

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 KESIMPULAN

Dari analisis dan pembahasan diatas, kesimpulan yang dapat ditarik yaitu :

1. Hasil identifikasi ruas jalan pandaan tol merupakan ruas jalan tol sepanjang 13,6 KM yang memiliki 4 lajur untuk 2 arah dengan lebar tiap lajur 3,6 meter. Berdasarkan hasil inspeksi keselamatan jalan yang dilakukan pada kondisi umum ruas jalan, alinyemen jalan, fasilitas perlengkapan jalan, perkerasan jalan dan analisis data kecelakaan menggunakan metode Z Score dan Metode Upper Control Limit (UCL) ditemukan daerah rawan kecelakaan yang berada pada KM 51 A, KM 45 B, dan KM 50 B.
2. Berdasarkan karakteristik kecelakaan, tipe kecelakaan yang paling banyak terjadi pada daerah rawan kecelakaan yaitu tipe kecelakaan tunggal. Penyebab kecelakaan yang terjadi karena faktor manusia dan kendaraan dengan perbandingan 50:50. Kendaraan yang terlibat didominasi oleh minibus pada cuaca cerah. Waktu kecelakaan rata-rata terjadi pada siang hari yaitu pukul 12.00-18.00.
3. Kinerja lalu lintas jalan tol secara umum dalam kondisi baik, volume lalu lintas tertinggi 2.691 smp/jam, kapasitas jalan yaitu 4600 smp/jam dengan tingkat pelayanan terbaik adalah A, artinya arus lalu lintas dalam kondisi arus bebas sehingga pengguna jalan memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatannya. Tetapi hal tersebut dapat memicu masalah yaitu mengakibatkan rentan kecepatan yang lebar antara kecepatan terendah dengan kecepatan tertinggi, kondisi tersebut dapat mengakibatkan tingginya potensi terjadi tabrakan depan-belakang. Sehingga dapat dikatakan bahwa kinerja lalu lintas yang baik tidak menjamin keselamatan lalu lintas yang tinggi.

V.2 SARAN

Berdasarkan Kesimpulan yang telah diambil dari hasil penelitian, saran yang diberikan adalah :

Untuk PT Jasamarga Pandaan Tol

1. Perlu dipasang alat yang digunakan untuk meminimalisir terjadi kecelakaan fatal di jalan tol atau yang dikenal dengan nama crash cushion atau peredam tumbuk. Crash cushion memiliki peran vital dalam mengurangi fatalitas kecelakaan kendaraan yang menabrak ujung pagar pengaman jalan. Pemasangan crash cushion sendiri sudah sesuai rekomendasi yang diberikan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Dengan dipasangnya crash cushion, mobil yang kehilangan kendali atau mengalami rem blong tidak tertusuk end guardrail atau ujung pagar pengaman.
2. Untuk mengurangi tingkat kecelakaan yang terjadi di ruas jalan tol Pandaan-Gempol di KM 51 A, 45 B & 50 B kami menyarankan ditambahkannya marka rumble dot. Karena kecelakaan yang terjadi di KM 51 A, 45 B & 50 B rata-rata mengantuk dan ban slip.

DAFTAR PUSTAKA

Kementrian Pekerjaan Umum. (2018). Pd 01-2018-B Kriteria Menuju Jalan Hijau.

MKJI,1997. (n.d.).

Pamungkas, S. B. (2017). Analisis lokasi rawan kecelakaan di jalan arteri primer kota surakarta. E-Jurnal MATRIKS TEKNIK SIPIL, 1199–1206.

Permen Kemenhub No.82 Tahun 2018. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan. Journal of Chemical Information and Modeling, 53(9), 1689–1699.

<http://www.dispendukcapil.semarangkota.go.id/statistik/jumlah-penduduk-kota-semarang/2020-06-04>

uu no 38 tahun 2004 tentang Jalan. (2004).