

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

5.1. Gambaran Umum Lokasi Studi

Studi dilakukan pada provinsi daerah istimewa Yogyakarta yaitu pada salah satu jalan alteri lingkaran utara Yogyakarta yang mengitari kota Yogyakarta. Fungsi jalan arteri lingkaran Yogyakarta adalah untuk mengurangi kepadatan kendaraan yang berpergian melewati kota Jogja seperti misalnya Solo – Magelang, Bantul – Solo, atau pun Bantul – Magelang. Lokasi penelitian ini berada di bagian Jalan alteri lingkaran utara Yogyakarta, yang berada pada kabupaten Sleman dimana letak geografis kabupaten Sleman berada pada posisi geografis diantara $110^{\circ}13'00''$ - $110^{\circ}33'00''$ Bujur Timur dan $7^{\circ}34'51''$ - $7^{\circ}47'03''$ Lintang Selatan dan luas wilayah $574,82 \text{ km}^2$ dengan batasan wilayah :

- Sebelah Utara berbatasan dengan: Kabupaten Magelang dan Kabupaten Boyolali (Provinsi Jawa Tengah).
- Sebelah Timur berbatasan dengan: Kabupaten Klaten (Provinsi Jawa Tengah).
- Sebelah Barat berbatasan dengan: Kabupaten Kulon Progo (Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta) dan Kabupaten Magelang (Provinsi Jawa Tengah).

- Sebelah Selatan berbatasan dengan: Kota Yogyakarta, Kabupaten Bantul, dan Kabupaten Gunung Kidul (Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta).

5.2. Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk yang ada pada Kabupaten Sleman berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Sleman Tahun 2015 berjumlah 1.075.126 jiwa dengan luas wilayah 57.482 ha atau 574,82 km².

Tabel 5.1. Jumlah penduduk Kabupaten Sleman tahun 2011-2015

No	Tahun	Laki-Laki		Perempuan		Jumlah
		Jiwa	%	Jiwa	%	
1	2011	560.146	49,70	566.742	50,30	1.126.888
2	2012	564.978	49,71	571.624	50,29	1.136.602
3	2013	521.444	44,79	525.881	50,21	1.047.325
4	2014	539.731	50,78	523.071	49,22	1.062.802
5	2015*)	538.074	50,05	537.052	49,95	1.075.126

(Sumber: RKPd, Bappeda Kabupaten Sleman Provinsi DIY, tahun 2017)

5.3. Data Kecelakaan

Jumlah kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sleman, khususnya di jalan alteri utara Yogyakarta berdasarkan data kecelakaan dari Satlantas Polres Sleman tercatat sebanyak 208 kejadian dalam kurun waktu dua tahun 8 bulan, antara 2012-2014 yang telah memakan korban sebanyak 311 jiwa terdiri dari 253 luka ringan, 36 luka berat dan 22 meninggal dunia dalam kecelakaan

Tabel 5.2. Jumlah kecelakaan 2012-2014

Tahun	Jumlah Kejadian	Jenis Korban			Jumlah Korban
		MD	LB	LR	
2012	107	16	32	113	161
2013	76	4	2	108	114
2014	25	2	2	32	36
Total	208	22	36	253	311

(Sumber : analisis)

5.4. Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Kendaraan

Dilihat dari jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Alteri Ring Road Utara Yogyakarta yakni kendaraan roda 2 (Sepeda Motor) dengan banyak 279 unit sepeda motor yang tercatat.

Tabel 5.3. Kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis kendaraan di ruas jalan Alteri Ring Road Utara Yogyakarta

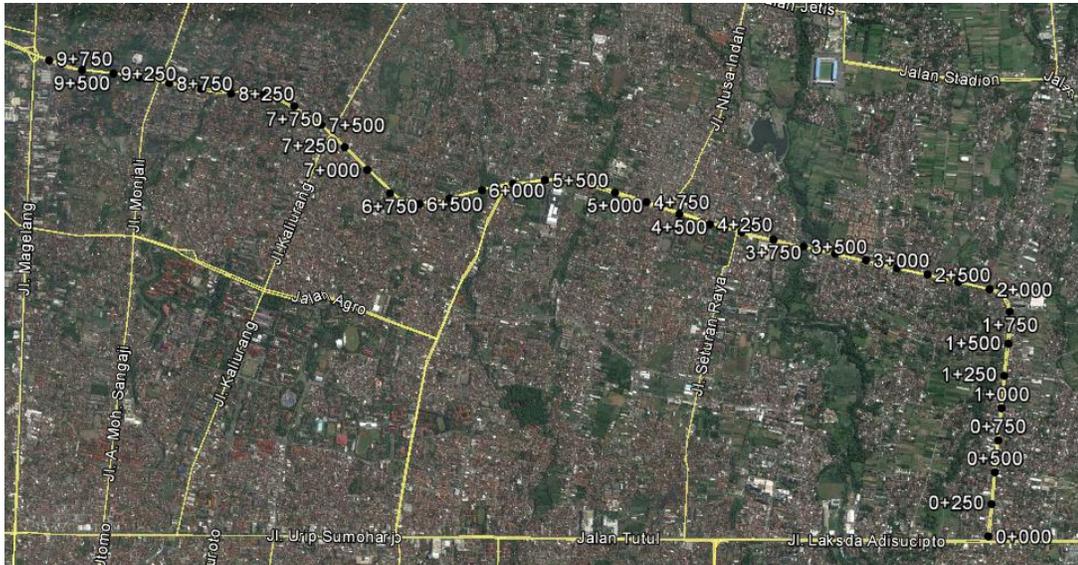
Tahun	Jenis Kendaraan Bermotor yang terlibat				Kendaraan Tak bermotor	Pejalan Kaki
	Jumlah Kejadian	Sepeda Motor	Kendaraan Ringan	Kendaraan Berat		
2012	107	145	4	6	7	5
2013	76	98	44	1	3	7
2014	25	36	11	0	0	2
Total	208	279	59	7	10	14

(Sumber: analisis)

5.5. Inspeksi Keselamatan Jalan

Berdasarkan kegiatan inspeksi keselamatan jalan yang dilakukan, untuk setiap kegiatan di lapangan terbagi atas beberapa stasiun, dapat dilihat pada gambar 5.1.

