

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **V.1 Kesimpulan**

Hasil dari analisis selama praktek kerja profesi di Jalan Tol Pemalang Batang, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- A. Daerah rawan kecelakaan ditentukan per 200 meter dan per jalur dengan metode Cussum dan EAN
  1. Daerah rawan kecelakaan dengan metode EAN (Fatalitas Korban)
    - a. KM 308+000 Jalur A (7MD, 9LB, 11LR) Fatalitas korban akibat "Kurang Antisipasi"
    - b. KM 321+200 (3MD, 4LB, 7LR) Jalur B Fatalitas korban akibat "Mengantuk" dengan 2MD, 3LB, 5LR pada suatu kejadian
    - c. KM 333+400 (1MD, 4LB, 8LR) Jalur Fatalitas korban akibat "Mengantuk" dengan 1MD dan 1LR pada suatu kejadian
    - d. KM 326+800 (1MD, 3LB, 9LR) Jalur A Fatalitas korban akibat "Mengantuk" dengan 1MD, 1LB, 1LR pada suatu kejadian
    - e. KM 334+600 (4LB dan 11LR) Jalur A Fatalitas korban akibat "Kurang Antisipasi" dengan 2LR dan 2LB pada suatu kejadian
  2. Daerah rawan kecelakaan dengan metode Cussum (Frekuensi Kejadian)
    - a. KM 334+600 Jalur A Total 16 kejadian (12 Jalur A dan 4 Jalur B) Mayoritas penyebab Kurang Antisipasi (7 kejadian) dan Ban Selip (7 kejadian)
    - b. KM 331+400 Jalur A Total 14 kejadian (12 Jalur A dan 2 Jalur B) Mayoritas penyebab : Ban Selip (10 kejadian)
    - c. KM 328+000 Jalur A Total 12 kejadian (11 Jalur A dan 1 Jalur B) Mayoritas penyebab : Ban Selip (5 kejadian)
    - d. KM 313+600 Jalur B Total 9 kejadian (4 Jalur A dan 5 Jalur B) Mayoritas penyebab : Mengantuk (4 kejadian)
    - e. KM 333+400 Jalur B Total 9 kejadian (1 Jalur A dan 8 Jalur B) Mayoritas penyebab : Kurang Antisipasi (4 kejadian)

- B. Kecelakaan terbanyak terjadi pada cuaca cerah dengan persentase 61% dan kejadian kecelakaan terbanyak pada pukul 12:01 – 18.00 WIB dengan mayoritas jenis kecelakaan tunggal dimana hal itu disebabkan pengemudi mengantuk dengan persentase 67% dan kurang antisipasi dengan persentase 51% dari kejadian kecelakaan. Jenis kendaraan yang terbanyak mengalami kecelakaan adalah minibus sebesar 45% dari jumlah kendaraan yang mengalami kecelakaan dan frekuensi kecelakaan jalur A dan B paling tinggi terletak pada segmen 2 (KM 314 – KM 331).
- C. Analisis daerah rawan kecelakaan tersebut menghasilkan beberapa rekomendasi untuk menanggulangi masalah di daerah rawan kecelakaan tersebut seperti meningkatkan kewaspadaan pengguna jalan, meminimalisir tingkat fatalitas kecelakaan serta manajemen kecepatan yang dapat dipatuhi oleh seluruh pengguna jalan, untuk meningkatkan keselamatan berkendara di Ruas Tol Pemalang Batang dilakukan dengan :
1. Pemasangan CCTV tiap 500 meter dengan 1 arah pantauan
  2. Penyambungan *guardrail* pada bagian yang masih kosong
  3. Penambahan bengkel pada *Rest Area*
  4. Perbaikan jalan yang masih berlubang, rusak, maupun tambalan yang tidak rata
  5. Pemasangan *speaker* di simpang susun
  6. Pembersihan rutin drainase

## V.2 Saran

Secara umum saran yang diberikan kepada pihak PT. Pemalang Batang Tol Road adalah :

- A. Perlu adanya pelaksanaan perbaikan yang sudah direkomendasikan pada daerah rawan kecelakaan.
- B. Perlu adanya peningkatan kinerja petugas pengelolaan jalan tol dalam hal pengawasan dan penegakkan hukum.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anugrah, A., Gusty, S. and Desi, N. (2023) 'Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Pasar Lakessi Kota Parepare Tradisional', *Semnas Ristek (Seminar Nasional Riset dan Inovasi Teknologi)*, 7(1). Available at: <https://doi.org/10.30998/semnasristek.v7i1.6412>.
- Budiharjo, A., Haryoko, D.W. and Jepriadi, K. (2021) 'Analisis Tingkat Kerusakan Jalan Tol', *Teras Jurnal*, 11(1), p. 157. Available at: <https://doi.org/10.29103/tj.v11i1.417>.
- Hidayat, T. and Anggorowati, V.D.A. (2020) 'Analisis Dampak Keberadaan Jalan Tol Trans Jawa Di Area Pemalang-Batang', 01(01).
- Rahmawati, N., Tenriajeng, A.T., and Universitas Gunadarma (2020) 'Analisis Manajemen Risiko Pelaksanaan Pembangunan Jalan Tol (Studi Kasus: Proyek Pembangunan Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu)', *Rekayasa Sipil*, 14(1), pp. 18–25. Available at: <https://doi.org/10.21776/ub.rekayasasipil.2020.014.01.3>.
- Lestari, U. S., Studi, P., Sipil, T., Mangkurat, U. L., & Selatan, K. (2020). Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Dan Penanganan Daerah. 9(2), 110–117.
- Firdaus, O. (2013). Analisis Tingkat Pelayanan Jalan Pada Ruas Jalan Utama Kota Pangkalpinang. Forum Profesional Teknik Sipil.
- Hasdina, N. (2014). ( Cummulative Summary ) Untuk Menentukan DaerahRawan Kecelakaan Berbasis Web Di Kota. 267.
- Asep Fahza, H. W. (2019). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Tol Surabaya-Gempol. 8(1), 54–59.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2012). Panduan Teknis 2 Manajemen Hazard Sisi Jalan. Kementerian Pekerjaan Umum, 1–89
- Menteri Pekerjaan Umum. 2014. "Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 16/PRT/M/2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol."

Menteri Perhubungan. 2018. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan"

Menteri Perhubungan. 2014. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan"

Menteri Perhubungan. 2014. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas"

Menteri Perhubungan. 2014. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 49 Tahun 2014 Tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas"