

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan evaluasi gap analisis diperoleh hasil sebagai berikut :

- Marka sudah dilaksanakan sesuai peraturan Permen Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 pasal 18, 28, 29 dan peraturan Permen Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 pasal 16. Jarak pemasangan antar rambu *chevron* rata rata 170 m tidak sesuai dengan peraturan Permen Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 lampiran tabel 12 dimana jarak antar rambu *chevron* maksimum 150 m untuk radius > 2.000 m. Pemasangan reflektor pada pagar pengaman tidak sesuai dengan peraturan Permen Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 pasal 7 jarak reflektor seharusnya 20 m pelaksanaan dilapangan dipasang dengan jarak 25 m. Pemasangan patok pengarah tidak sesuai dengan peraturan Permen Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 pasal 28, jarak patok pengarah seharusnya 20 m pelaksanaan dilapangan dipasang dengan jarak 25 m. Pemasangan rambu *chevron* pada median jalan tol ukurannya 75 x 90 m sudah sesuai dengan peraturan peraturan Permen Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 Lampiran Tabel II No. 11d dan 11e tetapi tidak memenuhi peraturan Permen Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 Pasal 35 berjarak paling sedikit 0,3 m dari tepi luar median karena lebar median 0,8 m terlalu kecil.
- Fitur sisi jalan belum direncanakan berdasarkan konsep sisi jalan berkeselamatan. Tinggi timbunan melebihi 1 m dengan lereng timbunan lebih curam dari 1 : 2 tergolong kritis menurut Instruksi Direktorat Jenderal Bina Marga No : 02/IN/Db/2012 Tentang Panduan Teknis Rekayasa Keselamatan Jalan Direktorat Jenderal Bina Marga, penambahan pemasangan pagar pengaman semi kaku sepanjang 7.346 m didaerah kritis bertujuan untuk melindungi kendaraan lepas kendali tidak terguling.

Pembongkaran dan pemasangan pagar pengaman semi kaku sepanjang 162 m pada sambungan transisi di parapet untuk melindungi kendaraan lepas kendali tidak menabrak ujung parapet. Untuk menghilangkan potensi *hazard* sisi jalan perlu dilakukan modifikasi pagar pengaman semi kaku dengan cara memperpendek jarak antar tiang pagar pengaman sehingga diperlukan penambahan tiang pagar pengaman sebanyak 252 batang pada sambungan transisi parapet, rambu type B1,B2 , D2 dan tiang PJU. Perlu dipasang bantalan kecelakaan pada nose dan U turn sebanyak 14 unit karena mempunyai potensi *hazard* .

5.2 **Saran**

1. Demi keselamatan pengguna jalan, PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri diharapkan segera melakukan perbaikan secara bertahap terhadap fitur yang membahayakan pengguna jalan.
2. PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri diharapkan melakukan review desain terhadap perencanaan ruas tol kertosono Kediri yg lebih berkeselamatan.
3. Konsep sisi jalan yang berkeselamatan diharapkan masuk didalam kriteria desain jalan tol dan diatur oleh Peraturan Menteri.
4. Pada penelitian selanjutnya melakukan review Undang Undang, Peraturan Menteri dan Petunjuk Teknis tentang *hazard* sisi jalan.
5. Perlu dilakukan modifikasi rambu chevron yang terpasang pada median jalan tol dengan lebar 0,8 m, misalnya menggunakan sistem digital dengan ukuran kecil tapi dimalam hari bisa terlihat sangat jelas.