Kegiatan inspeksi yang dilakukan ini memiliki panjang 9,841 km, setiap stasiun yang akan dilakukan inspeksi memiliki informasi berdasarkan permasalahan yang didapati lokasi tersebut.



Gambar 5.1. Penempatan STA
(Sumber: Google eart)

5.5.1. Identifikasi Permasalahan dan usulan penanganan

Berdasarkan hasil inspeksi yang dilakukan, didapati beberapa kejadian yang terjadi di setiap stasiunnya diantaranya:

1. STA 0+000 sampai STA 0+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 0+250 sampai sta 0+500 dengan pengamatan visual dan pengambilan gambar pada lokasi yang sudah ditentukan, didapati beberapa catatan dan gambaran kejadian sehingga dapat dilihat pada tabel 5.4.

Tabel 5.4. STA 0+250 sampai STA 0+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1		
	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi sisi kiri jalan yang terdapat beberapa lubang serta berpotensi dapat memperluas kerusakan dan dapat berpotensi menyebabkan kecelakaan 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan penambalan pada lokasi tersebut agar air tidak masuk pada lubang sehingga dapat merusak badan jalan serta menghindari pengguna jalan terjebak pada lubang yang menyebabkan pengendara hilang kendali dan berpotensi menyebabkan kecelakaan

Tabel 5.4. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi sisi kiri jalan yang terdapat beberapa lubang serta berpotensi dapat memperluas kerusakan dan dapat berpotensi menyebabkan kecelakaan 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan penambalan pada lokasi tersebut agar air tidak masuk pada lubang sehingga dapat merusak badan jalan serta menghindari pengguna jalan terjebak pada lubang yang menyebabkan pengendara hilang kendali dan berpotensi menyebabkan kecelakaan

Tabel 5.4. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="344 1003 1052 1092">- Terdapat kondisi lampu jalan yang mati pada kanan jalan</p>	 <p data-bbox="1152 1003 1934 1149">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.4. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi rambu jalan yang rusak - lampu delineator yang tidak menyala 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan perbaikan pada rambu agar pengguna kendaraan bermotor dapat menggunakan lajur kiri - Dilakukan perbaikan pada lampu delineator agar pengguna jalan pada malam hari dapat melihat tanda adanya sebuah objek dan menghindari kendaraan tidak menabrak bagian depan sepalator

Tabel 5.4. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
5	 <p data-bbox="344 987 1094 1073">- Terdapat rambu yang kondisinya tidak berfungsi sama sekali</p>	 <p data-bbox="1152 987 1902 1127">- Dilakukan pemotongan pada tiang rambu tersebut agar pengguna jalan tidak bingung saat melintasi daerah tersebut</p>

Berdasarkan tabel 5.4 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan serta diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Tambahan berupa masukan seperti penampatan baris marka pengarah menjadi dua baris sebagai mana yang ada dalam aturan Standar Produk untuk Jalan Kota, Februari 1987 berupa dua baris marka panah yang mengkoordinasikan antara pengguna jalan dengan marka pengarah di lengan persimpangan APILL (alat pemberi isyarat lalu lintas) sangat di ajurkan untuk keselamatan jalan. Pengguna jalan yang diinformasikan untuk mengarahkan kendaraannya mengikuti lajur yang akan di pilih seperti marka berbelok ke arah kiri mengikuti APILL maupun tidak, marka lurus wajib mengikuti APILL, serta marka arah kanan lurus yang wajib mengikuti APILL yang terdapat pada daerah persimpangan dengan kondisi eksisting yang memiliki satu baris marka pengarah, maka di tambah menjadi dua baris dengan penempatan marka pengarah untuk baris ke dua sebagai fungsi untuk memberi tahu pengguna jalan untuk bersiap mengambil lajur dan marka baris pertama yang berjarak 20 meter sesudah marka arah panah kedua dengan menetapkan pengguna jalan pada posisi yang sudah di putuskan dalam keadaan untuk mengikuti APILL maupun tidak mengikuti APILL dengan keadaan belok kiri jalan terus. Informasi yang diberikan sangat membantu pengguna jalan dalam melewati atau mengikuti APILL dengan tetap tertib dan tidak mengalami konflik memotong lajur yang menyebabkan konflik pada lengan persimpangan. Untuk kondisi eksisting persimpangan dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 1) dan

usulan penanganan sebagai mana dimaksudkan dapat dilihat pada lampiran (usulan no halaman 1). Untuk titik lokasi kejadian pada sta 0+000 sampai sta 0+250 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 1).

