

BAB IV

PENUTUP

IV.1. Kesimpulan

Dari laporan diatas dapat ditarik kesimpulan berdasarkan hasil analisis daerah rawan kecelakaan yang dilakukan dengan perangkaian menggunakan metode *EAN (UCL dan BKA)* dan *Z score*, dihasilkan bahwa daerah rawan kecelakaan terdapat pada Seksi B dan Seksi C pada KM 430-431 B, KM 431-432 B, KM 432-433 B, KM 432-433 C, dan KM 435-436 C. Jalan pada seksi B saling berhubungan yang merupakan turunan cukup panjang, sehingga banyak kendaraan tidak bisa mengendalikan kecepatan yang berakibat selip maipun rem blong sedangkan pada seksi C adalah jalan lurus dan ada ujung yang berbelok.

IV.2. Saran

Dari kesimpulan di atas didapatkan saran sebagai berikut :

1. Pada KM 430 - KM 431 sering ditemukan genangan air ketika hujan deras turun. Maka rekomendasi untuk permasalahan tersebut yaitu berupa pemasangan drainase median agar genangan air yang ada bisa mengalir ke drainase median dan diteruskan ke gorong-gorong.
2. Perekapan data kecelakaan alangkah lebih baiknya direkap lebih rapih dan tidak berantakan agar tertata dan mudah untuk dipahami.
3. Penancapan ujung awal guardrail dengan tujuan mengurangi tingkat fatalitas kecelakaan pengguna jalan Tol.
4. Memelihara rambu, marka dan sarana prasarana lainnya agar tetap berfungsi dengan baik,
5. Memasang Lampu PJU di lokasi Rawan Kecelakaan,
6. Kepatuhan pengoperasian kendaraan dengan Operasi Patuh bekerja sama PJR Tol untuk menindak kendaraan yang melanggar baik kecepatan maupun kendaraan yang layak operasi
7. Pembatasan kecepatan kendaraan dengan memasang *speed camera* yg terpasang ruas tol bekerja sama dengan Dirlantas;
8. Penindakan, Penanganan dan penegakan hukum bagi kendaraan Overloading

9. Standar keselamatan kendaraan angkutan umum seperti Bus, Travel dsb untuk tertib saat mengemudi di jalan.