

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

1. Hasil inspeksi keselamatan jalan dari aspek fasilitas jalan dan perlengkapannya yang ada pada ruas jalan Tol Surabaya - Gempol ini sudah baik, namun masih dapat ditemukan hal – hal yang dapat mengganggu pengguna jalan tol dan dapat menyebabkan resiko terjadinya kecelakaan. Hal tersebut didapatkan dari hasil inspeksi yang dilakukan oleh Taruna, seperti debu kotoran yang menempel *reflector* di *guardrail* atau di MCB, kondisi *deliniator* jalan yang hilang dan rusak, kondisi rambu lalu lintas yang tertutup ranting pepohonan, *hazard* pada pembatas jalan *guardrail* pada *end post* dan sambungan *post*, *hazard* median pembatas jalur berupa *end pos* dan sambungan *post*, dan pemasangan rambu yang terlalu berdekatan.
2. Berdasarkan hasil analisis kecelakaan Januari 2019 – Oktober 2021 menggunakan metode EAN diperoleh 3 tertinggi di jalur A dan jalur B yakni KM 755 – 756 A, KM 758 – 759 A, KM 761-762 A, KM 748-749 B, KM 757-756 B, dan KM 5 - 6 B.
3. Berdasarkan data kecelakaan dari Januari 2019 sampai Oktober 2021 terdapat 157 kejadian kecelakaan. Pada tahun 2020 dengan jumlah kecelakaan terbanyak 76 kejadian. Berdasarkan tingkat keparahan korban, dengan jumlah korban kecelakaan mencapai 247 orang, dengan klasifikasi 155 korban luka ringan, 73 korban luka berat, dan 19 korban meninggal dunia. Berdasarkan jenis kecelakaan diklasifikasikan menjadi dua jenis, yakni kecelakaan tunggal sebanyak 108 kejadian dan kecelakaan ganda sebanyak 69 kejadian. Untuk kecelakaan ganda diklasifikasikan tabrak depan belakang 65 kejadian, tabrak beruntun 28 kejadian, tabrak depan samping 3 kejadian, tabrak kendaraan berhenti 2 kejadian, tabrak samping – samping 3 kejadian, dan tabrak kategori lain lain 7 kejadian. Berdasarkan faktor penyebab kecelakaan terdiri dari faktor manusia sebanyak 151 kejadian kecelakaan dengan kurang antisipasi 81 kejadian, mengantuk 53 kejadian, lengah 5 kejadian, tidak tertib jaga jarak 4 kejadian, mabuk 1 kejadian, dan faktor lain – lain 7

kejadian. Faktor kendaraan sebanyak 26 kejadian dengan ban pecah 12 kejadian, rem blong 10 kejadian, slip ban 2 kejadian, kerusakan mekanis 2 kejadian. Faktor jalan dan faktor lingkungan tidak ada.

4. Tingkat kecelakaan Per 100 JPKP berdasarkan per kilometer, tahun 2019 tertinggi KM 748 – 749 B Segmen Waru – Sidoarjo, tahun 2020 tertinggi KM 11 – 12 A Segmen Kota Satelit – Gunung Sari dan KM 758 - 759 B Segmen Sidoarjo – Porong, tahun 2021 tertinggi KM 758 - 759 A Segmen Sidoarjo – Porong dan KM 757 - 758 B Segmen Sidoarjo – Porong.
5. Untuk Mengurangi tingkat kecelakaan PT. Jasamarga Surabaya – Gempol sudah melakukan upaya kegiatan seperti kegiatan temu pelanggan guna untuk kepuasan pengemudi melalui jalan tol, Operasi tertib lalu lintas yang berguna untuk melancarkan dan mengurangi kejadian kecelakaan, Inspeksi fasilitas pelengkapan jalan yang berguna untuk mengetahui kondisi kenyamanan pengguna jalan tol, optimalisasi pemeliharaan jalan secara berkala dengan metode SFO (*scrapping filling overlay*)
6. Program yang direkomendasikan dalam rangka penanganan lokasi rawan kecelakaan adalah secara teknik (*engineering*), pendidikan (*education*) dan penegakan hukum/peraturan (*enforcement*). Program yang direkomendasikan secara teknik dilakukan dengan pemasangan *rumble strip*, pemasangan lampu *strobe*. Program edukasi yang dilakukan diantaranya manajemen kecepatan dilakukan dengan menggunakan *speed camera* dan/atau *variable message sign* yang menginformasikan kepada pengemudi tentang kecepatan kendaran yang dilajukannya, serta untuk aspek *enforcement* dilakukan dengan pemasangan *speed camera* dan Polisi Jalan Raya (PJR) untuk penegakan pelanggaran batas kecepatan.

