

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan rekomendasi yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. JPL yang berada di Wilayah Pengembangan Kepanjen dengan jumlah 13 JPL dengan jumlah 9 perlintasan resmi tidak di jaga dan 4 perlintasan resmi tidak di jaga belum sesuai dengan standar pelayanan minimum karena masih kurang adanya fasilitas keselamatan berupa rambu larangan berjalan terus, rambu larangan berjalan terus pada perlintasan sebidang, rambu peringatan pintu perlintasan kereta api, rambu peringatan rintangan atau objek berbahaya pada sisi jalan, marka pita penggaduh, dan rambu peringatan yang menerangkan bahwa lokasi kritis yang berjarak 150, 300, dan 450 meter. Salah satu JPL yakni JPL Jl Adi Santoso sudah tidak sesuai dengan aturan yang berlaku di karena kan volume lalu lintas yang tinggi menjadi salah satu potensi penyebab kecelakaan yang tinggi pada saat kereta melintas dengan jumlah volume LHR dan SMPK yakni sebesar : 43.240 SMPK untuk arah A - B dan 32.080 SMPK untuk arah B - A sehingga perlu di tingkatkan menjadi perlintasan tidak sebidang dengan di lakukan nya pembangunan *underpass*.
2. Penilaian resiko (*risk assesment*) yang di lakukan di JPL Wilayah Pengembangan Kepanjen menunjukan bahwa terdapat 4 potensi bahaya ekstrem (*extreme risk*) antara lain : Keberadaan penjaga perlintasan, Keberadaan palang pintu perlintasan, Kecepatan rata-rata kendaraan di perlintasan, Kepatuhan pengguna jalan terhadap rambu menjadi faktor penyebab kecelakaan di perlintasan sebidang, 6 potensi bahaya tinggi (*high risk*) antara lain : Kelengkapan rambu dan berfungsinya rambu, Tingkat Penerangan jalan, Kondisi kesehatan pengguna jalan, Kondisi jalan, Kondisi cuaca, Aktivitas yang terjadi di sekitar perlintasan menjadi faktor penyebab kecelakaan di perlintasan sebidang dan 1 potensi bahaya rendah (*low risk*) yakni : Volume lalu lintas menjadi faktor penyebab kecelakaan di perlintasan

3. sebidang. Dari 11 potensi bahaya yang ada terdapat 4 potensi yang paling signifikan dalam menyebabkan kecelakaan yakni : kelengkapan rambu, keberadaan penjaga, kepatuhan pengguna jalan, serta aktivitas sekitar perlintasan merupakan faktor yang paling signifikan dalam menyebabkan kecelakaan;
4. Peningkatan keselamatan pada JPL Wilayah Pengembangan Kepanjen untuk jangka pendek yakni dengan cara pemenuhan standar pelayanan minimum berupa rambu perlintasan pintu perlintasan kereta api, rambu peringatan dengan kata-kata, rambu peringatan rintangan atau objek berbahaya pada sisi jalan, marka pita penggaduh, dan rambu peringatan yang menerangkan bahwa lokasi kritis yang berjarak 150, 300, dan 450 meter serta rekayasa lalu lintas dengan membuat median dan teluk jalan, dan sosialisasi keselamatan berkendara. Sedangkan untuk jangka panjang yakni di lakukan nya pembangunan *underpass*.

6.2 SARAN

1. Segera dilaksanakan pemenuhan standar pelayanan minimum perlengkapan jalan dan penambahan penjaga palang pintu perlintasan, palang pintu perlintasan serta memperbaiki dan merawat fasilitas yang telah ada pada JPL Wilayah Pengembangan Kepanjen, melakukan sosialisasi kepada masyarakat dan pengguna jalan akan keselamatan di perlintasan sebidang, penambahan penerangan di sekitaran perlintasan dan perbaikan infrastruktur jalan yang kurang baik kondisinya. Perlu adanya peran serta dalam pengadaan dan perawatan dari Balai Teknik Perkeretaapian yang bekerja sama dengan instansi terkait;
2. Segera dilakukannya rekayasa jalan berupa pembangunan median dan penambahan teluk jalan untuk jangka pendek dan melakukan pembangunan *underpass* untuk jangka panjang;
3. Untuk mengetahui detail/efektivitas dari rekayasa lalu lintas dapat dilakukan oleh penelitian berikutnya dengan memfokuskan terkait pelayanan tingkat kinerja di ruas jalan Jalan Adi Santoso dan Soneta;