai data kendaraan, alat pemindai dimensi kendaraan, Detektor kendaraan yang hanya ada di UPPKB Mayo, ruang terbuka hijau, tempat ibadah, kantin, tempat istirahat pengemudi, dan jenis usaha komersil lainnya.
4. Berdasarkan hasil perhitungan batas kontrol dengan metode BKA dan UCL jalan nasional di kota Palu, Sulawesi Tengah memiliki 2 titik lokasi blacksite yaitu pada ruas Jalan R.E Martadinata dengan nilai EAN 588 lebih besar dari nilai batas kontrol atasnya (BKA=154,994 dan UCL=166,06) dan ruas Jalan Trans Sulawesi Kel. Mambooro dengan nilai EAN 264 lebih besar dari nilai batas kontrol atasnya (154,994 dan UCL=151,52).
5. Jalan R.E Martadinata teridentifikasi sebagai lokasi pertama blacklink daerah rawan kecelakaan dan untuk titik blackspot pada KM 3 – 4 (STA 0+250 s/d STA 1+250) sedangkan pada jalan Trans Sulawesi Mambooro teridentifikasi sebagai lokasi kedua daerah rawan kecelakaan di Kota Palu dengan titik blackspotnya berada pada KM 11-12 (STA 1+250 s/d STA 2+250).

6. Kecelakaan didominasi oleh sepeda motor dengan faktor penyebab kecelakaannya adalah faktor manusia dan tipe tabrakan yang sering terjadi adalah tabrakan depan-samping. Kecepatan rata-rata di DRK 1 sesuai dengan persentil 85, didapatkan data kecepatan sebesar 43,4 km/jam untuk seluruh gabungan golongan kendaraan sedangkan di DRK 2 kecepatan sebesar 50 km/jam untuk seluruh gabungan golongan kendaraan. Untuk nilai V/C Ratio DRK 1 sebesar 0,64 (masuk dalam kategori B) dan untuk DRK 2 sebesar 0,47 (masuk dalam kategori A). konflik yang terjadi di DRK 1 dan DRK 2 yaitu gerakan konflik bergabung (*merging*), gerakan memisah (*diverging*), dan gerakan bersilang (*crossing*).
7. Berdasarkan hasil survei Audit Keselamatan Jalan yang dilakukan pada DRK 1, faktor kondisi geometrik jalan yang menurun dari arah Taipa menuju Kota Palu dan banyak tikungan menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan yang terjadi pada titik tersebut. Sedangkan pada DRK 2 hasil survei Audit Keselamatan Jalan, banyak kurangnya rambu-rambu peringatan dan juga terhalangnya beberapa rambu lalu lintas oleh kios/lapak pedagang yang berjualan di sekitaran lokasi tersebut. Serta banyak para pengguna jalan tidak mematuhi rambu lalu lintas yang ada dan tidak menggunakan perlengkapan keselamatan seperti helm dan sabuk keselamatan (*safety belt*). Kondisi perlengkapan jalan terutama rambu lalu lintas yang terpasang di lokasi DRK 1 dan DRK 2, secara umum telah memenuhi standar perambuan dari segi dimensi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Namun masih ada beberapa rambu yang kondisinya kurang terawat seperti rambu yang miring dan kotor dikelilingi rumput liar dan posisi rambu yang tertutup objek lain seperti pohon dan bangunan.

I.2 Saran

1. Perlu adanya penambahan fasilitas-fasilitas yang belum tersedia di seluruh terminal dan UPPKB yang menjadi tanggungjawab BPTD Wilayah XX provinsi Sulawesi Tengah dan untuk fasilitas yang sudah tersedia diharapkan mampu dimaksimalkan penggunaannya agar pelayanan kepada pengguna jasa transportasi lebih maksimal.
2. Untuk penanganan pada daerah rawan kecelakaan disarankan perlu adanya koordinasi antar pihak BPTD sebagai pengelola jasa transportasi, polisi sebagai penegak hukum dan Dinas Pekerjaan Umum sebagai penyelenggara tugas urusan pekerjaan umum dan perumahan rakyat, sehingga tercipta pelayanan jasa transportasi yang maksimal.
3. Sebagai wujud pelaksanaan PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Umum pasal 44 ayat (2) dan pasal 46 bahwa pengoprasian

terminal dilakukan oleh SDM yang memiliki kompetensi dibidangnya. Sesuai dengan PM dan kondisi lapangan yang ada di terminal maka saran yang diberikan adalah menambahkan SDM yang berkompeten di bidang sesuai dengan yang dibutuhkan di terminal sehingga dapat terwujudnya terminal yang mampu memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Kepolisian Daerah Sulawesi Tengah. Data Kecelakaan Lalu Lintas 2017-2021

Manual Kapasitas Jalan Indonesia, (1997).

Marlok, Edward K., (1984). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* Penerbit Erlangga Jakarta.

Lawalata, G. M. (2010). Studi Konflik Lalu Lintas Sebagai Alat Mengevaluasi Pengaturan Lalu Lintas. *Jurnal Jalan Jembatan*, 27(2), 143–154.

PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas, Pub. L. No. PM 13 TAHUN 2014, PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 13 TAHUN 2014 1 (2014).

PM 154 Tahun 2016, Pub. L. No. PM NO 154 Tahun 2016, 1 (2016).

UU No. 22 LLAJ, Pub. L. No. UU No. 22 Tahun 2009, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 255 (2009).