

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.I. Kesimpulan

Dari hasil analisis selama praktik kerja profesi di Jalan Tol Purbaleunyi, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Secara keseluruhan kondisi jalan dan fasilitas perlengkapan jalan tol Purbaleunyi masih dalam kondisi yang baik serta sudah sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol baik ruas cipularang maupun ruas padaleunyi dengan pengawasan dan pengecekan yang rutin dilakukan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).
- b. Kinerja lalu lintas di Tol Padaleunyi dilihat dari volume lalu lintas selama tiga tahun terakhir yaitu tahun 2018, 2019, dan 2020 mengalami peningkatan setiap tahunnya kecuali pada tahun 2020 di ruas padaleunyi mengalami penurunan akibat adanya pembatasan sosial berskala besar (PSBB). Tingkat pelayanan jalan atau level of service rata-rata untuk ruas padaleunyi dan ruas cipularang adalah B yaitu arus stabil dengan kecepatan tinggi.
- c. Tingkat fatalitas tertinggi di ruas cipularang yaitu pada seksi jatiluhur itc-padalarang itc untuk jalur A dan B. Tingkat fatalitas di jalur A sebesar 19,21 kematian/100 JPKP dan 11,65 kematian/100 JPKP untuk jalur B. Tingkat fatalitas tertinggi di jalur A ruas padaleunyi yaitu pada seksi pasir koja itc-kopo itc yaitu sebesar 2,46 kematian/100 JPKP, sedangkan pada jalur B berada di seksi kopo itc-moh.toha itc dengan tingkat fatalitas 1,26 kematian/100 JPKP.
- d. Berdasarkan hasil observasi lapangan dan data yang diperoleh terdapat delapan titik blackspot di ruas jalan Tol Purbaleunyi. Sejumlah lima titik lokasi blackspot berada di ruas cipularang yaitu di KM 112 A, 90 B, 91 B, 92B, dan 96 B, sedangkan terdapat tiga titik blackspot di ruas padaleunyi yaitu KM 144 A, 150 A, dan 153 B.
- e. Hasil pengamatan dan observasi lapangan terhadap perilaku pengguna jalan tol ditemukan banyak aktivitas NTP (naik turun penumpang), mengemudi dengan kecepatan di atas dan di bawah batas kecepatan, mengendarai kendaraan ODOL (over dimensi over

loading), menggunakan alat komunikasi saat mengemudi dan kendaraan berhenti di bahu jalan.

- f. Perlu diadakannya sosialisasi kepada pengguna jalan terkait aturan – aturan yang berlaku agar mendukung terciptanya keselamatan jalan. Sosialisasi dapat dilakukan melalui platform sosial media maupun media cetak yang dapat dijangkau oleh seluruh kalangan mengenai apa saja yang harus dipatuhi oleh seluruh pengguna jalan.

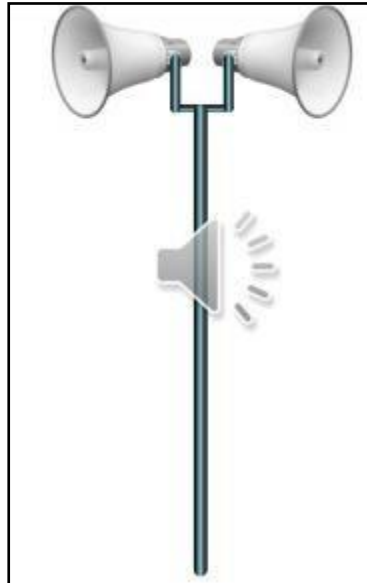
V.II. Saran

Berdasarkan hasil observasi lapangan di jalan Tol Purbaleunyi dapat diusulkan rekomendasi yang bisa diaplikasikan antara lain sebagai berikut:

1. Himbauan melalui Announcing System

Sesuai dengan hasil pengamatan di lapangan bahwa sering ditemukan truk yang berhenti untuk mendinginkan mesin di lokasi escape lane. Hal tersebut dapat membahayakan truk itu sendiri dan pengguna jalan yang akan memasuki escape lane karena kehilangan kendali. Oleh sebab itu dibutuhkan suatu alat yang dapat mengusir kendaraan tersebut untuk meninggalkan tempat escape lane yaitu pengeras suara yang terintegrasi dengan CCTV.

Himbau melalui Announcing System berupa audio di jalur darurat yang dapat dipantau melalui CCTV yang berada di Sentral Komunikasi (Senkom). Sistem ini bekerja dengan cara pengamatan yang dilakukan oleh pegawai Senkom. Pegawai Senkom yang melihat pelanggaran melalui CCTV akan melakukan teguran dan pengusiran melalui pengeras suara yang sudah dipasang di lokasi escape lane.



