

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

VI.1 Kesimpulan

1. Ruas jalan tol Surabaya – Gempol sepanjang 45 km dengan tipe jalan 4/2 D dan 6/2 D, serta lebar setiap lajur rata - rata 3,5 meter. Kondisi jalan dan perlengkapan jalan di sepanjang jalan Tol Surabaya-Gempol dalam kondisi baik walaupun terdapat beberapa yang kondisinya kurang baik namun sudah dilakukan pendataan agar dapat diperbaiki.
2. Berdasarkan hasil analisis kecelakaan Januari 2020 – Desember 2022 menggunakan metode EAN diperoleh 3 daerah rawan kecelakaan tertinggi di jalur A dan jalur B yakni KM 11 - 12 A, KM 749 – 750 A, KM 755 - 756 A, KM 4 - 5 B, KM 5 - 6 B, dan KM 6 - 7 B.
3. Jumlah kecelakaan tertinggi ada pada tahun 2022 dengan total 57 kecelakaan, dan tertinggi kedua pada tahun 2020 total 55. kecelakaan, dan tertinggi ketiga pada tahun 2021 total 54 kecelakaan. Jumlah kecelakaan dan tingkat keparahan tertinggi berada pada tahun 2022 Jumlah Meninggal Dunia ada 10 korban, Jumlah Luka Berat terdapat 37 korban, dan Luka Ringan 58 korban. Pada tahun 2021 termasuk jumlah kecelakaan dan tingkat keparahan tertinggi kedua dengan jumlah meninggal dunia 7 korban, jumlah luka berat 29 korban, dan jumlah luka ringan 51 korban. Dan pada tahun 2020 termasuk jumlah kecelakaan dan tingkat keparahan tertinggi ketiga dengan jumlah meninggal dunia 10 korban, jumlah luka berat 21 korban, dan jumlah luka ringan 41 korban. Dapat disimpulkan tertinggi ada pada tahun 2022.
4. Pada KM 11 – 12 jumlah laka pada 3 tahun terakhir sebanyak 2 kecelakaan dan terjadi pada tahun 2020 dan 2021 saja. Pada KM 749+00 – 750+00 Jumlah laka terjadi 4 kecelakaan masing – masing berada pada tahun 2021 dan 2022. Sedangkan pada tahun 2020 di KM 749 – 750 tidak ada kejadian laka, jumlah kecelakaan sebanyak 3 kejadian dan masing – masing terjadi 1 kali laka pada tahun 2020, 2021, 2022. Pada KM 755 – 756 jumlah kecelakaan dari tahun 2020 – 2022

adalah 5 kejadian dan tertinggi berada pada tahun 2020 dan 2022. Sedangkan pada tahun 2021 hanya terjadi 1 kecelakaan. Jumlah kecelakaan pada KM 4 – 5 sebanyak 3 kejadian dan masing – masing terjadi 1 kali laka pada tahun 2020, 2021, 2022. Jumlah kecelakaan pada KM 5 – 6 terjadi 6 kecelakaan dan hanya terjadi pada tahun 2021 sebanyak 5 kejadian kecelakaan dan pada tahun 2022 terjadi 1 kejadian kecelakaan. Sedangkan pada KM 6 – 7 kecelakaan yang terjadi ada 6 kejadian dan masing – masing terjadi pada tahun 2020, 2021, 2022.

5. Berdasarkan kegiatan magang yang sudah dilaksanakan selama 3 Bulan, didapatkan 6 (enam) daerah rawan kecelakaan yang diambil menggunakan perhitungan EAN dengan menggunakan acuan data 3(tiga) tahun terakhir, yaitu 2020, 2021, dan 2022. Ketika melakukan observasi secara langsung berdasarkan kondisi yang ada, banyak DRK yang sudah tertangani, misalnya perbaikan rambu, pemasangan Guard-Rail, dan perbaikan pada permukaan jalan seperti Scrapping dan pengecatan ulang pada marka jalan. Namun, ditemukan beberapa penanganan yang dapat menjadi faktor pendukung pada titik DRK yang ada, diantaranya adalah Faktor lingkungan sekitar, Genangan pada bahu jalan, Warning Light yang mati, Guide Post yang terlindas kendaraan, Kendaraan yang parker tidak dalam Parking Bay yang sudah disediakan, Permukaan Jalan yang tidak rata, Pengemudi yang memacu kendaraan pada kecepatan tinggi, Kurangnya konsentrasi dalam berkendara, Memaksakan keadaan yang mengantuk dalam berkendara.

Kami selaku Tim Magang PKTJ 2023, dapat memberikan saran sebagai berikut. Diantaranya pada KM 11+00 – 12+00 perlu dilakukan yaitu :

- a. penanganan dengan melakukan pengkajian ulang terhadap alinyemen horizontal yang ada, terdiri dari bagian lurus, super elevasi, tikungan, derajat lengkung, lengkung peralihan, dan stationing.
- b. Menambahkan pita penggaduh (rumble strip) di bagian sebelum tikungan guna untuk menambah kewaspadaan pengguna jalan.

