

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

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

Dari pembahasan penelitian dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kesimpulan dari Kinerja Jalan Tol layang Syeikh Mohamed Bin Zayed antara lain sebagai berikut:
  - a. Standar Pelayanan Minimal pada jalan tol layang Syeikh Mohamed Bin Zayed sudah memenuhi standar, dilihat dari indikator – indikator yang sudah terpenuhi menurut SPM yang sudah ditentukan oleh Badan Pengawas Jalan Tol (BPJT) pada saat setiap sebulan sekali atau mendekati hari hari penting atau hari besar.
  - b. V/C Ratio yang ada pada tiap ruas jalan tol layang Mohamed Bin Zayed dalam tingkat pelayanan yang stabil, yaitu rata – rata tingkat pelayanan tiap ruas adalah B, hal tersebut berdasarkan dari buku Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI).
2. Kesimpulan dari sistem Manajemen Rekayasa Lalu Lintas antara lain sebagai berikut:
  - a. Kepadatan lalu lintas mengalami sedikit permasalahan yang diakibatkan oleh kendaraan yang mengalami kecelakaan dikarenakan tol layang MBZ hanya terdiri dari 2 lajur dari masing-masing jalur sehingga ketika terjadi kecelakaan menyebabkan antrian kendaraan yang cukup panjang, namun dapat diatasi cepat oleh petugas dari pelayanan Tol Layang MBZ.
  - b. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas yang dilakukan oleh pihak PT Jasamarga JalanLayang Cikampek selama ini masih mampu mereduksi dan mengurangi kepadatan dan antrian pada saat-saat tertentu pada saat hari raya besar ataupun pada saat kondisi libur panjang weekend.
3. Hasil Inspeksi Keselamatan Jalan dari aspek fasilitas jalan dan perlengkapannya yang ada pada ruas jalan tol Layang MBZ ini masih baik kondisinya, ini menandakan bahwa perawatan yang dilakukan sudah maksimal karena perlengkapan yang ada masih dalam kondisi baru mengingat Tol MBZ baru beroperasi 2 tahun, akan tetapi ada hal

didapatkan dari hasil inspeksi yang dilakukan oleh Taruna, seperti sampah yang berserakan di lajur dan di Emergency Parking Bay.

4. Hasil Analisis Kecelakaan Lalu Lintas berupa Jumlah kecelakaan yang ada pada jalan tol layang MBZ didapatkan hasil pada bulan Januari-Oktober sebanyak 22 kecelakaan pada lokasi Blacklink pada jalur A sebanyak 4 Blacklink dan pada jalur B 6 Blacklink yang teridentifikasi sebagai daerah rawan kecelakaan, dimana ruas yang memiliki jumlah kecelakaan yang tertinggi.
5. Faktor Penyebab kecelakaan di jalan tol layang MBZ adalah dari pengemudi sebanyak 9 kejadian. Faktor kendaraan sebanyak 13 kejadian, meliputi kurang antisipasi dan mengantuk. Faktor jalan meliputi jalan yang rusak dan faktor lingkungan tidak pernah terjadi.
6. Tingkat kecelakaan lalu lintas pada ruas tol layang MBZ
  - a. Tingkat kecelakaan per jalur berdasarkan dari jalur lalu lintas A dan jalur lalu lintas B pada tol Layang MBZ kecelakaan tertinggi tahun 2021 dengan total 22 kejadian dengan 4 titik Blacklink pada jalur A dan Jalur Bandung dengan 6 titik Blacklink.

## **V.2 Saran**

### **V.2.1 Bagi Tol Layang MBZ**

Dari pembahasan penelitian dapat ditarik saran sebagai berikut:

1. Melakukan Penambahan VMS pada On Rem Tol Layang MBZ yang berisikan pemberitahuan pemberitahuan kepada pengguna jalan mengenai kondisi tol Layang MBZ. Agar pengguna jalan dapat mempersiapkan diri dan juga kendaraan (Bahan bakar, air radiator), karena banyaknya kasus kendaraan yang kehabisan bahan bakar dan kehabisan air radiator.
2. Melakukan Perbaikan Konstruksi pada parapet yang renggang yang dikhawatirkan dapat membahayakan pengguna jalan yang berhenti di bahu jalan karena kendaraan yang bermasalah.

3. Melakukan Pemeliharaan dan pengecekan rutin pada drainase Tol Layang MBZ terutama pada parking bay agar tidak terjadi genangan air pada saat hujan .
4. Melakukan Perawatan dan perbaikan pada portal on rem yang sering tertabrak oleh pengemudi dikarenakan mengantuk dan menambahkan Rumble Strip pada setiap On rem agar pengguna jalan yang mengantuk bisa lebih konsentrasi dalam berkendara.
5. Melakukan Pengecekan rutin dan pemeliharaan pada setiap Expansion Joint agar tidak ada batu atau besi yang dapat mengganggu pengguna jalan.
6. Perlunya penambahan Rambu Peringatan jalan bergelombang pada KM 19 dimana pada KM 21 Jalur A terdapat jalan yang terlalu bergelombang yang mengakibatkan dalam beberapa bulan terakhir banyaknya kecelakaan di link tersebut.
7. Perlunya penambahan rambu peringatan hati hati rawan tergelincir atau pemasangan pada VMS ketika cuaca di jalan tol sedang hujan.

#### V.2.2 Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Dari pembahasan penelitian dapat ditarik saran sebagai berikut:

1. Untuk memudahkan proses pengambilan data primer, alat-alat survei perlu ditambah, karena pada lokasi PKP yang memiliki cakupan wilayah yang luas membutuhkan alat yang lebih banyak sehingga proses pengambilan data dapat diselesaikan lebih cepat. Adapun alat-alat yang dimaksud yaitu: Speed gun dan video recorder (HandyCam).
2. Menyiapkan materi untuk PKP berikutnya agar dapat dilakukan analisis terhadap tingkat kelelahan pengemudi untuk menentukan lokasi-lokasi kelelahan pengemudi. Diperlukan juga materi yang aplikatif tentang manajemen kecepatan agar ilmunya dapat diterapkan langsung di lokasi PKP, terutama untuk lokasi-lokasi yang memiliki karakteristik kecepatan yang tinggi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Jenderal Bina Marga, Direktorat. 1997. "Highway Capacity Manual Project (HCM)." Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1(I):564.
- Kemenhub. 2015. "PM 111 Tahun 2015.Pdf."
- Menteri Perhubungan. 2014. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. Pm 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas." Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 115 Tahun 2018 1–8.
- Mokoginta, Aditya Kinarang. 2011. "Analisa Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Ambon." Penelitian 36.
- Oktopianto, Yogi, and Sindy Pangesty. 2021. "Analisis Daerah Lokasi Rawan Kecelakaan Jalan Tol Tangerang-Merak." Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety) 8(1):26–37. doi: 10.46447/ktj.v8i1.301.
- Perhubungan, Menteri, and Republik Indonesia. 2014. "Menteri Perhubungan Republik Indonesia."