

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

IV.1. Kesimpulan

Dari pembahasan penelitian dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Kondisi Jalan dan Perlengkapan Jalan
Ruas jalan tol Surabaya – Gempol sepanjang 45 km dengan tipe jalan 4/2 D dan 6/2 D, serta lebar setiap lajur 3,6 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. Pendataan dilakukan secara rutin sehingga jalan dan perlengkapannya yang kondisinya tidak baik dapat segera diketahui dan segera diperbaiki sehingga jalan Tol Surabaya-Gempol kondisinya akan selalu prima.
- b. Kinerja jalan tol dinilai dari pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM). Kinerja jalan tol Surabaya – Gempol sudah dikatakan baik karena telah memenuhi SPM dilihat dari standar dan kondisi yang ada. Data-data terkait kondisi jalan tol diperoleh dari data primer maupun data sekunder.
- c. Program penanganan pasca kecelakaan di Jalan Tol Surabaya – Gempol sudah disesuaikan dengan SPM dan SK Direksi Jasamarga, baik dari segi layanan medis, ambulan dan layanan penanganan kendaraan yang terlibat kecelakaan.
- d. *Law enforcement* yang di terapkan di Jalan Tol Surabaya – Gempol berupa *Over Dimension* dan *Over Loading* (ODOL), *Over Speed Law Enforcement* (OSLE), dan taat lajur (Patroli/PJR). Penerapan hal tersebut disesuaikan jadwal yang ada dan melibatkan beberapa instansi terkait (Polisi, Dishub dan Pengadilan).
- e. Kecelakaan yang sering terjadi di Jalan Tol Surabaya – Gempol karena factor pengemudi kurang antisipasi pada dini hari dengan cuaca cerah.
- f. Tingkat kecelakaan tertinggi Jalur A dan Jalur B adalah KM 31-32 A dan KM 30-31 B.
- g. Identifikasi Lokasi Rawan Kecelakaan

1. Dari total 252 kecelakaan di tol Surabaya – Gempol dari tahun 2017 sampai tahun 2019, sebanyak 211 kejadian disebabkan oleh faktor pengemudi. Faktor kendaraan menjadi penyebab kecelakaan terbanyak kedua dengan jumlah 37 kejadian. Sedangkan faktor jalan hanya menyebabkan 1 kejadian dan faktor lingkungan menyebabkan 3 kejadian kecelakaan.
 2. Tingkat Kecelakaan jalur A dan jalur B tertinggi di jalan tol Surabaya – Gempol terdapat pada KM 41-42 dan KM 30-31 dengan nilai 23,60 dan 41,06.
 3. Berdasarkan hasil analisis kecelakaan menggunakan metode UCL, metode *Z-Score*, dan metode *cussum* diperoleh 5 tertinggi di jalur A dan jalur B adalah KM 759-760 A, KM 769-770 A, KM 761-762 A, KM 758-759 B, dan KM 748-749 B.
- h. Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan
- Rekomendasi yang diajukan berbeda-beda di tiap *blackspot*, tergantung analisis penyebabnya. Beberapa rekomendasi yang diajukan adalah menambahkan penerangan jalan umum, peremajaan marka jalan termasuk penambahan pita penghaduh di lokasi rawan kecelakaan, perbaikan serta melengkapi *guide post* dan memasang spanduk atau *banner* himbauan keselamatan di setiap gerbang tol.

IV.2. Rekomendasi

IV.2.1. Bagi PT. Jasa Marga Cabang Surabaya – Gempol

Berdasarkan hasil identifikasi lokasi rawan kecelakaan yang telah dilakukan, berikut adalah saran yang diberikan kepada PT. Jasa Marga Cabang Surabaya Gempol :

- a. Pendataan data kecelakaan sudah baik menggunakan suatu system di senkom pull ruas. Akan tetapi tidak terkoordinasi dengan baik ke system yang ada di kantor cabang Kota Satelit. Data kecelakaan yang tercatat juga kurang lengkap. Alangkah lebih baik jika pencatatan data kecelakaan dilakukan dengan lengkap dan *ter-update* ke *system* secara otomatis serta terintegrasi dengan jaringan.

- b. Secara sistem manajemen paska kecelakaan sudah bagus, akan tetapi mencegah kecelakaan terjadi berulang kali menjadi sangat penting. Sebaiknya pihak Jasa Marga baik pusat maupun cabang membentuk tim khusus untuk mengkaji keselamatan di jalan tol. Hal ini akan menunjang keamanan, kenyamanan dan kelancaran pengguna jalan tol.

IV.2.2. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

- a. Terkait dengan pelaporan hasil praktek kerja profesi taruna seharusnya di patenkan sebelum taruna berangkat praktek. Serta dijelaskan bagaimana isi dari laporan praktek kerja profesi tersebut.
- b. Untuk menunjang kegiatan praktek kerja profesi seharusnya uang transportasi taruna untuk praktek kerja profesi diberikan sejak awal.
- c. Sebelum melakukan praktek kerja profesi seharusnya taruna dilibatkan dalam previsit ke perusahaan terkait. Hal ini menjadi sangat penting bagi taruna untuk kenal lebih awal dengan pegawai jalan tol. Dengan demikian ketika masuk praktek kerja profesi sudah bisa menyesuaikan dengan kegiatan.
- d. Kompetensi mengemudi dibutuhkan dalam praktek kerja profesi taruna karena mobilitas yang cukup tinggi di tempat praktek. Seharusnya kampus menyediakan kendaraan khusus untuk taruna membiasakan mengemudi, tidak hanya kursus satu periode saja.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 1997. Direktorat Jenderal Bina Marga. Manual Kapasitas Jalan Indonesia . Jakarta.
- _____. 2001. Keputusan Menteri Pemukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 354 tahun 2001 Tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol.
- _____. 2005. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol. Jakarta.
- _____. 2009. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta
- _____. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol. Jakarta.
- _____. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.
- _____. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.
- _____. 2019. SK Direksi PT Jasamarga Transjawa Tol Nomor 007 Tahun 2019 Tentang Struktur Organisasi PT Jasamarga Transjawa Tol. Jakarta.
- _____. 1999. SK Direksi PT Jasa Marga Nomor 101 Tahun 1999 Tentang Pedoman Pengoperasian Peralatan Rescue. Jakarta.
- _____. 2018. Peraturan Menteri Perhubungan No. 67 Tahun 2018 Tentang Marka Jalan. Jakarta.
- _____. 2018. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 Tahun 2018 Tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol. Jakarta.
- Zuraida, Rida. 2015. *Fatigue Risk Of Long-Distance Driver As The Impact Of The Duration Of Work*. ComTech Vol 6.
- Marsaid. 2013. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang. Jurnal Ilmu Keperawatan Vol 1.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2013. Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan. Jakarta.