2. STA 0+250 sampai STA 0+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 0+250 sampai sta 0+500 dengan pengamatan visual dan pengambilan gambar pada lokasi yang sudah ditentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.5

Tabel 5.5. STA 0+250 sampai STA 0+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 984 989 1019">- Kondisi lampu yang mati pada sisi kanan jalan</p>	 <p data-bbox="1188 984 1944 1127">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Berdasarkan tabel 5.5 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk titik lokasi kejadian pada sta 0+250 sampai sta 0+500 dapat dilihat pada Lampiran (kondisi eksisting no hal 1 dan 2).

3. STA 0+500 sampai STA 0+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 0+500 sampai sta 0+750 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.6

Tabel 5.6. STA 0+500 sampai STA 0+750

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 984 989 1019">- Kondisi lampu yang mati pada sisi kanan jalan</p>	 <p data-bbox="1150 984 1944 1130">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Berdasarkan tabel 5.6, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 0+500 sampai sta 0+750 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 2 dan 3).

4. STA 0+750 sampai STA 1+000

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 0+750 sampai sta 1+000 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah ditentukan maka tidak didapati permasalahan yang mengganggu keselamatan jalan sepanjang sta tersebut, dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 3 dan 4).

5. STA 1+000 sampai STA 1+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 1+000 sampai sta 1+250 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, maka tidak di dapati permasalahan yang mengganggu keselamatan jalan sepanjang stasiun tersebut, dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 4 dan 5).

6. Stasiun 1+250 sampai 1+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada stasiun 1+250 sampai 1+500 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah ditentukan, maka didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.7

Tabel 5.7. STA 1+250 sampai STA 1+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="346 950 1094 1127">- Kondisi lampu jalan yang mati pada kedua sisi yaitu kiri dan kanan</p>	 <p data-bbox="1165 950 1913 1127">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.7. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="344 971 989 1000">- Kondisi lampu yang mati pada sisi kanan jalan</p>	 <p data-bbox="1163 971 1997 1110">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.7. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3		
	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi U-turn yang tidak terdapat rambu putar arah 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pemasangan rambu putar arah agar pengemudi tahu bahwa terdapat titik putar arah

Tabel 5.7. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <p data-bbox="344 946 850 979">- Kondisi marka yang mulai terhapus</p>	 <p data-bbox="1161 946 1944 1141">- Dilakukan pengecatan kembali agar dapat memberi informasi kepada pengguna jalan jika pengguna jalan sudah keluar dari badan jalan dalam setiap kondisi cuaca dan waktu</p>

Berdasarkan tabel 5.7 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan serta diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Masukan berupa usulan tambahan juga diberikan pada daerah putaran atau balik arah, karena pada daerah tersebut masih terdapat marka garis putus-putus atau pada daerah tersebut masih diijinkan untuk melakukan kegiatan mendahului. Dalam hal ini, masukan yang diberikan pada daerah putar arah yaitu tidak diijinkannya untuk melakukan kegiatan mendahului. Faktor penyebab tidak di ijkannya kegiatan mendahului adalah jarak pandang yang di terima kendaraan saat berada dibelakang kendaraan yang memperlambat kendaraan menjadi minim, maka ada kemungkinan kendaraan yang berada di belakang kendaraan yang memperlambat kendaraan akan melakukan kegiatan mendahului dari sisi kiri jalur. Kegiatan mendahului menjadi berbahaya apabila dari arah sebaliknya terdapat kendaraan yang berputar arah, karena dapat menciptakan titik konflik tabrakan samping yang mengakibatkan kecelakaan pada lokasi putar arah. Untuk itu usulan pada daerah tersebut di ubah menjadi daerah dilarang untuk mendahului, dengan cara pemasangan garis marka panjang pada daerah putar arah. Gambar kondisi eksisting marka dapat di lihat pada lampiran (kondisi eksisting 5 dan 6) dan sesudah maka dapat dilihat pada lampiran (usulan no halaman 5). Untuk lokasi kejadian pada sta +250 sampai sta 1+500 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting 5 dan 6).

7. STA 1+500 sampai STA 1+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 1+500 sampai sta 1+750 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah ditentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.8

Tabel 5.8. STA 1+500 sampai STA 1+750

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 951 1115 1036">- Kondisi lampu jalan yang mati pada kedua sisi yaitu kiri dan kanan</p>	 <p data-bbox="1142 951 1942 1094">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.8. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="338 967 1104 1057">- Kondisi lampu jalan yang mati pada kedua sisi yaitu kiri dan kanan</p>	 <p data-bbox="1157 967 1923 1114">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.8. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="344 946 1129 1032">- Kondisi lampu jalan yang mati pada kedua sisi yaitu kiri dan kanan</p>	 <p data-bbox="1159 946 1944 1143">- Dilakukan pengecekan dan perbaikan guna untuk penerangan saat malam hari pada jalan agar pengemudi dapat melihat daerah sekitar apa bila ada yang ingin lewat.</p>

Tabel 5.8. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4		
	<ul style="list-style-type: none"> - Jumlah rambu pengarah yang sangat minim pada daerah tikungan 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan penambahan rambu <i>chevron</i> pengarah guna pengguna jalan dapat diberi informasi

Tabel 5.8. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
5	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi jalan yang bergelombang akibat penambalan - Marka yang terhapus - Rambu yang terhalang dahan - Tiang listrik yang terlalu dekat dengan bibir aspal jalan 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pengecatan pada garis marka yang hilang akibat penambalan - Dilakukan penebangan pada dahan pohon yang menghalangi rambu - Dilakukan pemindahan tiang listrik yang berada dekat pada badan jalan

