

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Dari analisis dan pembahasan masalah kecelakaan lalu lintas pada seluruh ruas Jalan Tol Semarang, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- Bahwa kecelakaan yang terjadi pada Jalan Tol Semarang seksi A,B, dan C faktor penyebab terbesarnya ternyata adalah faktor pengemudi (58,82%) dengan perilaku pengemudi yang kurang antisipasi menjadi penyebab terbesar terjadinya kecelakaan (70,83%). Pengemudi kurang antisipasi atau kurang terampil (*unskilled driver*) yaitu keadaan dimana pengemudi tidak dapat memperkirakan kemampuan kendaraan, misalnya kemampuan untuk melakukan pengereman. Perilaku seperti ini dapat terjadi karena manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor fisiologis dan psikologis.
- Kecelakaan yang terjadi pada seluruh ruas Jalan Tol Semarang mengakibatkan luka berat 154 orang (26,83%), dan meninggal dunia 29 orang (5,05%). Kecelakaan sering terjadi pada saat hari kerja (77,7%) dengan jam kejadian terbanyak pada pukul 12.00 – 18.00 (34%) dengan kondisi terbanyak pada saat cuaca cerah sebesar 71,32%. Hal ini dimungkinkan karena pada saat kondisi cuaca cerah pengemudi lebih cenderung memacu kendaraannya dengan kecepatan yang tinggi.
- Penggal jalan daerah rawan kecelakaan (*black spot*) pada Seksi A yaitu pada STA 5+000 – 6+000 dan STA 6+000 – 7+000. Pada lokasi ini terdapat alinyemen vertikal terbesar pada STA 5+800 – 6+188 (kelandaian 7,3%) dengan radius alinyemen horizontal sebesar 550 - 1200 m. Dengan jumlah volume sebesar 15.059 kendaraan/hari dengan mayoritas kendaraan yang lewat terbanyak adalah minibus (5.958 kendaraan/hari). Jumlah lajunya yang hanya dua lajur - dua arah - tak terbagi menyebabkan kecepatan kendaraan (truk-truk besar) menjadi berkurang baik pada daerah tanjakan dan turunan. Sedangkan pada daerah turunan kendaraan kecil seperti minibus cenderung menambah kecepatannya.

- Penggal jalan daerah rawan kecelakaan (*black spot*) pada Seksi B yaitu pada STA 9+000 – 10+000 dan STA 10+000 – 11+000. Pada STA 9+750 – 10+580 terdapat alinyemen vertikal terbesar (kelandaian 7,90%) dengan radius antara 500 – 1200 m sedangkan di STA 10+00 – 11+00 radius tikungan lebih besar. Volume lalu lintas pada seksi B ini sebesar 23.425 kendaraan/hari dengan jenis kendaraan yang lewat terbanyak adalah minibus (10.862 kendaraan/hari). Jumlah lajunya yang empat lajur - dua arah - terbagi menyebabkan kecepatan kendaraan (truk-truk besar) menjadi berkurang baik pada daerah tanjakan dan turunan. Sedangkan pada daerah turunan kendaraan kecil seperti minibus cenderung menambah kecepatannya.
- Penggal jalan daerah rawan kecelakaan (*black spot*) pada Seksi C yaitu pada STA 2+000 – 3+000. Pada ini terdapat alinyemen vertikal terbesar (kelandaian 4,797%) dengan radius tikungan sebesar 350 m. Volume lalu lintas pada seksi C ini sebesar 20.292 kendaraan/hari dengan jenis kendaraan yang lewat terbanyak adalah minibus (7.257 kendaraan/hari). Jumlah lajunya yang empat lajur - dua arah - terbagi menyebabkan kecepatan kendaraan (truk-truk besar) menjadi berkurang baik pada daerah tanjakan dan turunan. Sedangkan pada daerah turunan kendaraan kecil seperti minibus cenderung menambah kecepatannya.

6.2. Saran

- Perlunya adanya tinjauan kembali terhadap kebijaksanaan peraturan di jalan tol terutama berkaitan dengan geometrik jalan. Hal ini penting karena setelah diadakan analisis ternyata kondisi di titik *blackspot* sudah memenuhi peraturan yang ada (Bina Marga) yaitu kelandaian maksimum mutlak sebesar 8% dan radius minimum sebesar 210 m, namun jumlah kecelakaan yang terjadi masih tinggi. Peninjauan dilakukan karena tidak semua peraturan dapat diterapkan pada setiap kondisi lapangan.
- Perlunya pemasangan spanduk himbauan, lampu penerangan, pemasangan rambu, dan pemasangan *warning light* pada daerah *blackspot* terutama pada Seksi C.

- Perlu dipertimbangkan tentang penambahan lajur dan median pada Seksi A karena tidak sesuai dengan PP No. 15 Tahun 2005 yang mensyaratkan bahwa jumlah lajur sekurang-kurangnya dua lajur per arah dan menggunakan pemisah tengah atau median.
- Perlunya pengawasan yang lebih intensif pada daerah *blackspot*.

