

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **V.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

##### V.1.1 Standar Pelayanan Tol di Pejagan Pemalang

Terdapat beberapa yang sudah sesuai dan belum sesuai, berikut standar pelayanan tol Pejagan – Pemalang yang belum sesuai yaitu Nilai IRI, Kondisi jalan, Drainase, Bahu Jalan, Guide post/ *reflektor* dan Kecepatan tempuh rata-rata.

##### V.1.2 Kinerja lalu lintas Pejagan Pemalang Toll Road,

Volume lalu lintas tertinggi yaitu berada pada seksi II (Brebes Barat – Brebes Timur) jalur B, sedangkan volume lalu lintas terendah berada pada seksi III (Brebes Timur – Tegal) jalur B. Seluruh seksi di setiap jalur di tol Pejagan – Pemalang memiliki V/C ratio dengan tingkat pelayanan A. didapatkan bahwa kecepatan P85 di jalur A sesuai dengan batas kecepatan, namun analisis kecepatan P85 di jalur B melanggar batas atas kecepatan di jalan tol.

##### V.1.3 Lokasi rawan kecelakaan di jalan tol Pejagan-Pemalang,

Lokasi rawan kecelakaan di jalan tol pejagan pemalang memiliki tingkat pelayanan jalan A, dan kondisi jalan yang memiliki karakteristik alinyemen jarak pandang yang cukup jauh akan membuat pengemudi merasa aman melaju dengan kecepatan tinggi namun kondisi jalan yang monoton dapat membuat pengemudi merasa jenuh dan akan membuat pengemudi kurang dalam mengantisipasi kondisi lalu lintas di sekitarnya seperti jalan berlubang, sehingga mengakibatkan banyaknya kecelakaan tunggal yang diakibatkan oleh faktor manusia.

#### V.1.4 Pemeringkatan lokasi rawan kecelakaan di jalan tol Pejagan-Pemalang,

##### a. Indeks Fatalitas

Jumlah kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2019. Tingkat kecelakaan di tol Pejagan – Pemalang tertinggi berada pada tahun 2020 Jalur A seksi Pejagan – Brebes Barat, sedangkan serta tingkat kecelakaan terendah berada pada tahun 2019 jalur A seksi Brebes Barat – Brebes Timur. Tingkat fatalitas di tol Pejagan – Pemalang tertinggi berada pada Jalur A seksi Tegal - Pemalang. *Case Fatality Rate* (CFR) tertinggi berada pada seksi II jalur B (Brbes Barat – Brebes Timur)

##### b. Analisa Kejadian Kecelakaan

Tipe kecelakaan paling sering terjadi di jalan Tol adalah kecelakaan tunggal. Penyebab kecelakaan yang paling sering terjadi di tol adalah faktor manusia/ *human error* yang berupa kurang antisipasi dan mengantuk. Jenis kendaraan yang paling banyak terlibat kecalakaan dijalan tol adalah jenis kendaraan Gol 1 yang terdiri dari mobil penumpang, minibus, *pick up*, bus, dan truk kecil. Kejadian kecelakaan paling sering terjadi pada saat cuaca cerah. Berdasarkan waktu kejadian, kecelakaan paling sering terjadi pada saat shift 3 (22.00 – 06.00). Berdasarkan lokasi kejadiannya, lokasi yang paling sering terjadi kecelakaan yaitu seksi Tegal - Pemalang Jalur A, sedangkan di Jalur B, juga pada seksi Tegal – Pemalang.

##### c. Pemeringkatan Daerah Rawan Kecelakaan

Pada tahun 2021 didapatkan 3 lokasi rawan pada jalur A dan 1 lokasi jalur B.

#### V.1.5 Rekomendasi penanganan lokasi rawan kecelakaan di jalan tol Pejagan-Pemalang.

Rekomendasi penanangan lokasi rawan kecelakaan yang banyak disebabkan oleh faktor manusia dan faktor kendaraan dapat dilakukan menggunakan 3E (*Engineering, Education and Law Enforcement*).

## **V.2 Saran**

### V.2.1 Bagi PT. Pejagan – Pemalang Toll Road

- a. Perlu dilakukan upaya agar standar pelayanan minimum jalan tol terpenuhi,
- b. Perlu dilakukan pengawasan secara intensif dan melakukan upaya perbaikan yang berkelanjutan terhadap daerah yang teridentifikasi rawan kecelakaan.

### V.2.2 Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Untuk kegiatan Praktek Kerja Profesi selanjutnya diharapkan dari pihak Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan lebih menyiapkan materi yang sesuai dengan tempat PKP yang dituju contohnya dengan penambahan materi mengenai perhitungan tingkat kecelakaan, tingkat fatalitas serta CFR pada mata kuliah analisis kecelakaan lalu lintas, dan perambuan sementara pada mata kuliah Perlengkapan Jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2016. (2016). 53(9), 1689–1699.
- Geometri Jalan Bebas Hambatan untuk Jalan Tol, No. 007/BM/2009. (2009). 53(9), 1689–1699.
- Hasil Uji Kecepatan & Ketidakrataan Jalan Tol Pejagan Pemalang. (2020). 12–26.
- Hasil uji reflektifitas jalan tol pejagan pemalang tahun 2019. (2019). 2019–2021.
- Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 354 tahun 2001. (2001). Paper Knowledge . Toward a Media History of Documents.
- Manual Desain Perkerasan Jalan. (2017).
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). (1997). In Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI).
- Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. (2004). 54. <http://www.pu.go.id/uploads/services/infopublik20120704151813.pdf>.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 1811/KTPS/M/2020. (2020). 2, 1–38. <https://jdih.pu.go.id/detail-dokumen/2882/1>
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol (p. 10). (2014).
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan. (2018). 53. <http://www.dispendukcapil.semarangkota.go.id/statistik/jumlah-penduduk-kota-semarang/2020-06-04>
- Peraturan Pemerintah No 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, 25.
- PM No. 26 Tahun 2015. (2015).
- PM NO. 49 Tahun 2014 Tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas. (2014).
- PM PU No. 19 Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan. (2011). July, 1–7.