

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### IV.1. Kesimpulan

1. Ruas Jalan Tol Semarang – Solo terbentang sepanjang 72,64 kilometer dengan lebar lajur 3,6 meter, lebar bahu luar 3 meter, dan bahu dalam 1,5 meter. Perkerasan utama Jalan Tol Semarang – Solo hampir keseluruhan menggunakan *rigid pavements* dan perlengkapan jalan yang terpasang dalam kondisi yang baik dan dapat berfungsi optimal, namun masih ada beberapa perlengkapan jalan yang belum berfungsi dengan baik seperti Flip Flop yang berada sebelum *Rest Area* KM 456 (tahap pembangunan) dikarenakan sambungan listrik yang belum terhubung dengan perlengkapan jalan tersebut. Kinerja lalu lintas ditunjukkan dengan nilai kapasitas jalan pada masing –masing jalur di ruas Jalan Tol Semarang - Solo adalah sebesar 4.500 smp/jam dengan tingkat pelayanan (V/C ratio) untuk seluruh seksi kecuali seksi 1 dan 2 baik untuk jalur A dan jalur B adalah A yang artinya, kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi dan volume lalu lintas rendah sehingga pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan. Sedangkan untuk seksi 1 dan 2 di jalur A dan jalur B memiliki tingkat pelayanan B dimana pengendara masih dapat bebas memilih kecepatan kendaraan saat melintas di ruas Jalan Tol Semarang – Solo.
2. Berdasarkan hasil inspeksi yang sudah dilakukan sebagian besar kondisi dan fasilitas pada ruas jalan tol Semarang – Solo sudah memenuhi standar pelayanan minimal yang berlaku. tetapi masih terdapat dua indikator yang kurang memenuhi kriteria yaitu fasilitas bengkel dan Nilai ketidakrataan (IRI).
3. Berdasarkan perhitungan tingkat kecelakaan/100JKP tahun 2017 – 2019 bahwa jalur B memiliki tingkat kecelakaan lebih tinggi daripada jalur A dengan rincian untuk perhitungan per seksi menunjukkan bahwa Seksi Ungaran – Banyumanik jalur B memiliki tingkat kecelakaan tertinggi

dengan 95,72 kecelakaan/100JKP, sedangkan untuk perhitungan tiap KM diketahui bahwa tingkat kecelakaan terbanyak terjadi pada KM 426 dengan 52,23 kecelakaan/100JKP pada jalur A dan KM 432 dengan 105,45 kecelakaan/100JKP untuk jalur B. Identifikasi lokasi rawan kecelakaan berdasarkan hasil perbandingan TK dan UCL didapatkan lokasi *black spot* peringkat pertama yaitu KM 426+000 pada jalur A dan KM 443+000 B pada jalur B. Sedangkan berdasarkan hasil perbandingan AEK dan BKA didapatkan lokasi *blackspot* peringkat pertama adalah KM 453+200 pada jalur A dan KM 432+200 pada jalur B.

4. Guna meningkatkan kewaspadaan pengemudi, dilakukan pemasangan *rumble strip*, *profil marking*, lampu rotator warna biru, pemasangan rambu tambahan dengan tulisan HATI – HATI serta pengecatan median jalan yang seperti rambu pengarah lalu lintas (*chevron*) pada daerah rawan kecelakaan.

## **IV.2. Rekomendasi**

### **IV.2.1. Bagi Badan Usaha Jalan Tol**

1. Peningkatan kewaspadaan pengguna jalan tol khususnya pada daerah rawan kecelakaan, dapat dilakukan dengan cara :
  - a. Pemasangan rambu bertuliskan huruf H-A-T-I H-A-T-I
  - b. Pemasangan *warning light* berbentuk rotator
  - c. Pemberian warna hitam kuning berbentuk *chevron* pada median tengah jalan
  - d. Pemasangan *rumble strips*
  - e. Pemasangan *profiled marking* pada bahu luar dan bahu dalam
  - f. Pemasangan spanduk himbauan untuk memperingatkan pengguna jalan tol agar lebih berhati - hati dalam berkendara.
2. Berdasarkan PM PU No. 16 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol dan dengan membandingkan kondisi eksisting di ruas Jalan Tol Semarang – Solo, diperlukan :
  - a. Penambahan *Rest Area*/TIP khususnya di Seksi 4 dan Seksi 5

- b. Memaksimalkan fungsi bengkel di *rest area* yang bertujuan untuk memeriksa kendaraan lebih spesifik.
- c. Perbaiki permukaan jalan karena nilai rata-rata IRI Ruas Jalan Tol Semarang-Solo sebesar 4,11 m/km yang tidak sesuai dengan SPM yaitu  $\leq 4$  m/km.

#### **IV.2.2. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan**

1. Penyusunan Laporan Hasil Praktek Kerja Profesi diperlukan materi yang lebih rinci sebelum taruna berangkat praktik, hal tersebut dapat dilakukan melalui pembekalan yang lebih matang secara materi agar taruna dapat memberikan saran atau ide serta dapat mengeksplorasi lebih jauh terkait penanganan daerah rawan kecelakaan di jalan tol. Penanganan tersebut tidak hanya dalam hal keselamatan jalan namun juga inovasi yang bebas dituangkan dengan persetujuan dosen terkait untuk memperkaya ilmu.
2. Sebelum dilaksanakan Praktek Kerja Profesi, taruna juga perlu melakukan *previsit* bersama dengan dosen untuk dapat mengenal lingkungan Perusahaan Jalan Tol yang telah ditentukan serta dapat merencanakan langkah awal dalam pembuatan Laporan Hasil Praktek Kerja Profesi. Kegiatan *previsit* juga dapat memberikan orientasi secara umum kepada taruna terkait kegiatan apa saja yang dapat dilakukan selama melaksanakan Praktik Kerja Profesi di instansi tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

Undang – Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta

Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.  
Jakarta

Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia No. 10 Tahun 2012 tentang  
Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain  
Untuk Kegiatan Lalu Lintas

Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. Jakarta

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 370 Tahun 2007 tentang Penetapan  
Golongan Jenis Kendaraan Bermotor pada Ruas Jalan Tol yang Sudah  
Beroperasi dan Besarnya Tarif Tol pada Beberapa Ruas Jalan Tol. Jakarta

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 20 Tahun 2010 tentang Pedoman  
Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian – Bagian Jalan. Jakarta

Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.  
Jakarta

Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan. Jakarta

Peraturan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat  
Lalu Lintas. Jakarta

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 16 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan  
Minimal Jalan Tol. Jakarta

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 43 Tahun 2015 tentang Badan Pengatur  
Jalan Tol. Jakarta

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 10 Tahun 2018 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol. Jakarta

Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah. 2004. *Perencanaan Median Jalan*. Jakarta

Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2004. *Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga. 1990. *Petunjuk Desain Drainase Permukaan Jalan*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga. 1990. *Petunjuk Lokasi dan Standar Spesifikasi Bangunan Pengaman Tepi Jalan*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga. 2009. *Geometri Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga. 2012. *Panduan Teknis Manajemen Hazard Sisi Jalan*. Jakarta

Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung

Sanjaya, Wina. 2010. *Strategi Pembelajaran Berorientasi Standar Proses Pendidikan*. Jakarta