

BAB V PENUTUP

Kesimpulan

1. Praktek Kerja Profesi memungkinkan taruna dapat menerapkan dan mengembangkan ilmu yang diperoleh ketika di kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) dalam hal inspeksi keselamatan jalan, penentuan lokasi rawan kecelakaan, rekayasa lalu lintas, dan manajemen jalan tol.
2. Taruna mendapatkan ilmu dan pengalaman yang tidak didapatkan di kampus yaitu seperti prosedur penanganan kecelakaan dan prosedur penanganan pengguna jalan yang mengalami kendala di jalan.
3. Ruas Jalan Tol Semarang – Batang terbentang sepanjang 75 kilometer yang memiliki 4 lajur untuk 2 arah dengan lebar lajur 3,6 meter, lebar bahu luar 3 meter, dan bahu dalam 1,5 meter. Perkerasan utama Jalan Tol Semarang – Batang 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 dalam kondisi buruk. Berdasarkan hasil inspeksi keselamatan jalan yang dilakukan pada kondisiumum ruas jalan, alinyemen jalan, simpang susun, tempat istirahat, fasilitas perlengkapan jalan dan perkerasan jalan didapatkan masih ada kekurangan dalam hal tempat istirahat dan fasilitas perlengkapan jalan, yaitu kurangnya bengkel dan sarana informasi di tempat istirahat untuk tempat istirahat tipe A.
4. Kinerja lalu lintas ditunjukkan dengan nilai volume lalu lintas tertinggi 1386 smp/jam, kapasitas jalan pada masing – masing jalur di ruas Jalan Tol Semarang - Batang adalah sebesar 4.600 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 kendaraan saat melintas di ruas Jalan Tol Semarang – Batang.
5. Untuk meningkatkan kewaspadaan pengemudi, dilakukan pemasangan marka suara atau jalan bernada, guardrail pada ruas jalan yang belum dipasang pagar pengaman, serta pemasangan PJU pada area U-Turn.

Rekomendasi

Bagi PT Jasamarga Semarang-Batang

1. Perlu adanya peningkatan kinerja petugas pengelola jalan tol dalam hal pengawasan dan penegakkan hukum.
2. Perlunya pelatihan bagi petugas layanan jalan tol dalam hal kedisiplinan, tanggung jawab dan komunikasi ketika berinteraksi dengan pengguna jalan.
3. Perlunya apel khusus petugas layanan jalan tol yang terjadwal secara keseluruhan agar petugas mendapatkan evaluasi kinerja.
4. Pemasangan penerangan jalan di area U-Turn.
5. Penambahan perlengkapan ambulan.
6. Perlunya pemasangan marka suara atau jalan bernada (singing road) di lajur kanan dan lajur kiri supaya pengemudi tetap pada lajurnya pada daerah rawan kecelakaan.
7. Memasang pagar pengaman (guardrill) pada bagian jalan yang belum dipasang pagar pengaman sehingga saat terjadi kecelakaan kendaraan tidak keluar jalur.
8. Penyediaan pelayanan kesehatan perlu diberikan di tempat istirahat. Pelayanan kesehatan tersebut dapat berupa pemeriksaan tekanan darah dan kondisi kesehatan bagi para pengemudi sebagai bentuk pengawasan terhadap kondisi fisik maupun psikis dari pengemudi dari kemungkinan terjadinya kelelahan.
9. Pembaharuan perambuan yang tersedia pada setiap unit mobil MCS supaya ringan dan efektif jika dibawa sendiri/perorang saat penanganan suatu kecelakaan.
10. Berdasarkan PM PU No. 16 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol dan dengan membandingkan kondisi eksisting di ruas Jalan Tol Semarang – Batang, diperlukan :
 - a. Penambahan bengkel di rest area yang bertujuan untuk memeriksa kendaraan lebih spesifik.
 - b. Perbaikan permukaan jalan karena nilai rata-rata IRI Ruas Jalan Tol Semarang-Batang sebesar 4,11 m/km yang tidak sesuai dengan SPM yaitu ≤ 4 m/km.

Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

1. Penambahan alat survei karena pada lokasi pkp yang memiliki cakupan wilayah yang luas sehingga proses pengambilan data dapat diselesaikan lebih cepat. Adapun alat-alat yang dimaksud yaitu: speed gun, laser distance meter, dan video recorder (handycam).
2. Pemberian materi lebih rinci 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.
3. 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

- Departemen Pekerjaan Umum. (1999). Tata Cara Penentuan Lokasi Tempat Istirahat Di Jalan Bebas Hambatan. Jakarta.
- Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah. (2004). Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. Jakarta.
- Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah. (Jakarta). Perencanaan Median Jalan. 2004.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2007). Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Tentang Penetapan Golongan Jenis Kendaraan Bermotor Pada Ruas Jalan Tol yang Sudah Beroperasi dan Besarnya Tarif Tol Pada Beberapa Ruas Jalan Tol. Jakarta.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2014). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 16/PRT/M/2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol. Jakarta.
- Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2018). Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 10/PRT/M/2018 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol. Jakarta.
- Kementrian Perhubungan. (1994). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan. Jakarta.
- Kementrian Perhubungan. (2005). Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol. Jakarta.
- Kementrian Perhubungan. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Jakarta.
- Kementrian Perhubungan. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan. Jakarta.

Kementrian Perhubungan. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2014 Tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas. Jakarta.

Kementrian Perhubungan. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan. Jakarta.

Kementrian Perhubungan. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 tentang Alat Pengendali dan Pegaman Pengguna Jalan. Jakarta.

Kementrian Permukiman Dan Prasarana Wilayah. (2001). Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah Tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol. Jakarta.

Kementrian Pekerjaan Umum. (2011). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan. Jakarta.

Manual kapasitas Jalan Indonesia. (1997). Jakarta: PT Bina Karya.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. (2006). Jakarta: Kementrian Perhubungan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2009). Jakarta: Departemen Perhubungan.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. (2004). Jakarta: Departemen Perhubungan.