Berdasarkan tabel 5.8, didapati beberapa permasalahan yang mana berpengaruh pada keselamatan jalan untuk itu diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan itu sendiri. Lokasi kejadian pada sta 1+500 sampai sta 1+750 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 6)

8. Stasiun 1+750 sampai 2+000

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 1+750 sampai sta 2+000 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.9

Tabel 5.9. STA 1+750 sampai STA 2+000

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 951 1117 987">- Kondisi dua tiang lampu jalan yang mati pada sisi kanan</p>	 <p data-bbox="1163 951 1936 1094">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari.</p>

Tabel 5.9. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="346 966 1031 1003">- Kondisi lampu jalan yang mati pada sisi yaitu kiri</p>	 <p data-bbox="1173 966 1942 1112">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.9. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3		
	<ul style="list-style-type: none"> - Pada lokasi inspeksi terdapat rambu pengarah, akan tetapi masih kurang karena yang di tempatkan hanya 2 buah saja 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan penambahan rambu <i>chevron</i> pengarah agar pengguna jalan lebih banyak informasi

Tabel 5.9. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4		
	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi marka yang mulai terhapus 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pengecatan kembali pada marka yang sudah mulai terhapus

Tabel 5.9. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
5	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi marka yang mulai terhapus - Uji coba pengalihan lajur setidaknya di patenkan - Sisi trotoar yang warnanya mulai pudar 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pengecatan kembali pada marka yang terhapus - Dilakukan pemasangan sepalator pada daerah pindah lajur - Dilakukan pengecatan pada sisi trotoar

Tabel 5.9. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
6	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi bahu jalan yang terdapat pasir dan lebih tinggi dari badan jalan sehingga material pasir masuk ke badan jalan - Kondisi marka yang tertutup material pasir dan mulai terhapus 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pembersihan material pasir yang masuk ke badan jalan agar pada saat pengereman pada daerah berpasir, pengguna tidak menalami slip yang berlebihan dan, - Dilakukan pengecatan kembali marka yang mulai terhapus

Berdasarkan tabel 5.9, didapati beberapa permasalahan yang penting untuk keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Lokasi kejadian pada sta 1+750 sampai sta 2+000 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 6 dan 7).

9. STA 2+000 sampai STA 2+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 2+000 sampai sta 2+250 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.10

Tabel 5.10. STA 2+000 sampai STA 2+250

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 951 1115 1036">- Kondisi dua tiang lampu jalan yang mati pada sisi kanan</p>	 <p data-bbox="1142 951 1923 1094">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.10. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi pengaman jalan yang tidak menggunakan penutup ujung pengaman - Warna median yang mulai memudar 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan penambahan pada pengaman tepi khususnya pada bagian ujung pengaman dengan menambahkan ujung pengaman pendekat melengkung - Dilakukan pengecatan pada median jalan

Tabel 5.10. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi rambu yang sama pada titik penyampaian yang sama - Kondisi marka jalan yang mulai terhapus 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pengecatan kembali untuk marka jalan yang mulai terhapus dan - Dilakukan pencopotan pada rambu yang berlebihan

Tabel 5.10. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4		
	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi marka jalan yang tertutup material pasir, dan - Rambu <i>chevron</i> yang dalam kondisi miring dan penyok 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pembersihan terhadap material pasir yang masuk ke badan jalan, dan - Dilakukan perbaikan pada rambu <i>chevron</i> dan penambahan rambu <i>chevron</i>.

Tabel 5.10. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
5	 <p data-bbox="342 1013 919 1049">- Kondisi marka jalan yang mulai terhapus</p>	 <p data-bbox="1163 1013 1835 1105">- Dilakukan pengecatan kembali agar marka dapat berfungsi optimal</p>

Berdasarkan tabel 5.10, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan untuk mendukung keselamatan jalan. Lokasi kejadian pada sta 2+000 sampai sta 2+250 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 7 dan 8).

10. STA 2+250 sampai STA 2+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 2+250 sampai sta 2+500 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah ditentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.11.

Tabel 5.11. STA 2+250 sampai STA 2+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 951 850 987">- Kondisi marka yang mulai terhapus</p>	 <p data-bbox="1142 951 1942 1040">- Dilakukan pengecatan kembali terhadap marka jalan yang terhapus</p>

Tabel 5.11. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2		
	<p>- Terdapat rambu yang berlebihan pada titik yang sama dengan arti yang sama.</p>	<p>- Dilakukan pemotongan pada rambu jalan yang berlebihan</p>

Berdasarkan tabel 5.11 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan untuk mendukung keselamatan jalan. Lokasi kejadian pada sta 2+250 sampai sta 2+500 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 8 dan 9).

11. STA 2+500 sampai STA 2+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 2+500 sampai sta 2+750 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah ditentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.12.

