

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1. Kesimpulan

Dari pengolahan data yang telah dilakukan dapat ditarik beberapa kesimpulan antara lain :

1. Hampir semua prasarana yang ada di jalan tol Soreang – Pasirkoja sudah cukup sesuai dengan standar, namun masih ada beberapa titik pada ruas jalan yang kurang perhatian seperti kurang adanya penambahan perlengkapan jalan seperti belum terpasangnya guardrail di beberapa titik untuk menghindari terjadinya kecelakaan pada lokasi tersebut.
2. Pada data kecelakaan tahun 2019 hingga 2021, melalui rumus BKA & EAN ditemukan 7 titik blackspot antara lain :
 - a. 01+800 A
 - b. 02+400 A
 - c. 02+600 A
 - d. 03+200 A
 - e. 05+200 A
 - f. 08+400 A
 - g. 06+600 B
3. Terdapat beberapa aspek penanganan kecelakaan yang bersifat aktif, antara lain :
 - a. Mobil Patroli
 - b. Mobil derek
 - c. Mobil Ambulance
 - d. Mobil Rescue
 - e. Mobil Patroli Jalan Raya

Kendaraan penunjang tersebut terintegrasi dengan Senkom (Sentral Komunikasi) atau pusat informasi lalu lintas sehingga penanganan dapat dilakukan dengan cepat dan tepat.

V.2. Saran

Untuk solusi dari beberapa masalah dan temuan – temuan yang telah disebutkan diatas, dapat dihasilkan beberapa saran yakni sebagai berikut :

1. DRK pada lokasi KM 01+800 A : marka profile, rambu peringatan dengan kata-kata (hati-hati saat turun hujan) dan evaluasi lapis perata (*leveling*) terhadap perkerasan di titik tersebut.
2. DRK pada lokasi KM 02+400 A : menyambung guardrail yang terputus sesuai dengan panduan manajemen bahaya sisi jalan, menambahkan rambu pengarah tikungan ke kiri (11d).
3. DRK pada lokasi KM 02+600 A : menyambung guardrail yang terputus sesuai dengan panduan manajemen bahaya sisi jalan, menambahkan rambu pengarah tikungan ke kiri (11d) atau bisa juga diberikan rambu elektronik VMS (*Variable Messages Sign*) berbentuk chevron untuk memperjelas peringatan kepada pengemudi bahwa ada tikungan tajam yang akan dilalui.
4. DRK pada lokasi KM 03+200 A : rambu peringatan kata-kata, pemanjangan guardrail terutama pada drainase sebelum OverPass ke-4 yang terletak pada Km 3 dan marka profile serta evaluasi lapis perata (*leveling*) terhadap perkerasan di titik tersebut.
5. DRK pada lokasi KM 05+200 A : rambu peringatan dengan kata-kata dan marka profile. Selain itu juga perlu dilakukannya evaluasi drainase.
6. DRK pada lokasi KM 08+400 A : perbanyak rambu pengarah tikungan ke kanan (11e).
7. DRK pada lokasi KM 06+600 B : marka chevron buram, marka profile disisi bahu dalam, paku jalan di marka chevron serta meninjau ulang drainase.

SARAN TAMBAHAN POTENSI KECELAKAAN

DI SETIAP TIANG OVERPASS PADA RAMBU PERINGATAN (11A) HARAP DIMODIFIKASI AGAR LEBIH TERLIHAT OLEH PENGGUNA JALAN JALUR AMBON

1. KM 00+800 :
 - a. Paku jalan berefektif dimarka chevron (nose) PM 67 tahun 2018

- b. Rambu peringatan persimpangan tiga serong kiri (ditempatkan pada lengan minor) (4b4) pada ramp terusan Pasirkoja – Soreang
 - c. Rambu larangan menyalip kendaraan lain (4d) di Ramp 9
 - d. Marka Profile dibahu dalam pada main road.
2. KM 03+900 :
- a. Paku jalan di marka chevron
 - b. Penambahan rambu chevron dan rambu peringatan tikungan ke kanan (1b) sebelum OverPass 5
 - c. Rambu elektronik VMS (*Variable Messages Sign*) di bawah overpass.
3. KM 07+200 :
- a. Rambu pengarah tikungan ke kiri (11d) di *Median Concrete Barrier*
 - b. Penebangan ranting pohon yang menutup jarak pandang tikungan yang menyebabkan blindspot.

JALUR BANDUNG

1. KM 01+600 :
- a. Rambu peringatan tanjakan landai (2c).
2. KM 02+700 :
- a. Rambu peringatan tikungan ke kanan (1b) sebelum overpass
 - b. Pemanjangan guardrail yang putus
 - c. Penambahan rambu elektronik VMS (*Variable Messages Sign*).

SARAN LAINNYA

- a. Jarak antar rumble strip di setiap gerbang harap dievaluasi sesuai PM 14 Tahun 2021, terutama gerbang tol entrance soreang. Dikarenakan secara geometrik, alinyemen vertical pada titik tersebut cukup menurun.
- b. Setiap nose antar main road dan ramp harus dilengkapi MELT (*Modified Eccentric Loader Terminal*) / *Crash Cushion*
- c. Di setiap jembatan antara guardrail dengan parapet harus sesuai.

- d. Menyediakan guardrail yang berfungsi untuk menutup bangunan keras yang ada di ruang manfaat jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2004). Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Tahun.
- Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2004). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
- Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2014). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol.
- Kementrian Perhubungan. (1994). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pemakai Jalan.
- Kementrian Perhubungan. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.
- Nugraha, D., & Ispriyanti, D. (2013). *Penentuan Model Sistem Antrean Kendaraan Di Gerbang Tol Banyumanik Semarang. 2 (2), 89–97. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/gaussian>.*
- Peraturan Pemerintah. (1993). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Dan Pengemudi.
- Peraturan Pemerintah. (2006). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan.