

BAB IV

PENUTUP

IV.1. Kesimpulan

1. Ruas Jalan Tol Semarang – Batang terbentang sepanjang 75 kilometer yang memiliki 4 lajur untuk 2 arah dengan lebar lajur 3,6 meter, lebar bahu luar 3 meter, dan bahu dalam 1,5 meter. Perkerasan utama Jalan Tol Semarang – Batang hampir keseluruhan menggunakan rigid pavements dan perlengkapan jalan yang terpasang dalam kondisi yang baik dan dapat berfungsi optimal, namun masih ada beberapa perlengkapan jalan yang dalam kondisi buruk. Berdasarkan hasil inventarisasi jalan yang dilakukan pada titik titik rawan kecelakaan dan tempat istirahat didapatkan masih ada kekurangan dalam hal tempat istirahat, yaitu kurangnya klinik Kesehatan.
2. Kinerja lalu lintas ditunjukkan dengan nilai volume lalu lintas tertinggi 576, smp/jam, kapasitas jalan pada masing – masing jalur di ruas Jalan Tol Semarang - Batang adalah sebesar 9200 smp/jam dengan tingkat pelayanan (V/C ratio) untuk seluruh seksi untuk jalur A dan jalur B adalah A yang artinya, kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi dan volume lalu lintas rendah sehingga pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan kendaraan saat melintas di ruas Jalan Tol Semarang – Batang.
3. Berdasarkan hasil analisis kecelakaan Januari 2019 – Desember 2022 menggunakan metode EAN dan Z Score didapat peringkat 5 tertinggi di jalur A dan jalur B yakni KM 362 - 363 B, KM 360 - 361 A, KM 366 - 367 A, KM 371 - 372 A, dan KM 375 - 376 A.
4. Berdasarkan data kecelakaan dari Januari 2019 sampai Desember 2022 terdapat 474 kejadian kecelakaan. JUmlah kecelakaan terbanyak terjadi pada tahun 2019 dengan jumlah kecelakaan 278 kejadian. Berdasarkan tingkat keparahan korban, dengan jumlah korban kecelakaan mencapai 934 orang, dengan klasifikasi 427 korban luka ringan, 302 korban luka berat, dan 205 korban meninggal dunia selama kurun 4 tahun. Berdasarkan penyebab kecelakaan diklasifikasikan

menjadi tiga faktor, yakni faktor penegemudi sebanyak 383 kejadian, faktor kendaraan sebanyak 38 kejadian dan faktor lingkungan sebanyak 4 kejadian.

5. Tingkat kecelakaan per panjang jalan tertinggi tahun 2019 dengan 370% atau terjadi 3,7 kecelakaan setiap kilomernya. Tingkat kecelakaan tertinggi berdasarkan kendaraan yang melintas terjadi pada tahun 2019 dengan 1 kejadian setiap 135.887 kendaraan yang melintas. Sedangkan tingkat keparahan kecelakaan berdasarkan total kejadian kecelakaan tertinggi pada tahun 2020 dengan CFR sebesar 77,27%.
6. Program yang direkomendasikan dalam rangka penanganan lokasi rawan kecelakaan adalah secara teknik (engineering), pendidikan (education) dan penegakan hukum/peraturan (enforcement). Program yang direkomendasikan secara teknik dilakukan dengan pemasangan rumble strip, pemasangan lampu strobe dan pemasangan VMS. Program edukasi yang dilakukan diantaranya manajemen kecepatan dilakukan dengan menggunakan speed camera dan/atau variable message sign yang menginformasikan kepada pengemudi tentang kecepatan kendaraan yang dilajukannya, serta untuk aspek enforcement dilakukan dengan pemasangan speed camera dan Polisi Jalan Raya (PJR) untuk penegakan pelanggaran batas kecepatan.

IV.2. Saran

IV.2.1 Bagi Usaha Jalan Tol

1. Pada jalan tol luar kota yang tidak terdapat PJU, alternatif penanganannya yaitu dengan menggunakan paku jalan (Road Stud) pada marka jalan yang berfungsi sebagai pengarah dan membantu pengemudi untuk melihat arah didepannya serta paku jalan dapat membantu memberi peringatan kepada pengemudi apabila kendaraan keluar dari jalurnya.
2. Pemasangan Strobo pada daerah sebelum lokasi rawan kecelakaan yang berfungsi sebagai peringatan kepada pengemudi agar tidak mengantuk dan lebih waspada saat akan dan melewati lokasi rawan kecelakaan.

3. Dilakukan pengawasan kelayakan kendaraan barang pada pintu masuk gerbang tol, khususnya dalam pemasangan Alat Pemantul Cahaya (APC) sesuai Perdirjen Hubdat No. KP. 3996/AJ.502/DRDJ/2019.
4. Pemasangan *Variable Message Sign* sebagai upaya untuk menyadarkan pengguna jalan.
5. Pemasangan *speed camera* beserta penegakannya agar pengguna jalan lebih mematuhi batas kecepatan yang berlaku di jalan tol.
6. Perlunya pemasangan marka suara atau jalan bernada (*singing road*) supaya pengemudi tetap pada lajunya pada daerah rawan kecelakaan.
7. Penyediaan pelayanan kesehatan perlu diberikan di tempat istirahat. Pelayanan kesehatan tersebut dapat berupa pemeriksaan tekanan darah dan kondisi kesehatan bagi para pengemudi sebagai bentuk pengawasan terhadap kondisi fisik maupun psikis dari pengemudi dari kemungkinan terjadinya kelelahan.

IV.2.2 Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

1. Perlu adanya kerja sama (MOU) antara pihak kampus dengan pihak tol terkait dengan penyerapan peluang kerja bagi taruna setelah lulus.
2. Penambahan alat survei karena pada lokasi pkp yang memiliki cakupan wilayah yang luas sehingga proses pengambilan data dapat diselesaikan lebih cepat. Adapun alat-alat yang dimaksud yaitu: *speed gun*, *laser distance meter*.

DAFTAR PUSTAKA

- Kementrian Pekerjaan Umum. (2007). Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Tentang Penetapan Golongan Jenis Kendaraan Bermotor Pada Ruas Jalan Tol yang Sudah Beroperasi dan Besarnya Tarif Tol Pada Beberapa Ruas Jalan Tol. Jakarta.
- Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2018). Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 10/PRT/M/2018 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol. Jakarta.
- Kementrian Perhubungan. (2005). Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol. Jakarta.
- Manual kapasitas Jalan Indonesia. (1997). Jakarta: PT Bina Karya.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas. (2015). Jakarta: Kementrian Perhubungan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. (2006). Jakarta: Kementrian Perhubungan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 15 Tahun 2005, Jakarta.
- SEKILAS JSB. (n.d.). Retrieved May 2, 2023, from <https://jsb.co.id/sekilasjsb/>
- Brouwer, S.V. dkk. (2015) "EFEKTIFITAS PITA PENGGADUH UNTUK MEREDUKSI KECEPATAN KENDARAAN BERMOTOR."