Tabel 5.12. STA 2+500 sampai STA 2+750

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 951 1062 987">- Kondisi lampu jalan yang mati pada sisi kanan jalan</p>	 <p data-bbox="1125 951 1944 1094">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Berdasarkan tabel 5.12 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan serta diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Masukan berupa usulan tambahan juga diberikan pada daerah putaran atau balik arah, karena pada daerah tersebut masih terdapat marka garis putus-putus atau pada daerah tersebut masih diijinkan untuk melakukan kegiatan mendahului. Dalam hal ini, masukan yang diberikan pada daerah putar arah yaitu tidak diijinkannya untuk melakukan kegiatan mendahului. Faktor penyebab tidak diijinkannya kegiatan mendahului adalah jarak pandang yang di terima kendaraan saat berada dibelakang kendaraan yang memperlambat kendaraan menjadi minim, maka ada kemungkinan kendaraan yang berada di belakang kendaraan yang memperlambat kendaraan akan melakukan kegiatan mendahului dari sisi kiri jalur. Kegiatan mendahului menjadi berbahaya apabila dari arah sebaliknya terdapat kendaraan yang berputar arah, karena dapat menciptakan titik konflik tabrakan samping yang mengakibatkan kecelakaan pada lokasi putar arah. Untuk itu usulan pada daerah tersebut di ubah menjadi daerah dilarang untuk mendahului, dengan cara pemasangan garis marka panjang pada daerah putar arah. Gambar kondisi eksisting marka dapat di lihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 9 dan 10) dan usulan dapat dilihat pada lampiran (usulan no halaman 9). Untuk lokasi kejadian pada sta 2+500 sampai sta 2+750 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 9 dan 10).

12. STA 2+750 sampai STA 3+000

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 2+750 sampai sta 3+000 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.13

Tabel 5.13. STA 2+270 sampai STA 3+000

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 987 1031 1024">- Kondisi lampu jalan yang mati pada sisi kiri jalan</p>	 <p data-bbox="1142 987 1944 1133">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.13. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="344 971 1115 1057">- Terdapat kondisi lampu jalan yang mati pada sisi kanan dan kiri jalan</p>	 <p data-bbox="1142 971 1944 1110">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Berdasarkan tabel 5.13 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan untuk mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 2+750 sampai sta 3+000 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 10 dan 11).

13. STA 3+000 sampai STA 3+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada stasiun 3+000 sampai 3+250 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah maka tidak di dapati permasalahan yang mengganggu keselamatan jalan sepanjang sta tersebut, dapat dilihat pada Lampiran (kondisi eksisting no halaman 11).

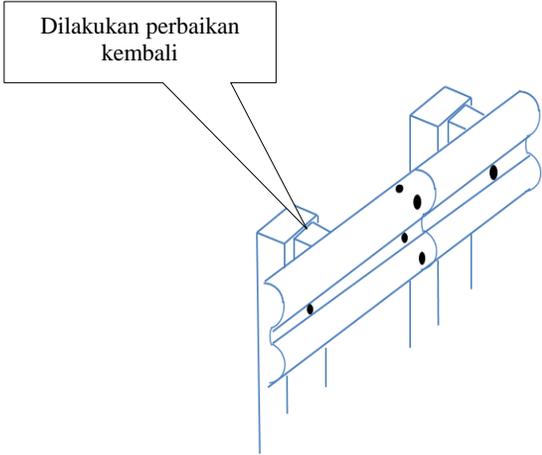
14 STA 3+250 sampai STA 3+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 3+250 sampai sta 3+500 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.14

Tabel 5.14. STA 3+250 sampai STA 3+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 1024 1115 1112">- Terdapat kondisi lampu jalan yang mati pada sisi kanan jalan</p>	 <p data-bbox="1152 1024 1923 1166">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari.</p>

Tabel 5.14. Lanjutan

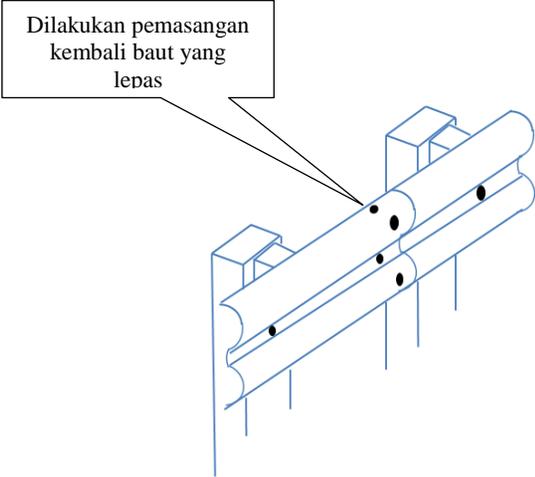
No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <ul style="list-style-type: none"> - Terdapat pengaman tepi jalan yang kondisinya sudah rusak - kondisi permukaan jalan yang semakin tinggi sehingga jarak antara tinggi badan jalan dengan pagar pengaman menjadi dekat dan dapan menyebabkan kendaraan dapat <i>cross</i> pagar pengaman 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan perbaikan guna pengaman tepi dapat berfungsi dengan baik - Dilakukan perbaikan pada beda tinggi pagar dengan muka jalan.

Berdasarkan tabel 5.14 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan untuk mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 3+250 sampai sta 3+500 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 11 dan 12).

14. STA 3+500 sampai STA 3+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 3+500 sampai sta 3+750 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.15

Tabel 5.15. STA 3+500 sampai STA 3+750

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 987 1115 1073">- Terdapat pengaman tepi jalan yang kondisinya baut pengaman dalam keadaan hilang</p>	 <p data-bbox="1178 461 1451 558">Dilakukan pemasangan kembali baut yang lepas</p> <p data-bbox="1146 987 1923 1187">- Dilakukan pemasangan pada tempat baut yang terlepas agar pagar pengaman saat menghadapi benturan menjadi satu kesatuan dalam menahan beban akibat tabrakan yang hendak keluar jalur.</p>

Berdasarkan tabel 5.15 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan untuk mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 3+500 sampai sta 3+750 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 12 dan 13).

