

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

1. Kondisi eksisting Ruas Jalan Tol Palimanan-kanci secara umum sudah baik dan sesuai dengan kondisi SPM yang berlaku sesuai dengan Bina marga 2006. Keadaan eksisting keadaan perlengkapan dan marka jalan yang ada pada ruas Jalan Tol Palimanan-Kanci dalam kondisi baik, tetapi ada beberapa rambu yang tertutup dahan pohon dan juga ada beberapa lokasi yang belum terpasang *guardrail*.
2. Keadaan kondisi lalu lintas ruas Jalan Tol Palimanan-Kanci terbilang lancar dikarenakan Tingkat pelayanan ruas jalan pada ruas Jasa Marga Palimanan-Kanci masih memenuhi kriteria sebagai jalan bebas hambatan.
3. Penanganan kecelakaan ataupun gangguan jalan di Ruas Jalan Palimanan-Kanci dilakukan oleh 3 mobil patrol, 1 unit ambulans, 1 tim rescue, 1 unit *watertank* dan 3 kendaraan derek yang selalu *standby* 24 jam. Armada tersebut mempunyai rata rata *response time* untuk setiap kejadiannya dengan waktu 7-15 menit.
4. Setelah dilakukan analisis oleh Tim Magang Jasa Marga Palikanci 2023 ditemukan bahwa ada 6 daerah *blacklink* pada ruas Jalan Tol Palimanan-kanci, tetapi untuk Tim Magang Jasa Marga Palikanci 2023 hanya membahas 5 daerah *blacklink* dengan tingkat fatalitas yang tinggi. Titik daerah rawan kecelakaan ada pada 195 s.d 196 B, 211 S.D 212 A, 208 s.d 209 B, 189 s.d 190 B dan 201 s.d 202 A.

V.2 Saran

1. Pembuatan *Singing Road* pada titik-titik yang merupakan daerah rawan kecelakaan dengan penyebab mengantuk dan kurangnya antisipasi. Diharapkan dengan adanya *Singing Road* maka akan mengembalikan fokus pengemudi dikarenakan ada bunyi yang keluar pada saat kendaraan melewati *Singing Road*.
2. Pemasangan Rambu Jaga jarak aman kendaraan pada beberapa daerah rawan kecelakaan dikarenakan banyak kecelakaan yang terjadi pada ruas Jalan Tol Palimanan-Kanci diakibatkan kurang antisipasi kendaraan.

3. Penjadwalan secara rutin sosialisasi keselamatan kepada pengendara yang melewati ruas Jasa Marga Palimanan-Kanci. Diharapkan dengan adanya sosialisasi secara rutin maka akan meningkatkan kesadaran pengendara mengenai keselamatan berkendara.
4. Pelengkapan *Guardrail* pada daerah daerah yang belum terpasang *guardrail* sehingga dapat menurunkan tingkat fatalitas kendaraan yang mengalami kejadian hingga keluar bahu jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Binamarga, D. (1997). Highway Capacity Manual Project (HCM). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, 1(1), 564.
- Bolla, M. E., Messah, Y. A., & Koreh, M. M. B. (2013). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Ruas Jalan Timur Raya Kota Kupang). *Jurnal Teknik Sipil*, 11(2), 147–156.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum RI No 16 Tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol (SPM), 15 Jurnal Transportasi 107 (2015). <https://peraturan.bpk.go.id/>
- Peraturan Pemerintah (PP) tentang Jalan Tol No 15 Tahun 2005, Deputi Sekretaris Kabinet Bidang Hukum dan Perundang-Undangan 1 (2005).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 6 1 (2009). http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/development/the-world-economy_9789264022621-en#.WQjA_1Xyu70%23page3%0Ahttp://www.sciencemag.org/cgi/doi/10.1126/science.1191273%0Ahttps://greatergood.berkeley.edu/images/application_uploads/Diener-Subje
- Wahab, W. (2019). Studi Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Darat di Kota Padang antara Kereta Api dan Bus Damri Bandara Internasional Minangkabau. *Jurnal Teknik Sipil ITP*, 6(1), 30–37. <https://doi.org/10.21063/jts.2019.v601.05>