

BAB IV

PENUTUP

IV.1. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan rekomendasi yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan berupa :

1. Kondisi eksisting Ruas Jalan Tol Becakayu pada umumnya sudah dalam kondisi baik dan sesuai dengan SPM Bina Marga yang berlaku. Perlengkapan jalan seperti rambu dan marka masih dalam kondisi yang baik, meskipun ada beberapa rambu atau marka yang mengalami pengurangan kondisi karena usia namun sudah diperbaiki dan selalu dipantau oleh bagian perawatan tol Becakayu. Kondisi perkerasan jalan juga masih dalam kondisi yang baik dengan tipe perkerasan *composite pavement* masih belum terdapat kerusakan jalan yang berarti. Meskipun ada beberapa titik dari ruas jalan yang mengalami kerusakan akibat terjadinya kecelakaan seperti ada kerusakan pada lapisan perkerasan, namun sudah diatasi oleh bagian operasional tol Becakayu dengan melakukan SFO (*Scrapping, Filling, Overlay*).
2. Kondisi lalu lintas ruas Jalan Tol Becakayu dalam keadaan lancar karena memiliki tingkat pelayanan jalan A dan kecepatan rata-rata diatas 60 km/jam. Dalam pantauan CCTV Senkom juga ruas jalan tol Becakayu dalam keadaan yang lancar dan pada gerbang tol tidak terdapat antrian kendaraan yang berlebihan.
3. Kegiatan taruna selama magang di jalan tol Becakayu adalah pada tim operasional khususnya bagian pemeliharaan dan pelayanan berupa taruna mengikuti kegiatan pemeliharaan marka, pemeliharaan sambungan jembatan (*expansion joint*), patrol jalan tol, pelayanan informasi jalan tol, pengenalan alat rescue, pengenalan pertolongan pertama, inspeksi rambu lalu lintas, dan monitoring pekerjaan SFO.
4. Hal yang dapat dianalisis dari kondisi tol Becakayu yang merupakan tol layang, yaitu pada kecepatan angin yang mengalami peningkatan pada 3 tahun terakhir dari tahun 2020-2023 dari: 32,4 km/jam pada tahun 2020, lalu meningkat menjadi 39,6 km/jam pada 2021, dan pada tahun

2022 tercatat kecepatan angin meningkat 104,4 km/jam. Dalam hal ini kecepatan angin berpotensi membahayakan bagi pengemudi yang melintas pada jalan tol becakayu. Bahaya yang ditimbulkan dari adanya angin kencang ini adalah akan mempengaruhi kinerja kendaraan karena kendaraan akan menghempas angin tersebut dalam kecepatan tinggi yang akan memperbesar kemungkinan kendaraan oleng dan menyebabkan kecelakaan

5. Pencapaian taruna selama magang ini adalah menemukan atau menganalisis daerah rawan kecelakaan (DRK) di ruas tol Becakayu ini. Dari hasil analisis menggunakan metode *Equivalent Accident Number* (EAN) ditemukan beberapa *blackspot*, yaitu pada KM 6A, 6B, 7B, 8B, dan 10A. Tidak hanya menemukan *blackspot* yang ada taruna juga menganalisis *hazard* yang ada sepanjang *blackspot* yang ada dan menganalisis penanganan terkait masing-masing *blackspot* yang ada.
6. Hasil Inspeksi Keselamatan Jalan yang dilakukan pada ruas jalan tol Becakayu ini menunjukkan bahwa fasilitas jalan dan perlengkapannya masih dalam kondisi baik, menunjukkan bahwa perawatan yang dilakukan maksimal karena peralatan yang ada masih dalam kondisi baru karena Tol Becakayu baru beroperasi 7 tahun dan LHR yang relatif rendah. Namun, Taruna menemukan beberapa hal, seperti sampah yang berserakan di lubang drainase.

IV.2. Saran

Dari analisis yang telah dilakukan maka kami dapat memberi beberapa saran, yaitu:

1. Segera melaksanakan SFO untuk beberapa lokasi khususnya di daerah *blackspot* karena rata-rata perkerasan di daerah *blackspot* sudah mulai mengalami pengelupasan perkerasan dan tentunya akan menimbulkan masalah-masalah lainnya.
2. Pemasangan pita penggaduh di beberapa titik untuk meningkatkan kewaspadaan pengemudi ketika melintas di ruas tol Becakayu.
3. Pemberian peringatan menggunakan VMS ketika hujan dengan konten pesan meliputi "kurangi kecepatan" dan "hati-hati jalanan licin saat hujan".

4. Penambahan rambu tambahan dengan kata-kata "Periksa Tekanan Angin Ban Anda" atau "Periksa Kondisi Ban Anda" sebelum on ramp atau bisa juga dimasukkan pada tulisan VMS On Ramp;
5. Penambahan rambu tambahan dengan kata-kata "perhatikan perubahan ketinggian jalan, kurangi kecepatan saat menurun, waspadai angin kencang, jaga jarak aman dari kendaraan besar, perhatikan ruas jalan berliku" atau bisa dimasukan pada tulisan VMS.
6. Penambahan kata-kata pada VMS mengenai tidak adanya rest area atau tempat peristirahatan sebelum On Ramp sehingga pengemudi dapat lebih mempersiapkan untuk memasuki jalan tol becakayu.
7. Melaksanakan pemeliharaan terhadap beberapa rambu-rambu maupun marka yang sudah mulai rusak atau mengelupas.
8. Melakukan sosialisasi keselamatan seperti "Sosialisasi Teknik Berkendara yang Benar di Jalan Tol Becakayu" atau "Sosialisasi mengenai Sarana dan Prasarana yang ada di Tol Becakayu". Sosialisasi ini bisa dilakukan melalui media massa atau sosial media.
9. Penambahan rambu peringatan adanya jalan menikung.
10. Penambahan rambu peringatan kecepatan angin dan rambu tambahan kata-kata (Kecepatan angin tinggi)
11. Penambahan pemasangan *Wind Barrier* di ruas jalan tol.

DAFTAR PUSTAKA

- Anugrah, A., Gusty, S., & Desi, N. (2023). Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Pasar Lakessi Kota Parepare Tradisional. *Semnas Ristek (Seminar Nasional Riset Dan Inovasi Teknologi)*, 7(1), 762–768. <https://doi.org/10.30998/semnasristek.v7i1.6412>
- Pahrul Rodji, A., Indriasari, & Handoyo, D. M. (2023). Analisis Geometrik Jalan Pada Enam Ruas Jalan Tol Dalam Kota Jakarta Seksi a Kelapa Gading – Pulo Gebang. *Jurnal Sipil Krisna*, 9(1), 1–9. <https://doi.org/10.61488/sipilkrisna.v9i1.255>
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2022). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI). Jakarta: Bina Marga