

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **V.1 Kesimpulan**

Berikut ini kesimpulan dari hasil kajian tentang keselamatan transportasi jalan di Ruas Jalan Tol Jakarta – Cikampek antara lain :

1. Didapatkan Lokasi Daerah Rawan Kecelakaan yang telah dianalisis memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi ialah KM 54-55 Jalur A dan KM 68-69 jalur B
2. klasifikasi kecelakaan yang terjadi di ruas jalan tol Jakarta – Cikampek, sebagai berikut :
  - a. Tipe kecelakaan tertinggi adalah dengan klasifikasi tabrakan tunggal sebanyak 40 Kecelakaan
  - b. Golongan kendaraan yang sering mengalami kecelakaan adalah kendaraan golongan I dengan klasifikasi kendaraan Minibus.
  - c. Berdasarkan hari dan waktu kecelakaan selama hari kerja dan hari libur pada hari kerja sebanyak 1254 kecelakaan. Dan pada pukul 00.00 – 06.00 Dengan 817 kecelakaan
  - d. Penyebab kecelakaan tertinggi adalah dari pengemudi Sebanyak 233 Kecelakaan pada tahun 2020
  - e. Tingkat kecelakaan mencapai 3,78 per Km dengan index fatalitas di jalan ruas jalan tol Jakarta – Cikampek tahun 2020
3. Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan 2 metode penentuan DRK dan perangkingan DRK. Terdapat *blacklink* tertinggi di setiap KM yaitu KM 54-55 Jalur A dan KM 68-69 jalur B
4. Berdasarkan hasil DRK, rekomendasi yang diharapkan yaitu kebutuhan fasilitas keselamatan seperti perlengkapan jalan dan juga perbaikan pada perkerasan jalan.

## **V.2 Saran**

Saran untuk perusahaan Jasa Marga Cabang Jakarta – Cikampek :

1. Melakukan Perbaikan perkerasan yang mengalami kerusakan atau keretakan yang disebabkan karena kelebihan kekuatan perkerasan oleh kendaraan bermuatan berlebih dan juga kendaraan kecepatan tinggi.
2. Melakukan perbaikan pada SARKAPJA yang mengalami kerusakan atau hilang
3. menyelerenggarakan kegiatan rutin seperti operasi rutin ODOL guna menindak hukum kendaraan yang kelebihan muatan karena jika dibiarkan akan merusak perkerasan jalan dan juga kecelakaan.
4. Lokasi rawan kecelakaan pada titik KM 54 sampai KM 55 jalur A, pada ruas KM 54 – 55 jalur ini diidentifikasi terdapat On-ramp dan Off-ramp dari gerbang tol Karawang Timur 2, hal ini menyebabkan banyak kendaraan yang keluar masuk dan kerap terjadi kecelakaan, maka penanganan yang dapat dilakukan dengan memberikan rambu batas kecepatan, ruas ini pun terdapat banyak perkerasan yang rusak dan berlubang yang sebaiknya segera dilakukannya perbaikan jalan.
5. Lokasi rawan kecelakaan pada titik Km 68 sampai KM 69 jalur B ini kerap terjadi kendaraan yang memacu kendaraannya dengan kecepatan diatas batas kecepatan, maka penangaan yang dapat dilakukan dengan menambahkan rambu batas kecepatan dan juga rambu daerah rawan kecelakaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aprillia, Z., Eko, N., & Azizah, R. (2021). *STUDI PERENCANAAN SALURAN DRAINASE PADA PROYEK PEMBANGUNAN JALAN TOL KEDIRI-KERTOSONO DI WILAYAH STA. 0+150 – 6+150*. 9(3), 169–177.
- Ayu, C., Sari, N., & Afriandini, B. (2021). *Analysis of Traffic Accident Rates To Improve Road*. 2(1), 37–42.
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1 Direktorat Jenderal Bina Marga 564 (1997).
- Gandara, I. K., Pangaribowo, R. L., & Rabindra, I. B. (2018). Pengaruh Kinetika Visual untuk Penataan Lanskap Jalan Tol Bagi Pengguna (The Influence of Visual Kinetics to Landscape Arrangement of Toll Road for Users). *Seminar Nasional Kota Berkelanjutan*, 1(1), 14.  
<https://doi.org/10.25105/psnkb.v1i1.2886>
- Indikator, P., & Keselamatan, K. (1996). *Transportasi jalan*. 22(5), 404–421.
- Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol, Pub. L. No. 16 (2014).
- Standar Konstruksi dan Bangunan No. 007/BM/2009.
- Jenderal Bina Marga, D. (1997). Highway Capacity Manual Project (HCM). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, 1(1), 564.
- Kementrian PUPR. (2017). *Modul 6 perencanaan perlengkapan jalan*. 11–81.
- Keputusan Direksi PT Jasa Marga (Persero) Tbk SK No: 137/KPTS/2015 Tentang Pedoman Standar Prasarana Perlengkapan Jalan Tol, S. (n.d.). *137 Lampiran 0 Pedoman sarkapja.pdf*.
- Laksmiana, T. A., Rachmat, H., & Tahir, R. (2020). Strategi Pengembangan Wisata Bersepeda Berdasarkan Karakteristik Motivasi Pesepeda Urban (Pada Grup Sepeda TOC Dan JGC-SCAM). *Jurnal Pariwisata Terapan*, 4(1), 73.  
<https://doi.org/10.22146/jpt.54742>
- Mangkunegara, A. A. A. P. (2013). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. 2.
- SK Direksi No. 137/KPTS/2015.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di Jalan, 14 Departemen Perhubungan (2006).

- Perhubungan, D. J. (2013). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.7234/AJ.401/DRJD/2013*.
- Pujiastutie, E. T. R. I., Sipil, M. T., Sarjana, P. P., & Diponegoro, U. (2006). PENGARUH GEOMETRIK JALAN TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN TOL. *Teknik Sipil*, 101.
- Razi, M. bin Z. (1384). *Perancangan Drainase Jalan*.
- UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (2009).
- PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas, (2014).
- PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan, (2014).
- PM 49 Tahun 2014 Tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, (2014).
- PM 27 Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan, (2018).
- PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, (2018).
- PP No. 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol, (2005).
- SK Direksi No.137/KPTS, S. D. (2015). *137 Lampiran 7 Sepesifikasi Sarkapja Lainnya.pdf*.
- Susilo, B. H. (2019). Target Pencapaian Rencana Umum Keselamatan Jalan (RUNK Jalan) di Provinsi Jawa Timur pada Tahun 2012. *Jurnal Teknik Sipil*, 9(2), 85–96. <https://doi.org/10.28932/jts.v9i2.1373>
- Undang-Undang No.22, T. 2009. (2009). UU 22 Th 2009. *American Journal of Research Communication*, 5(August), 12–42.  
[http://downloads.esri.com/archydro/archydro/Doc/Overview of Arc Hydro terrain preprocessing workflows.pdf](http://downloads.esri.com/archydro/archydro/Doc/Overview%20of%20Arc%20Hydro%20terrain%20preprocessing%20workflows.pdf)  
<https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2017.11.003>  
<http://sites.tufts.edu/gis/files/2013/11/Watershed-and-Drainage-Delineation-by-Pour-Point.pdf>