V.2 Saran

V.2.1 Bagi Badan Usaha Jalan Tol

Dari hasil identifikasi lokasi rawan kecelakaan yang telah diperoleh, maka dari itu berikut ini rekomendasi yang dapat digunakan sebagai masukan serta saran kepada PT. Jasa Marga Cabang Surabaya Gempol:

- a. Pendataan data kecelakaan yang terdapat dari senkom kurang lengkap, baik itu kronologi kejadian, maupun jenis kendaraan yang terlibat masih kurang lengkap dan metode pelaporan yang dilakukan masih manual belum menggunakan sistem aplikasi ataupun online sehingga dapat memperumit dan kurang efisien dalam melakukan pelaporan.
- b. Masih adanya *hazard* (bahaya) pada jalan tol Surabaya – Gempol seperti *hazard* pada pembatas jalan *guardrail* pada *end post* dan sambungan *post*, *hazard* median pembatas jalur berupa *end post* dan sambungan *post*, maka dari itu diperlukan penanganan *hazard* sesuai dengan pedoman manajemen bahaya sisi jalan.
- c. Pada jalan tol luar kota yang tidak terdapat PJU, alternatif penanganannya yaitu dengan menggunakan paku jalan (*Road Stud*) pada marka jalan yang berfungsi sebagai pengarah dan membantu pengemudi untuk melihat arah didepannya serta paku jalan dapat membantu memberi peringatan kepada pengemudi apabila kendaraan keluar dari jalurnya.
- d. Pemasangan Strobo pada daerah sebelum lokasi rawan kecelakaan yang berfungsi sebagai peringatan kepada pengemudi agar tidak mengantuk dan lebih waspada saat akan dan melewati lokasi rawan kecelakaan.
- e. Perawatan dan pengadaan *reflector* yang berada pada median maupun *guard rail*, karena kondisi *reflector* dalam jalan tol Surabaya – Gempol banyak yang kotor maupun rusak. *Delineator* pada jalan tol Surabaya – Gempol juga banyak yang hilang atau rusak sehingga perlu diperhatikan dari pihak tol untuk melakukan perawatan baik secara rutin maupun berkala.
- f. Pemotongan dahan dan ranting di pinggir jalan tol, karena banyak pohon pada pinggir jalan tol yang memiliki dahan dan ranting lebat

sehingga masuk kedalam badan jalan dan banyak juga pohon yang menutupi rambu lalu lintas sehingga dapat menghalangi pandangan pengemudi untuk melihat rambu tersebut.

- g. Melakukan inspeksi terkait pemasangan rambu lalu lintas yang kurang sesuai dan jarak yang terlalu berdekatan.

V.2.2 Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

- a. Perlu adanya kerja sama (*MOU*) antara pihak kampus dengan pihak tol terkait dengan penyerapan peluang kerja bagi taruna setelah lulus.
- b. Perlu adanya pembekalan materi sebelum melaksanakan Praktek Kerja Profesi (PKP) dan khursus mengemudi karena keterampilan mengemudi sangat penting guna mendukung mobilitas yang tinggi pada tempat praktek.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 1997. Direktorat Jenderal Bina Marga. Manual Kapasitas Jalan Indonesia . Jakarta.
- _____. 1999. SK Direksi PT Jasa Marga (Persero) Nomor: 103/KPTS/1999 tentang Pedoman Penanggulangan Penderita Gawat Darurat (PPGD). Jakarta
- _____. 1999. SK Direksi PT Jasa Marga Nomor 101 Tahun 1999 Tentang Pedoman Pengoperasian Peralatan Rescue. Jakarta.
- _____. 2014, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol, Jakarta.
- _____. 2014, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tentang Marka Jalan, Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- _____. 2018, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tentang Alat Pengendali Pengaman Pengguna Jalan, Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- _____. 2018. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 Tahun 2018 Tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol. Jakarta.
- _____. 2019. SK Direksi PT Jasamarga Transjawa Tol Nomor 007 Tahun 2019 Tentang Struktur Organisasi PT Jasamarga Transjawa Tol. Jakarta.
- Anon., 2005. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol.
- Departemen Perhubungan, 2009. Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Kementerian Perhubungan, 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan LLAJ.
- Kementerian Perhubungan, 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

Kementerian Perubungan, 2014. Peraturan Menteri Nomor 49 Tahun 2014 Tentang APILL.

Kementerian PUPR, 2018. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10/PRT/M/2018.

PT Jasa Marga (Persero). 2011. Pedoman Petugas Pelayanan Lalu Lintas di Jalan Tol. Jakarta.

Standar Nasional Indonesia (SNI), 2008. Spesifikasi Penerangan Jalan di Kawasan Perkotaan, Badan Standarisasi Nasional.