

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

VI.1 Kesimpulan

Berikut ini kesimpulan dari hasil kajian tentang keselamatan transportasi jalan di Ruas Jalan Tol Semarang - solo antara lain :

1. Ruas Jalan Tol Semarang – Solo terbentang sepanjang 72,64 kilometer dengan lebar lajur 3,6 meter, lebar bahu luar 3 meter, dan bahu dalam 1,5 meter. Perkerasan utama Jalan Tol Semarang – Solo hampir keseluruhan menggunakan rigid pavements dan perlengkapan jalan yang terpasang dalam kondisi yang baik dan dapat berfungsi optimal.
2. klasifikasi kecelakaan yang terjadi di ruas jalan tol Semarang - Solo, sebagai berikut :
 - a. Jenis kendaraan yang sering mengalami kecelakaan adalah kendaraan LV dengan klasifikasi kendaraan penumpang.
 - b. Berdasarkan hari dan waktu, kecelakaan banyak terjadi selama hari kerja sebanyak 188 kecelakaan. Dan pada pukul 00.00 – 06.00 Dengan 181 kecelakaan.
 - c. Penyebab kecelakaan tertinggi adalah dari faktor pengemudi pada tahun 2019 Sebanyak 90 Kecelakaan, pada tahun 2020 sebanyak 57 kecelakaan, pada tahun 2021 sebanyak 26 kecelakaan, dan pada tahun 2022 sebanyak 29 kecelakaan.
3. Didapatkan Lokasi Daerah Rawan Kecelakaan yang telah dianalisis memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi ialah KM 482-483, KM 489-490, KM 436-437, KM 477-478 Jalur A dan KM 435-436 pada jalur B,
4. Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan metode EAN penentuan DRK dan perangkaan DRK. Terdapat *blacklink* tertinggi di setiap KM 483+00 s.d KM 483+200 A, KM 489+800 s.d KM 490+000 A, KM 437+600 s.d KM 437+800 A, KM 436+200 s.d KM 436+400 B, dan KM 478+000 s.d KM 478+ 200 A.
5. Kinerja lalu lintas pada Lokasi Daerah Rawan Kecelakaan ditunjukkan

oleh nilai kapasitas jalan pada masing –masing jalur di ruas Jalan Tol Semarang - Solo dengan tingkat pelayanan(V/C ratio) untuk KM 436-437 dan KM 478 memiliki tingkat pelayanan A. Tingkat pelayanan A dapat disimpulkan bahwa ruas jalan tol tersebut memiliki kondisi arus bebas dengan volume lalu lintas rendah dan kecepatan sekurang – kurangnya 80 Km/Jam, kepadatan arus lalu lintas sangat rendah, pengemudi dapat mempertahankan kecepatan yang diinginkannya tanpa atau dengan sedikit tundaan. Sedangkan untuk KM 482 - KM 483, KM 489 – KM 490, dan KM 435 – 436 memiliki tingkat pelayanan B dimana Dapat disimpulkan bahwa ruas jalan tol tersebut memiliki kondisi arus stabil dengan volume lalu lintas sedang, kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan, pengemudi masih punya cukup kebebasan unuk memilih kecepatannya dan lajur yang digunakan.

6. Berdasarkan hasil DRK, rekomendasi yang diharapkan yaitu kebutuhan fasilitas keselamatan seperti perlengkapan jalan marka speed reducer.

VI.2 Saran

1. Bagi Badan Usaha Jalan Tol (PT. Trans Marga Jateng)
Diharapkan untuk pihak PT. Trans Marga Jateng melakukan pengawasan secara intensif dan melakukan upaya perbaikan yang berkelanjutan terhadap daerah yang teridentifikasi rawan kecelakaan.
2. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan
Untuk kegiatan Magang selanjutnya diharapkan dari pihak Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan ditambahkan materi yang sesuai dengan tempat magang yang dituju contohnya materi seperti rescue dan sentral komunikasi, terlebih di dinas perhubungan juga ada kode dalam berkomunikasi via radio.

DAFTAR PUSTAKA

- Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia. (2015). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum RI No 16 Tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol (SPM). *Jurnal Transportasi*, 15(2), 107–114. <https://peraturan.bpk.go.id/>
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2018a). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. *Menteri Perhubungan Republik Indonesia*, 13.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2018b). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. *Menteri Perhubungan Republik Indonesia*, 1–74.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan*, 116.
- Menteri Perhubungan RI. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. *PM 15 Tahun 2019*, 13.
- Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah. (2001). *Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 353/KPTS/M/2001 Tentang Ketentuan Tekmik, Tata Cara Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan tol*. 20.
- Novita Sari, C. A., & Afriandini, B. (2021). Analisa Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Guna Meningkatkan Keselamatan Jalan Di Kota Yogyakarta. *CIVeng: Jurnal Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 2(1). <https://doi.org/10.30595/civeng.v2i1.9883>
- Pd-T-09-2004-B. (2004). *Penanganan-Lokasi-Rawan-Kecelakaan*.
- Pemerintah Indonesia. (2017). *PERATUMN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 37 TAHUN 2017 TENTANG KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JAJan*. 1–33.

- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Peraturan Pemerintah. (2005). Peraturan Pemerintah (PP) tentang Jalan Tol. *Deputi Sekretaris Kabinet Bidang Hukum Dan Perundang-Undangan*, 1–23.
- Permukiman, M., & Prasarana, D. A. N. (2001). Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 354 tahun 2001. *Paper Knowledge . Toward a Media History of Documents*.
- Pusat, P. (2004). *UU RI No. 38 th 2004 tentang Jalan*. 1–61.
- Pusat, P. (2009). UU RI No.22 th 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. *American Journal of Research Communication*, 5(August), 12–42.
[http://downloads.esri.com/archydro/archydro/Doc/Overview of Arc Hydro terrain preprocessing workflows.pdf](http://downloads.esri.com/archydro/archydro/Doc/Overview%20of%20Arc%20Hydro%20terrain%20preprocessing%20workflows.pdf)
<https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2017.11.003>
<http://sites.tufts.edu/gis/files/2013/11/Watershed-and-Drainage-Delineation-by-Pour-Point.pdf>
- Rakyat, P. M. P. U. dan P. (2017). Peraturan menteri PUPR No. 16/PRT/M/2017. *經濟志林*, 87(1,2), 149–200.
- UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (2009).
- Sanjaya, W. (2010). *Strategi Pembelajaran Berorientasi Standar Proses Pendidikan*. Prenda Media Group.
- Sugiyanto, G., & Fadli, A. (2016). Identifikasi Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Metode Batas Kontrol Atas Dan Upper Control Limit. *Jurnal Program Studi Teknik Sipil*
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Alfabeta.
- Susilo, B. H. (2019). Target Pencapaian Rencana Umum Keselamatan Jalan (RUNK Jalan) di Provinsi Jawa Timur pada Tahun 2012. *Jurnal Teknik Sipil*, 9(2), 85–96. <https://doi.org/10.28932/jts.v9i2.1373>
- Tol, B. P. J. (2009). *Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum*. 12–42.