

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

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

Hasil dari analisis selama kegiatan magang di Jalan Tol Pemalang Batang, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi jalan yang terdiri dari drainase, geometrik jalan, median, bahu jalan, dan landscape sudah sesuai dengan SPM jalan tol. Perambuan, patok kilometer, dan pagar pengaman telah terpasang sesuai dengan ketentuan SPM jalan tol. Kondisi marka jalan secara keseluruhan dalam kondisi baik. Patok kilometer juga masih dalam kondisi baik. Untuk drainase dalam kondisi baik namun ada beberapa titik yang perlu dilakukan pemeliharaan karena banyaknya rumput di sekitar drainase. Kebersihan jalan dan lingkungan pada jalan tol dilakukan setiap hari sehingga ruas jalan bersih, terawat serta tidak mengganggu fungsi jalan tol.
2. Hasil analisis kecelakaan lalu lintas berupa jumlah kecelakaan yang ada pada jalan tol Pemalang Batang pada tahun 2022-2024 sebanyak 551 kecelakaan yang terdiri dari luka ringan (LR) sebanyak 315, Luka Berat (LN) sebanyak 116, dan Meninggal Dunia (MD) sebanyak 23.
3. Hasil analisis kecelakaan lalu lintas berupa faktor penyebab kecelakaan yang ada pada *Black Site* jalan tol Pemalang Batang tahun 2022-2024 disebabkan oleh faktor manusia karena mengantuk dan juga kurangnya antisipasi.
4. Berdasarkan perhitungan EAN (*Ekuivalen Accident Number*), UCL (*Upper Control Limit*), dan BKA (Batas Kontrol Atas) setelah dianalisa disimpulkan bahwa daerah rawan kecelakaannya terjadi pada KM 320+600 A dan 312+400 B
5. V/C Ratio yang ada pada KM 320+600 A sebesar 0,122 dengan kecepatan rata-rata 113 km/jam hingga 95 km/jam. VC Ratio yang ada pada KM 312+400 B yaitu sebesar 0,146 dengan kecepatan rata-rata 84 km/jam hingga 112 km/jam. Tingkat pelayanan ruas jalan berdasarkan PM 96 Tahun 2015 memperoleh nilai B.

## IV.2 Saran

Dari pembahasan penelitian selama kegiatan magang tersebut, dapat ditarik saran sebagai berikut:

1. Faktor manusia karena mengantuk dan juga kurangnya antisipasi merupakan penyebab rata-rata yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan pada lokasi *Black Site* tersebut. Oleh karena itu maka:
  - a. Sebelum KM 320+600 A perlu adanya penambahan berupa Pita Penggaduh, Rambu Peringatan dan juga Warning Light;
  - b. Sebelum melintasi KM 312+400 B perlu adanya penambahan pita penggaduh dan juga Rambu Chevron sebelum dikarenakan kondisi jalan menikung.

Tujuan dari penambahan tersebut agar pengendara atau pengguna jalan dapat lebih berkonsentrasi dan berhati-hati saat melewati daerah rawan kecelakaan tersebut.

2. Jalan tol Pemalang Batang merupakan titik lelah bagi pengendara, maka dari itu perlu adanya kegiatan sosialisasi keselamatan seperti sosialisasi tata cara berkendara di Jalan Tol Pemalang Batang atau sosialisasi mengenai sarana dan prasarana yang ada di Jalan Tol Pemalang Batang melakukan media massa atau sosial media.
3. Melakukan tindakan atau kegiatan yang ditunjukkan untuk menjaga, memperbaiki, dan memelihara perlengkapan dan infrastruktur jalan secara berkala agar dapat berfungsi dengan optimal dan memperpanjang umur pakainya. Aktivitas maintenance ini bertujuan untuk mencegah kerusakan, menangani masalah yang muncul, dan memastikan bahwa sistem atau peralatan tersebut tetap dapat beroperasi sesuai dengan standar yang ditetapkan.
4. Melakukan pemeliharaan dan pengecekan rutin pada drainase Jalan Tol Pemalang - Batang agar tidak terjadinya genangan air ketika hujan tiba.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hikmah, I. S., Agni, J. P., Kurnia, R. R., & Pratiwi, Y. S. (2024). Laporan Magang PT Citra Marga Lintas Jabar Jalan Tol Soreang - Pasirkoja. *Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan*.
- Iron, M. (2011). *BAB I Pendahuluan*. 1–9.
- Oktavihendri, A., & Arini, D. (2022). Identifikasi Daerah Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Geomatika Dan Ilmu Alam*, 1, 06–15.
- PBTR. (2020). *Profil PT Pemalang Batang Tol Road*.
- Pedoman. (2024). *Penanganan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas*.
- Rumambi, R. C. (2018). Evaluasi Kapasitas dan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan. *Jurnal Realtech*, 14(2), 197–201.
- Sudirman, S. (2023). Analisis Tingkat Kerusakan Jalan. *Jurnal Ilmiah Ecosystem*, 23(1), 40–51. <https://doi.org/10.35965/eco.v23i1.2502>
- Tim Magang. (2024). *PT Pemalang Batang Toll Road*.