

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

IV.1 Kesimpulan

1. Hasil identifikasi lokasi rawan kecelakaan tertinggi pada Ruas Jalan Tol Tangerang-Merak berdasarkan perhitungan data kecelakaan tahun 2019 dengan menggunakan metode Angka Ekuivalen Kecelakaan (AEK) per 1 KM, yaitu:
 - a. Jalur A di KM 65+000 – 66+000, faktor penyebab kecelakaan terbanyak dikarenakan mengantuk, waktu rawan kecelakaan antara pukul 15.00-18.00 WIB, kendaraan yang paling banyak terlibat adalah minibus dengan tipe kecelakaan paling sering terjadi adalah kecelakaan tunggal.
 - b. Jalur B KM 40+000 – 41+000, faktor penyebab kecelakaan tertinggi adalah karena faktor mengantuk pada waktu rawan yaitu antara pukul 15.00-18.00 WIB, kendaraan yang paling banyak terlibat adalah truk kecil dengan tipe kecelakaan adalah kecelakaan tunggal.

Kemudian menggunakan metode Upper Control Limit (UCL) per 1 KM, yaitu:

- a. Jalur A KM 94+000 – 95+000, faktor penyebab kecelakaan tertinggi adalah kurang aktisipasi pengemudi dan mengantuk, waktu rawan kecelakaan adalah antara pukul 02.00-03.00 WIB, kendaraan paling banyak terlibat adalah kendaraan minibus dengan tipe kecelakaan terbanyak adalah kecelakaan tunggal.
- b. Jalur B KM 97+000 – 98+000, faktor penyebab kecelakaan terbanyak adalah kurang antisipasi, waktu rawan kecelakaan yaitu antara pukul 21.00-24.00 WIB dan 06.00-09.00 WIB, kendaraan paling banyak terlibat adalah truk besar dengan tipe kecelakaan terbanyak adalah kecelakaan tunggal.

2. Rekomendasi penanganan lokasi rawan kecelakaan pada Ruas Jalan Tol Tangerang-Merak yaitu: peningkatan kondisi marka dan rambu yang kurang jelas oleh pengendara (marka dan rambu yang dapat memandu pengguna jalan), perbaikan pagar pengaman yang sesuai berdasarkan "Panduan Manajemen Bahaya Sisi Jalan", penambahan dan perbaikan fasilitas perlengkapan jalan.
3. Pemberian rekomendasi penanganan lokasi rawan kecelakaan di ruas jalan tol Tangerang-Merak berdasarkan hasil analisa data sekunder dan peninjauan langsung di lapangan.

IV.2 Rekomendasi

1. Untuk PT. Astra Infra Toll Road
 - a. Melakukan peningkatan kinerja jalan Tol Tangerang – Merak agar menjadi lebih baik lagi dengan cara melakukan pengawasan yang dilakukan oleh pengawas dengan berpedoman pada Standar Pelayanan Minimal jalan tol.
 - b. Melakukan penanganan pada bahaya (*Hazard*) sisi jalan menggunakan pedoman manajemen bahaya sisi jalan.
2. Untuk Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan
 - a. Perlu dilakukan penambahan materi berupa perhitungan panjang antrian sebelum dilaksanakan PKP agar saat PKP dapat langsung diterapkan.
 - b. Perlu dibekali ilmu K3 di perusahaan lebih mendalam, karena K3 di perusahaan swasta menjadi hal yang sangat penting untuk diperhatikan. Jadi saat melaksanakan PKP di perusahaan swasta, kita dapat menerapkan ilmu yang sudah didapat dan mendapat pengetahuan di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2009. Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Jakarta
- _____. 2004. Undang – Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta
- _____. 2005. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. PP 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol
- _____. 2017. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta
- _____. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Jakarta
- _____. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan. Jakarta
- _____. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas. Jakarta
- _____. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol. Jakarta
- _____. 2001. Keputusan Menteri Pemukiman dan Prasarana Nomor: 354 /KPTS/M/2001 tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol. Jakarta
- _____. 2012. Instruksi Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 02/IN/Db/2012 tentang Panduan Teknis Rekayasa Keselamatan Jalan Panduan Teknis 2 Manajemen Hazard Sisi Jalan. Jakarta
- _____. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum.
- _____. 2004. Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah
- _____. 2009. Standar Geometri Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol No. 007/BM/2009. Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum.
- _____. Praktek Kerja Profesi. 2018. Laporan Pelaksanaan Praktek Kerja Profesi di Tol Tangerang – Merak.
- _____. Widyaningsih, Nikken Setyowati, Relevansi Preferensi Penduduk terhadap Fasilitas Kota yang Mempengaruhi Faktor Perkembangan Kota, Skripsi. Plannit Journal, Th I/No.2 Juli-Agustus 2001.

_____. Winaya.P.K, Analisis Pemilihan Tipe Interchange Jalan Tol Kuta-Tanah Lot – Soka, Journal Teknik Sipil, Vol.7 No.2 Juli 2010.

_____. Hendryadi, 2013.