Selanjutnya pada KM 749+00 – 750+00 perlu dilakukan penanganan sebagai berikut :

- a. Usulan penanganan yang dapat dilakukan yaitu menambahkan rumble strip/pita penggaduh untuk menambah konsentrasi/mengejutkan pengemudi saat berkendara.
- b. Melakukan sosialisasi pada masyarakat sekitar agar tidak sembarangan membakar sekam padi yang nantinya bisa membahayakan masyarakat.

Penanganan yang perlu dilakukan pada KM 755+00 – 756+00 adalah sebagai berikut :

- a. Usulan penanganan yang harus dilakukan yaitu dengan melakukan perbaikan pada permukaan jalan yang tidak rata seperti kegemukan, berlubang, dan retak buaya.
- b. Melakukan pemeliharaan dan pergantian rambu yang bengkok ataupun miring.

Selanjutnya pada KM 4+00 – 5+00 perlu dilakukan penanganan sebagai berikut :

- a. Usulan penanganan yang dapat dilakukan yaitu dengan melakukan perbaikan pada warning light berupa pergantian lampu yang sudah mati, sehingga dapat membantu para pengguna jalan tol agar tetap waspada dalam berkendara khususnya pada malam hari.
- b. Melakukan perbaikan pada drainase agar saat hujan tidak terjadi genangan yang akan mengganggu dan membahayakan pengguna jalan seperti terjadinya aqua planing. Selain itu genangan air juga dapat merusak permukaan jalan jika terjadi dalam waktu yang lama.

Penanganan yang perlu dilakukan pada KM 5+00 – 6+00 adalah sebagai berikut:

- a. Usulan penanganan yang dapat dilakukan yaitu dengan melakukan pergantian rambu yang bengkok.
- b. Melakukan perbaikan pada drainase agar saat hujan tidak terjadi genangan yang akan mengganggu dan membahayakan pengguna jalan seperti terjadinya aqua planing. Selain itu genangan air juga dapat merusak permukaan jalan jika terjadi dalam waktu yang lama.

Selanjutnya pada KM 6+00 – 7+00 perlu dilakukan penanganan sebagai berikut :

- a. Usulan penanganan yang dapat dilakukan yaitu dengan melakukan pergantian rambu yang patah dan bengkok.

VI.2 Saran

V.2.1 Bagi Badan Usaha Jalan Tol

Dari hasil identifikasi lokasi rawan kecelakaan yang telah diperoleh, maka dari itu berikut ini rekomendasi yang dapat digunakan sebagai masukan serta saran kepada PT. Jasa Marga Transjawa Tol Representative Office 3.

- a. Pendataan data kecelakaan yang terdapat dari SENKOM kurang lengkap, baik itu kronologi kejadian, maupun jenis kendaraan yang terlibat masih kurang lengkap dan metode pelaporan yang dilakukan masih manual belum menggunakan sistem aplikasi ataupun online sehingga dapat memperumit dan kurang efisien dalam melakukan pelaporan
- b. Melakukan Pemotongan pada ranting pohon yang sudah panjang hal ini dilakukan agar ranting pohon tidak menutupi pandangan pengguna jalan terhadap rambu lalu lintas yang ada di jalan tol.

V.2.2 Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

- a. Untuk menunjang keadaan finansial yang berbeda pada setiap taruna alangkah baiknya subsidi transportasi diberikan di awal pada saat pembekalan.
- b. Dikarenakan biaya penginapan di setiap kota/daerah pelaksanaan magang berbeda alangkah baiknya pihak PKTJ dapat memberikan subsidi kembali dalam hal penginapan selama magang.
- c. Dalam kegiatan Pre-visit alangkah baiknya pihak PKTJ dapat mengantarkan taruna yang akan magang sehingga taruna tidak melaksanakan Pre-visit secara mandiri.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pengatur Jalan Tol (2020) Dibangun Sejak 1986, Jalan Tol Surabaya – Gempol Menjadi Penghubung Ruas Tol Yang Berada Di Jawa Timur, Kementerian Pekerjaan Umum Dan Pekerjaan Rakyat. Tersedia pada: <https://bpjt.pu.go.id/berita/dibangun-sejak-1986-jalan-tol-surabaya-gempol-menjadi-penghubung-ruas-tol-yang-berada-di-jawa-timur>.

Budi, C.S. (2022) Kronologi Bus Peziarah Tabrak Truk Di Tol Surabaya - Gempol Tewas, Berawal Penumpang Depresi Coba Rebut Kemudi, Kompas.com. Tersedia pada: <https://www.kompas.com/tag/kecelakaan+di+tol+surabaya-gempol>.

Khasanah, U., Nugraha, N. dan Kokotiasa, W. (2017) "Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi," *Citizenship Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan*, 5(2), hal. 108. Tersedia pada: <https://doi.org/10.25273/citizenship.v5i2.1644>.

Krisnananda, J. dan Kartika, A.A.G. (2021) "Analisis Kelayakan Ekonomi dan Finansial Pembangunan Jalan Tol Mengwi-Gilimanuk," *Jurnal Teknik ITS*, 10(2). Tersedia pada: <https://doi.org/10.12962/j23373539.v10i2.69868>.

PP No 15 Tahun (2005).