

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **IV.1. Kesimpulan**

1. Keterlibatan taruna selama magang di PT Waskita Bumi Wira yaitu di divisi operasional dan teknik yang berhubungan langsung dengan operator jalan tol, termasuk turut serta dalam pelaksanaan patroli lapangan dan kegiatan lain pada jadwal yang ditentukan. Kegiatan yang dilaksanakan meliputi patroli keliling, penyekatan kendaraan, *monitoring* CCTV, input golongan kendaraan di gerbang tol, pembuatan laporan pendapatan, pengaspalan jalan, serta pengenalan rescue dan ambulans.
2. PT Waskita Bumi Wira telah melaksanakan beberapa program untuk menunjang kualitas layanan bagi pengguna jalan tol. Penunjang kualitas layanan berupa pemenuhan standar pelayanan minimum jalan tol. Selain itu, terdapat layanan top up saldo pada *exit* tol dan diskon tarif.
3. PT Waskita Bumi Wira merupakan BUJT yang terbentuk antara kerjasama PT Waskita Toll Road dan PT Panca Wira Usaha Jawa Timur. PT Waskita Bumi Wira menerapkan sistem transaksi tertutup dimana pemotongan saldo dilakukan di bagian akhir karena sistemnya terintegrasi dengan BUJT lain. Terdapat kebijakan diskon tarif yang diterapkan PT Waskita Bumi Wira sejak 22 Juni 2023.
4. Hasil Penilaian dari tim magang berdasarkan pedoman PM 16 Tahun 2014 mengenai SPM dengan penilaian yang cukup baik dari tol dengan beberapa poin yang telah memenuhi indikator standar pelayanan minimal namun masih ada poin indikator yang masih belum memenuhi SPM seperti pada poin TI/TIP (*rest area*).
5. Berdasarkan identifikasi daerah rawan kecelakaan menggunakan metode EAN dan UCL pada ruas Tol Krian-Legundi-Bunder, terdapat 4 daerah rawan kecelakaan yaitu pada KM 17 A, KM 24 A, KM 14 B, dan KM 23 (Gerbang Tol Cerme). Penyebab kecelakaan yang terjadi didominasi oleh faktor manusia yaitu diakibatkan mengantuk dan terjadinya pecah ban.
6. Tantangan yang dihadapi yaitu bagaimana upaya dalam meningkatkan volume lalu lintas pada ruas tol Krian-Legundi-Bunder karena baru

beroperasi mulai tahun 2020 dan mayoritas pengguna tol yaitu kendaraan golongan besar. Pembelajaran yang didapatkan mengenai koordinasi tim, ilmu komunikasi, penanganan kecelakaan secara cepat dan tepat, pelatihan pembuatan dashboard dalam laporan pendapatan, dan sistem input golongan kendaraan.

#### **IV.2. Saran**

1. Diperlukan upaya dalam meningkatkan volume lalu lintas pada ruas Tol Krian-Legundi-Bunder supaya mencapai target.
2. Perlu adanya upaya pencegahan dan penanganan pada daerah rawan kecelakaan supaya tidak terjadi fluktuasi jumlah kecelakaan.
3. Untuk memberikan pengalaman yang lebih nyaman bagi pengguna jalan, rest area dapat ditingkatkan dengan membangun beberapa fasilitas yang diperlukan seperti SPBU, rumah makan, dan ATM center.
4. Penanaman pohon pada rumija jalan tol yang berstruktur *at grade* untuk penyerap polusi udara, peredam kebisingan, pemecah angin, pembatas, pengarah dan pembentuk pandang, penahan longsor/erosi, penduh, pagar, estetika serta konservasi genetik.
5. Pembersihan saluran drainase secara rutin pada exit tol cerme sehingga tidak terjadi banjir pada badan jalan yang dapat menyebabkan *aquaplaning*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Azizah, A. N., & Supriyatno, D. (2023). Penentuan Tingkat Keselamatan Lalu Lintas di Jalan Tol Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005. *Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, 1(3), 316–325.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2023). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia. *Kementerian PUPR*, 2(21), 352.
- Fadly, K. (2017). *Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Belmera*. 21–34. <http://repository.uma.ac.id/handle/123456789/8179>
- M, F. R., & Widowati, E. (2021). Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Tol Ruas Batang-Semarang Berdasarkan Karakteristik Faktor Penyebab Kecelakaan Tahun 2019. *Indonesian Journal of Public Health and Nutrition*, 1(2), 214–222. <http://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/IJPHN>
- Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2019). SE Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 21/PRT/M/2019. *Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia*, 95–140.
- Peraturan Pemerintah RI. (2004). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang Jalan (Undang-Undang Nomor 38 Pasal 1 Ayat 1 Tahun 2004). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38*, 1(1), 3.
- Putra, E. E. S., Ratih, S. Y., & Primantari, L. (2022). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya Ngerong Cemorosewu. *Jurnal Kacapuri: Jurnal Keilmuan Teknik Sipil*, 4(2), 255. <https://doi.org/10.31602/jk.v4i2.6432>
- Republik Indonesia, P. P. (2005). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia PP No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. *Deputi Sekretaris Kabinet Bidang Hukum Dan Perundang-Undangan*, 1–23. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/49351/pp-no-15-tahun-2005>
- Sari, C. A. N., & Afriandini, B. (2021). Analysis of Traffic Accident Rates to Improve Road Safety in Yogyakarta City. *CIVeng: Jurnal Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 2(1), 37–42. <http://jurnalnasional.ump.ac.id?index.php/civeng>
- Susilo, B. H. (2019). Target Pencapaian Rencana Umum Keselamatan Jalan (RUNK Jalan) di Provinsi Jawa Timur pada Tahun 2012. *Jurnal Teknik Sipil*, 9(2), 85–

96. <https://doi.org/10.28932/jts.v9i2.1373>

Sutriasti, M. R., Prihantono, H., & Prihatiningsih, B. (2023). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan S. Supriadi, Kota Malang. *Composite: Journal of Civil Engineering*, 1(2), 62–70. <https://doi.org/10.26905/cjce.v1i2.8572>