

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

Berikut ini kesimpulan dari hasil kajian tentang keselamatan transportasi jalan di Ruas Jalan Tol Jakarta – Cikampek Antara lain:

1. Lokasi daerah rawan kecelakaan yang telah dianalisis selama 3 tahun terakhir (2020-2022) didapatkan bahwa tingkat kecelakaan yang paling tinggi adalah KM 49-50 Jalur A dan KM 17-16 jalur B.
2. Klasifikasi kecelakaan yang terjadi di ruas jalan tol Jakarta – Cikampek, sebagai berikut:
 - a. Tipe kecelakaan tertinggi selama 3 tahun terakhir (2020-2022) adalah dengan klasifikasi kecelakaan ganda sebanyak 597 kecelakaan;
 - b. Kendaraan yang sering mengalami kecelakaan pada 3 tahun terakhir (2020-2022) adalah kendaraan LV dengan klasifikasi kendaraan Minibus sebanyak 390 kendaraan;
 - c. Berdasarkan hari dan waktu kecelakaan selama hari kerja dan hari libur pada 3 tahun terakhir (2020-2022), kecelakaan pada hari kerja sebanyak 713 kecelakaan, hari libur sebanyak 322 kecelakaan. Dan berdasarkan waktu, kecelakaan paling banyak terjadi pada pukul 00:00 – 06:00 sebanyak 501 kecelakaan;
 - d. Penyebab kecelakaan tertinggi pada 3 tahun terakhir (2020-2022) adalah dari pengemudi dengan jumlah 902 kecelakaan;
 - e. Tingkat kecelakaan paling tinggi terjadi pada tahun 2022 sebesar 5,70 per KM.
3. Berdasarkan hasil DRK, rekomendasi yang diharapkan yaitu kebutuhan fasilitas keselamatan seperti perlengkapan jalan dan juga perbaikan pada perkerasan jalan.

V.2 Saran

Saran untuk PT. Jasamarga Transjawa Tol Ruas Jakarta – Cikampek:

1. Melakukan perbaikan perkerasan yang mengalami kerusakan atau keretakan yang disebabkan karena kendaraan bermuatan berlebih dan juga kendaraan kecepatan tinggi;
2. Melakukan perbaikan pada SARKAPJA yang mengalami kerusakan atau hilang;
3. Lokasi rawan kecelakaan pada titik KM 49-50 jalur A diidentifikasi dalam keadaan ramai. Ruas Jalan Tol Jakarta - Cikampek KM 49 - 50 jalur A merupakan ruas jalan tol pertemuan Antara ruas Jalan Tol layang MBZ (jalur atas) dengan ruas Jalan Tol Jakarta – Cikampek (jalur bawah). Pengemudi di KM 49 - 50 jalur A cenderung melajukan kendaraannya dengan kecepatan di atas 80 KM/jam baik kendaraan kecil maupun besar. Maka, penanganan yang dapat dilakukan dengan:
 - a. Pemasangan *speed reducer*, memberikan efek visual kepada pengemudi untuk mengurangi kecepatan kendaraannya;
 - b. Penambahan VMS himbauan mengurangi kecepatan, mengecek kondisi ban.
4. Lokasi rawan kecelakaan pada titik KM 17-16 Jalur B mempunyai kondisi lalu lintas yang ramai dan relatif lancar. Untuk dibebepara sisi bahu jalan terpotong oleh tiang penyangga jembatan, sehingga fungsi beberapa bahu jalan kurang optimal. Pada waktu tertentu lalu lintas di KM 17-16 Jalur B cukup padat karena lokasinya sudah mulai memasuki area dalam kota dimana banyak pengguna jalan yang baru saja kembali menghabiskan akhir pekan yang datang dari arah Cikampek.

Maka, penanganan yang dapat dilakukan dengan:

- a. Pemasangan *warning light* pada *off ramp* untuk memperingatkan pada pengguna jalan adanya potensi bahaya kendaraan yang akan keluar dari lajur utama;
- b. Pemasangan *rumble strip* agar pengendara lebih berhati – hati lagi; dan
- c. Pemasangan marka tepi berprofil pada sisi jalan guna mengingatkan pengendara karena sudah keluar dari garis marka tepi berprofil.

DAFTAR PUSTAKA

- Abraham, J. (2001) 'Analysis of Highway Speed Limits, Bachelor Degree Thesis, Faculty of Applied Science and Engineering, University Toronto, Canada.'
- Badan Standardisasi Nasional (BSN) (2008) 'Spesifikasi Penerangan Jalan di Kawasan Perkotaan', *Sni 7391:2008*, pp. 1–41.
- Departemen Pekerjaan, U. (1999) 'Tata cara penentuan lokasi tempat istirahat di jalan bebas hambatan', (037).
- Direktorat Jendral Bina Marga (2009) 'Geometri Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol No. 007/BM/2009.'
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2015) 'Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 96 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas', *Jakarta*, pp. 1–45.
- Keputusan Direksi PT Jasa Marga (1999) 'SK Direksi PT Jasa Marga (Persero) Nomor: 103/KPTS/1999 tentang Pedoman Penanggulangan Penderita Gawat Darurat (PPGD). Jakarta'.
- Keputusan Menteri Pekerjaan Umum (2007) 'Penetapan Golongan Jenis Kendaraan Bermotor Pada Ruas Jalan Tol Yang Sudah Beroperasi dan Besarnya Traif Tol Pada Beberapa Ruas Jalan Tol', p. 11.
- Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 354 (2001) 'Kegiatan Operasi Jalan Tol'.
- Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2015) 'Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 43/PRT/M/2015 Tahun 2015 tentang Badan Pengatur Jalan Tol', *Peraturan Menteri nomor 43/PRT/M/2015*.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2018) 'Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2018 tentang alat penerangan jalan', *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 27Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan*, pp. 1–95.

- Pekerjaan Umum, D. (1997) 'Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997', *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, 1(I), p. 564.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun, 2014 (2014) 'Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 49 tahun 2014 tentang APILL', *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*.
- Peraturan Pemerintah (2005) 'Peraturan Pemerintah (PP) tentang Jalan Tol', *Deputi Sekretaris Kabinet Bidang Hukum dan Perundang-Undangan*, pp. 1–23.
- Permen Kemenhub No.82 Tahun 2018 (2018) 'Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan', *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), pp. 1689–1699. Available at: <http://www.dispendukcapil.semarangkota.go.id/statistik/jumlah-penduduk-kota-semarang/2020-06-04>.
- PUPR, K. (2014) 'Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol', p. 10.
- UU No. 22 Tahun 2009 (2009) 'Lalu Lintas dan Angkutan Jalan', p. 203.