Gambar V- 1 Annoucing System

Sumber: Hasil Analisis Tim PKP Purbaleunyi

2. Terminal Jalan Tol



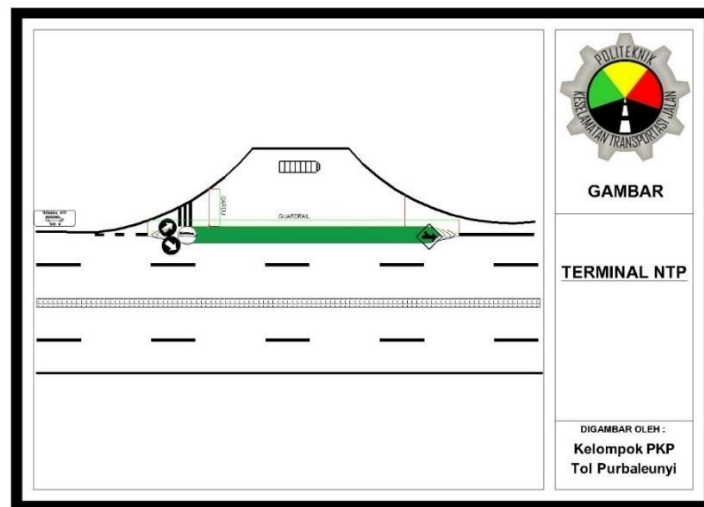
Gambar V- 2 Naik Turun Penumpang (NTP)

Sumber: Hasil Analisis Tim PKP Purbaleunyi

Naik Turun Penumpang (NTP) merupakan kegiatan menaikkan dan menurunkan di ruas jalan tol. Kegiatan tersebut sudah menjadi kebiasaan yang dilakukan oleh calon penumpang dan para supir bus,

padahal hal tersebut merupakan kegiatan yang berbahaya bagi pengguna jalan tol. Beberapa upaya telah dilakukan oleh pihak tol antara lain penjagaan di titik rawan NTP oleh petugas "suakarsa" tetapi hal tersebut kurang efektif untuk mengurangi adanya kegiatan NTP. Akibat terlalu banyak aktivitas NTP dan jarak terminal yang jauh maka dibutuhkan tempat yang dapat menampung aktivitas NTP tanpa menimbulkan bahaya bagi pengguna jalan tol.

Tempat tersebut berupa sodetan yang berada di daerah milik jalan tol. Teknis operasional dari tempat tersebut yaitu ketika bus akan masuk ke lokasi NTP, supir bus harus melakukan tap kartu pada gardu yang telah disediakan kemudian bus dapat menunggu calon penumpang selama maksimal 15 menit setelah itu bus dapat meninggalkan tempat tersebut melalui gardu tol keluar dengan otomatis terpotongnya tarif terminal tersebut.



Gambar V- 3 Desain Terminal NTP

Sumber: Hasil Analisis Tim PKP Purbaleunyi

3. Membangun lahan untuk mengdinginkan mesin pada titik lelah kendaraan.

Kendaraan besar yang berhenti di bahu jalan merupakan pelanggaran yang sering terjadi di ruas jalan tol ini, maka dari itu perlu dibangun lahan dengan kapasitas cukup besar yang dapat menampung kendaraan

untuk mendinginkan mesin. Tempat ini perlu dilengkapi dengan petugas penjaga yang memadai yang mampu mengontrol aktivitas di lahan tersebut untuk menghindari hal – hal yang tidak diinginkan.

4. Reaktivasi WIM bridge dan penggalakan operasi ODOL

Weight In Motion (WIM) merupakan metode pengukuran beban kendaraan yang dapat dilakukan ketika kendaraan dalam kondisi bergerak. Cara kerja WIM Bridge adalah mengukur beban kendaraan saat melintasi jembatan, lalu camera ANPR akan meng-capture nomor polisi kendaraan yang diduga overload saat melintasi jembatan. Setelah kendaraan diduga overload, VMS (Variable Message Sign) akan menampilkan capture foto kendaraan dan nomor polisi kendaraan yang diduga overload untuk diarahkan menimbang kendaraannya di jembatan timbang statis. Jika kendaraan terbukti overload maka harus keluar melalui gerbang tol terdekat.

Jalan tol Purbaleunyi telah memiliki WIM Bridge dan jembatan timbang statis sebagai upaya pengurangan ODOL. Namun, karena adanya pandemi menyebabkan pengoperasian WIM Bridge dan jembatan timbang statis dihentikan sementara, maka dari itu perlu reaktivasi WIM Bridge dan jembatan timbang statis yang dibantu dengan dinas perhubungan setempat untuk mengurangi kendaraan ODOL yang melintas. Selain itu perlu digalakkan operasi ODOL rutin minimal dua kali dalam satu bulan untuk mewujudkan Indonesia Zero ODOL pada tahun 2023.