15. STA 3+750 sampai STA 4+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 3+750 sampai sta 4+250 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.16

Tabel 5.16. STA 3+750 sampai STA 4+250

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 1024 1115 1114">- Kondisi lampu delineator yang rusak pada lengan barat simpang</p>	 <p data-bbox="1144 1024 1944 1114">- Dilakukan perbaikan pada delineator yang rusak agar delineator dapat berfungsi kembali dengan baik</p>

Tabel 5.16. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi lampu delineator yang rusak pada lengan timur - Kondisi rambu tidak ada 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan perbaikan pada delineator yang rusak agar delineator dapat berfungsi kembali dengan baik - Dilakukan pemasangan rambu

Tabel 5.16. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="348 1019 1041 1055">- Kondisi marka yang mulai terhapus atau memudar</p>	 <p data-bbox="1146 1019 1944 1107">- Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka yang mulai memudar</p>

Tabel 5.16. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <p data-bbox="344 984 1115 1073">- Kondisi lengan simpang yang tidak memiliki marka dan rambu yang terhalang baliho iklan</p>	 <p data-bbox="1152 984 1944 1073">- Dilakukan pemasangan marka jalan dan pencopotan baliho yang menghalai rambu jalan</p>

Tabel 5.16. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
5	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi rambu yang di coret- coret, dan - Marka tepi jalan yang mulai memudar 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pengecatan kembali pada marka tepi jalan yang mulai terhapus - Dilakukan penggantian rambu yang terkena coretan dan mulai memudar

Berdasarkan tabel 5.16 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan serta diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Tambahan berupa masukan seperti penempatan baris marka pengarah menjadi dua baris sebagai mana yang ada dalam aturan Standar Produk untuk Jalan Kota, Februari 1987 berupa dua baris marka panah yang mengkoordinasikan antara pengguna jalan dengan marka pengarah di lengan persimpangan APILL (alat pemberi isyarat lalu lintas) sangat di ajurkan untuk keselamatan jalan. Pengguna jalan yang diinformasikan untuk mengarahkan kendaraannya mengikuti lajur yang akan di pilih seperti marka berbelok ke arah kiri mengikuti APILL maupun tidak, marka lurus wajib mengikuti APILL, serta marka arah kanan lurus yang wajib mengikuti APILL yang terdapat pada daerah persimpangan dengan kondisi eksisting yang memiliki satu baris marka pengarah, maka di tambah menjadi dua baris dengan penempatan marka pengarah untuk baris ke dua sebagai fungsi untuk memberi tahu pengguna jalan untuk bersiap mengambil lajur dan marka baris pertama yang berjarak 20 meter sesudah marka arah panah kedua dengan menetapkan pengguna jalan pada posisi yang sudah di putuskan dalam keadaan untuk mengikuti APILL maupun tidak mengikuti APILL dengan keadaan belok kiri jalan terus. Informasi yang diberikan sangat membantu pengguna jalan dalam melewati atau mengikuti APILL dengan tetap tertib dan tidak mengalami konflik memotong lajur yang menyebabkan konflik pada lengan persimpangan. Untuk kondisi eksisting

persimpangan dapat di lihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 13,14 dan 15) dan usulan penanganan sebagai mana di maksudkan dapat di lihat pada lampiran (usulan no hal 13). Dalam hal lokasi kejadian pada sta 3+750 sampai sta 4+250 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 13,14 dan 15).

16. STA 4+250 sampai STA 4+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 4+250 sampai sta 4+500 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.17

Tabel 5.17. STA 4+250 sampai STA 4+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 987 1098 1073">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kiri</p>	 <p data-bbox="1119 987 1921 1133">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.17. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2		
	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat lokasai yang kurang rambu dan perlu di adakan rambu dilarang putar arah dan marka yang perlu di pertegas 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pengecatan marka pada jalan yang tidak terdapat marka jalan

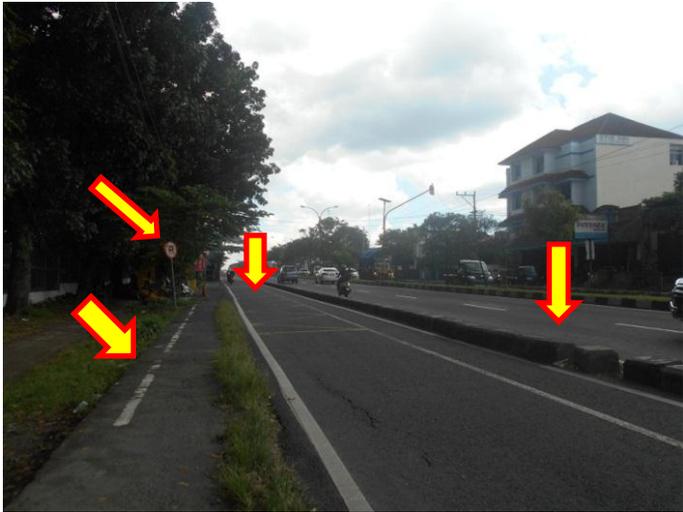
Tabel 5.17. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="344 1019 1096 1109">- Terdapat lokasai yang kurang rambu dan perlu di adakan rambu putar arah</p>	 <p data-bbox="1123 1019 1923 1109">- Dilakukan pemasangan rambu agar pengemudi dapat informasi bahwa di depan terdapat titik balik arah</p>

