

## **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

### IV.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 beatnya dengan metode frekuensi, Cussum, dan EAN. Daerah rawan kecelakaan dengan metode frekuensi dan Cussum pada beat 1 adalah 314+200 A dan 312+000 B, pada beat 2 adalah 331+400 A dan 326+000 B, pada beat 3 adalah 339+000 A dan 335+400 B. Sedangkan untuk metode EAN pada beat 1 adalah 309+200 A dan 314+600 B, pada beat 2 adalah 325+800 A dan 322+800 B, pada beat 3 adalah 342+200 A. Mayoritas kecelakaan terjadi pada cuaca cerah pada *weekday* pukul 06.00 WIB. Kecelakaan yang terjadi merupakan 68% kecelakaan ganda, 20% kecelakaan tunggal, dan 12% kecelakaan beruntun. Faktor manusia menjadi penyebab mayoritas terjadinya kecelakaan, dikarenakan kurangnya antisipasi pengemudi dalam mengatasi keadaan darurat, dan kelelahan atau *fatig* saat berkendara.
- B. Kinerja lalu lintas jalan tol Pemalang-Batang secara umum dalam kondisi baik. Volume lalu lintas pada jalur A adalah 299 smp/jam dan jalur B 337 smp/jam dengan kapasitas 4600 smp/jam. Tingkat pelayanan di jalan tol Pemalang-Batang adalah A yang artinya Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan.

C. Analisis daerah rawan kecelakaan menghasilkan rekomendasi dalam rangka penanganan daerah rawan kecelakaan adalah upaya untuk meningkatkan kewaspadaan pengguna jalan, meminimalisir tingkat fatasitas kecelakaan, serta manajemen kecepatan yang dapat dipatuhi secara optimal oleh seluruh pengguna jalan, dilakukan dengan :

1. Pembangunan *rest area*
2. Pemasangan marka berprofil pada daerah rawan kecelakaan
3. Penegakkan hukum bagi pelanggar *over dimention and over load* (ODOL)
4. Penegakkan hukum bagi pelanggar batas kecepatan
5. Sosialisasi kepada warga sepanjang jalan tol
6. Sosialisasi kepada pengguna jalan
7. Pemasangan pita penggaduh dan rambu batas kecepatan pada daerah rawan kecelakaan

#### IV.2. Saran

Secara umum saran yang diberikan adalah :

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

## DAFTAR PUSTAKA

*Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Dirjen Bina marga, 1997.

*Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10* .  
Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum, 2018.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111. *Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2015.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34. *Marka Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2014.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82. *Alat Pengendali dan Pengaman Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2018.

Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014.

Undang-Undang Nomor 22 . *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara, 2009.