5. Pemasangan E-TLE

E-TLE merupakan kamera pengintai disertai blitz yang akan merekam pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara. Kamera ini dapat memantau kegiatan apa saja yang sedang berlangsung di dalam mobil. Contoh pelanggaran dari E-TLE ini adalah tidak menggunakan sabuk pengaman, mengemudi di atas batas kecepatan, dan mengoperasikan alat komunikasi selama berkendara.

12. Pemasangan WIM setelah gerbang tol

Kendaraan – kendaraan yang memiliki beban berlebih dapat menyebabkan kerusakan pada jalan yang berakibat berkurangnya umur rencana jalan. Jalan tol ini telah memiliki WIM serta jembatan statis untuk mengurangi kendaraan ODOL. Namun, akan lebih baik jika jenis WIM yang digunakan adalah WIM pavement yang diletakkan tidak jauh setelah gerbang masuk tol, sehingga apabila ada kendaraan terdeteksi ODOL akan langsung di arahkan melalui VMS untuk keluar di gerbang tol terdekat.

13. Speed camera

Berdasarkan hasil survai spot speed di delapan titik lokasi rawan kecelakaan, rata – rata kecepatan kendaraan melaju di atas batas kecepatan (>80 km/jam) pada jalan datar dan menurun yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Oleh sebab itu dibutuhkan kamera pengawas yang dapat mengukur kecepatan kendaraan yang kemudian diintegrasikan dengan E-TLE.

14. Polisi maya atau patung polisi

Dalam buku Sistem hukum : prespektif ilmu sosial menjelaskan bahwa untuk mengurangi pelanggaran yang ada, pemasangan atribut yang digunakan polisi dapat menawarkan “efek siluman”. Efek pencegahan yang disebabkan oleh kegiatan polisi yang sebenarnya tidak ada, seperti memasang mobil tiruan polisi di pinggir jalan, membangun patung polisi di persimpangan jalan dan sebagainya (Friedman, 2018). Berdasarkan buku tersebut maka pemasangan atribut kepolisian baik berupa patung mobil polisi maupun patung polisi dapat dijadikan usulan untuk mengurangi pelanggaran yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

ETLE. (2021). ETLE.ID.

Friedman, L. M. (2018). Sistem hukum : perspektif ilmu sosial. Penerbit Nusa Media.
<https://doi.org/978-979-1305-22-8>

Kawulur, C. I. (2013). Pengemudi (Studi Kasus Ruas Jalan Manado-Bitung). 1(4),
289–297.

Kompas.com. (2020). Bikin Lebih Waspada, Lokasi-lokasi Ini Cocok Dipasang Singing Road.

Mangalani, R. U. (2021). Peneliti Pustral UGM: Ada 4 Faktor Pemicu Laka Lantas di Jalan Tol. Suara.Com.

Sari, F. A. P. (2011). Umar Kawasan Jatingaleh Semarang Dengan Metode Analisis Hirarki Proses. Analisis Kebijakan Penanganan Kemacetan Lalulintas Di Jalan Teuku Umar Kawasan Jatingaleh Semarang Dengan Metode Analisis Hirarki Proses (AHP) Skripsi, 82.

Sugiharto, Anugerah Fasikhullisan, Rahmat Syafi'i Romadhon, F. (2015). DESAIN PENANGANAN JALAN YANG BERKESELAMATAN DI RUAS JALAN HANOMAN KOTA TEGAL.

Anon., 2005. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol.
Jakarta: s.n

Departemen Perhubungan, 2009. Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009
Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: s.n

Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta:
Direktorat Jenderal Bina Marga.

Direktorat Jenderal Bina Marga, 2009. Standar Geometrik Jalan Bebas Hambatan
Untuk Jalan Tol Nomor 007/BM/2009. Jakarta: s.n.

Kementerian Pekerjaan Umum, 2004. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.16
Tahun 2004 Tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol. Jakarta: s.n.

- Kementerian Pekerjaan Umum, 2011. Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteia Perencanaan Teknis Jalan. Jakarta: s.n.
- Kementerian Pemukiman dan Prasarana Wilayah, 2001. Keputusan Menteri Pemukiman dan Prasarana Wilayah Nomor : 354 Tahun 2001 Tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol. Jakarta: s.n.
- Kementerian Perhubungan, 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan LLAJ. Jakarta: s.n.
- Kementerian Perhubungan, 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Jakarta: s.n.
- Kementerian Perubungan, 2014. Peraturan Menteri Nomor 49 Tahun 2014 Tentang APILL. Jakarta: s.n.
- Kementerian PUPR, 2018. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10/PRT/M/2018. Jakarta: s.n.
- Kompas.com. (2020). Bikin Lebih Waspada, Lokasi-lokasi Ini Cocok Dipasang Singing Road.
- Mangalani, R. U. (2021). Peneliti Pustral UGM: Ada 4 Faktor Pemicu Laka Lantas di Jalan Tol. Suara.Com.