Tabel 5.17. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <ul style="list-style-type: none"> - Perlu diadakan penandaan dan perbaikan pada jalan yang kondisinya berlubang serta penerangan pada marka bus 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan penambalan karena dapat menyebabkan pengguna jalan masuk ke lubang dan dapat menyebabkan hilang kendali - Dilakukan pengacatan kembali pada garis marka sehingga pengguna jalan dapat mengetahui daerah dimana bus akan menggunakan wilayahnya

Tabel 5.17. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
5	 <p data-bbox="342 982 1098 1128">- Terdapat rambu dalam kondisi miring ,kareb yang rusak, marka yang mulai terhapus,serta marka yang tidak digunakan</p>	 <p data-bbox="1119 982 1927 1177">- Dilakukan perbaikan pada marka dan rambu sehingga pengguna jalan dapat mengetahui dimana bus trans akan gunakan lajurnya dan pengguna jalan tidak di ijinan untuk parkir di daerah tersebut.</p>

Berdasarkan tabel 5.17 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan serta diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Masukan berupa usulan tambahan juga diberikan pada daerah putaran atau balik arah, karena pada daerah tersebut masih terdapat marka garis putus-putus atau pada daerah tersebut masih diijinkan untuk melakukan kegiatan mendahului. Dalam hal ini, masukan yang diberikan pada daerah putar arah yaitu tidak diijinkannya untuk melakukan kegiatan mendahului. Faktor penyebab tidak di ijkannya kegiatan mendahului adalah jarak pandang yang di terima kendaraan saat berada dibelakang kendaraan yang memperlambat kendaraan menjadi minim, maka ada kemungkinan kendaraan yang berada di belakang kendaraan yang memperlambat kendaraan akan melakukan kegiatan mendahului dari sisi kiri jalur. Kegiatan mendahului menjadi berbahaya apabila dari arah sebaliknya terdapat kendaraan yang berputar arah, karena dapat menciptakan titik konflik tabrakan samping yang mengakibatkan kecelakaan pada lokasi putar arah. Untuk itu usulan pada daerah tersebut di ubah menjadi daerah dilarang untuk mendahului, dengan cara pemasangan garis marka panjang pada daerah putar arah. Gambar kondisi eksisting marka dapat di lihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 15) dan sesudah maka dapat dilihat pada lampiran (usulan no halaman 14). Lokasi kejadian pada sta 4+250 sampai sta 4+500 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 15).

17. STA 4+500 sampai STA 4+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 4+500 sampai sta 4+750 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.18

Tabel 5.18. STA 4+500 sampai STA 4+750

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 1024 1098 1114">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan</p>	 <p data-bbox="1125 1024 1923 1170">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.18. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="344 1003 961 1040">- Terdapat rambu jalan yang terhalangi pohon</p>	 <p data-bbox="1123 1003 1923 1149">- Dilakukan penebangan pada dahan pohon yang menghalangi agar pengguna jalan dapat melihat informasi rambu dengan jelas</p>

Berdasarkan tabel 5.18 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan untuk mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 4+500 sampai sta 4+750 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 15 dan 16).

18. STA 4+500 sampai STA 4+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 4+750 sampai sta 5+000 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.19

Tabel 5.19. STA 4+750 sampai STA 5+000

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 987 1115 1073">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan</p>	 <p data-bbox="1150 987 1923 1133">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Berdasarkan tabel 5.19 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 4+750 sampai sta 5+000 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 16 dan 17).

19. STA 5+000 sampai STA 5+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 5+000 sampai sta 5+250 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.20

Tabel 5.20. STA 5+000 sampai STA 5+250

No	Eksisting	Usulan penanganan
1		
	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kiri 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari

Tabel 5.20. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="338 1019 1100 1105">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kiri</p>	 <p data-bbox="1150 1019 1913 1162">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.20. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="338 971 722 1003">- Terdapat rambu berlebihan</p>	 <p data-bbox="1140 971 1923 1057">- Dilakukan pemotongan pada rambu yang berlebihan karena mengganggu pandangan</p>

Tabel 5.20. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <p data-bbox="344 984 739 1016">- Terdapat rambu berlebihan</p>	 <p data-bbox="1152 984 1921 1073">- Dilakukan pemotongan pada rambu yang berlebihan karena mengganggu pandangan</p>

Berdasarkan tabel 5.20 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 5+000 sampai sta 5+250 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 17 dan 18).

20. STA 5+250 sampai STA 5+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 5+250 sampai sta 5+500 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.21

Tabel 5.21. STA 5+250 sampai STA 5+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p>- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan</p>	 <p>- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.21. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="331 1003 1108 1089">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kiri</p>	 <p data-bbox="1140 1003 1917 1149">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.21. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="342 1019 1115 1105">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan</p>	 <p data-bbox="1150 1019 1923 1162">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Berdasarkan tabel 5.21 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 5+250 sampai sta 5+500 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 18 dan 19).

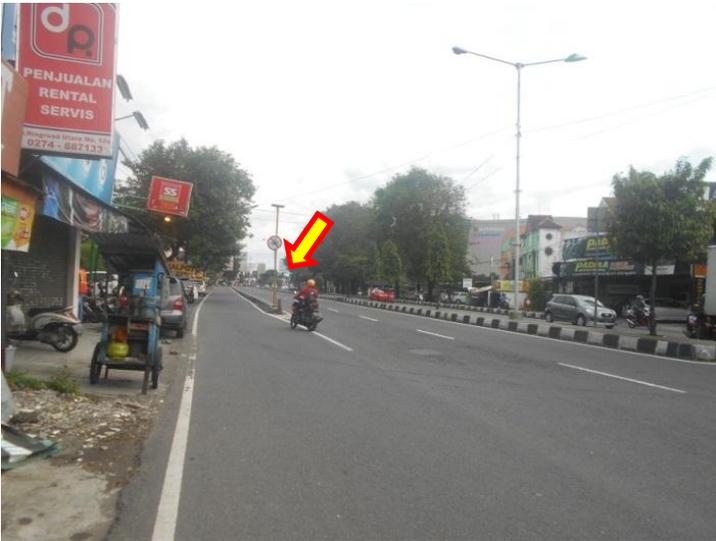
21. STA 5+500 sampai STA 6+000

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 5+500 sampai sta 6+000 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.22

Tabel 5.22. STA 5+500 sampai STA 6+000

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi lampu delineator yang rusak - Kondisi tidak memiliki rambu 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan perbaikan pada delineator yang rusak sehingga berfungsi dengan baik - Dilakukan pemasangan rambu

Tabel 5.22. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi lampu delineator yang rusak - Sebaiknya dilakukan harmonisasi antara RPPJ dengan rambu eksisting 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan perbaikan pada delineator yang rusak sehingga berfungsi dengan baik - Dilakukan harmonisasi rambu dengan RPPJ, dilakukan pencopotan rambu dilarang motor masuk ke daerah tersebut dengan rambu panah untuk menegaskan jalur motor

Tabel 5.22. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="344 1019 947 1052">- Kondisi marka yang sudah mulai memudar</p>	 <p data-bbox="1142 1019 1923 1109">- Dilakukan pengecatan kembali pada marka jalan yang memudar agar berfungsi optimal</p>

Tabel 5.22. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <p data-bbox="342 1019 1115 1109">- Kondisi marka yang sudah tidak terlihat pada lengan bagian utara</p>	 <p data-bbox="1140 1019 1921 1109">- Dilakukan pengecatan kembali pada marka jalan yang memudar agar berfungsi optimal</p>

Tabel 5.22. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
5	 <p data-bbox="346 1019 970 1055">- Kondisi marka yang sebagian tertutup semen</p>	 <p data-bbox="1157 1019 1923 1109">- Dilakukan pengecatan kembali pada marka jalan yang memudar agar berfungsi optimal</p>

Tabel 5.22. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
6	 <p data-bbox="342 1019 953 1052">- Kondisi rambu yang terhalang dahan pohon</p>	 <p data-bbox="1146 1019 1921 1109">- Dilakukan penebangan pada dahan pohon yang menghalai rambu</p>

Berdasarkan tabel 5.22 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan serta diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Tambahan berupa masukan seperti penempatan baris marka pengarah menjadi dua baris sebagai mana yang ada dalam aturan Standar Produk untuk Jalan Kota, Februari 1987 berupa dua baris marka panah yang mengkoordinasikan antara pengguna jalan dengan marka pengarah di lengan persimpangan APILL (alat pemberi isyarat lalu lintas) sangat di ajurkan untuk keselamatan jalan. Pengguna jalan yang diinformasikan untuk mengarahkan kendaraannya mengikuti lajur yang akan di pilih seperti marka berbelok ke arah kiri mengikuti APILL maupun tidak, marka lurus wajib mengikuti APILL, serta marka arah kanan lurus yang wajib mengikuti APILL yang terdapat pada daerah persimpangan dengan kondisi eksisting yang memiliki satu baris marka pengarah, maka di tambah menjadi dua baris dengan penempatan marka pengarah untuk baris ke dua sebagai fungsi untuk memberi tahu pengguna jalan untuk bersiap mengambil lajur dan marka baris pertama yang berjarak 20 meter sesudah marka arah panah kedua dengan menetapkan pengguna jalan pada posisi yang sudah di putuskan dalam keadaan untuk mengikuti APILL maupun tidak mengikuti APILL dengan keadaan belok kiri jalan terus. Informasi yang diberikan sangat membantu pengguna jalan dalam melewati atau mengikuti APILL dengan tetap tertib dan tidak mengalami konflik memotong lajur yang menyebabkan konflik pada lengan persimpangan. Untuk kondisi eksisting

persimpangan dapat di lihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 19, 20 dan 21) dan usulan penanganan sebagai mana di maksudkan dapat di lihat pada lampiran (usulan no halaman 20). Untuk lokasi kejadian pada sta 5+500 sampai sta 6+000 dapat dilihat pada Lampiran (kondisi eksisting no halaman 19, 20 dan 21).

22. STA 6+000 sampai STA 6+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 6+000 sampai sta 6+250 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.23

Tabel 5.23. STA 6+000 sampai STA 6+250

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 1024 1115 1110">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan dan kiri</p>	 <p data-bbox="1146 1024 1919 1166">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.23. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2		
	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi marka yang mulai terhapus 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pengecatan kembali pada marka jalan yang mulai terhapus

Tabel 5.23. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="327 1019 1018 1055">- Terdapat sisi jalan yang tidak terdapat marka jalan</p>	 <p data-bbox="1144 1019 1923 1112">- Dilakukan pengecatan kembali pada marka jalan yang mulai terhapus</p>

Tabel 5.23. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <p data-bbox="346 1019 861 1055">- Terdapat marka yang mulai terhapus</p>	 <p data-bbox="1165 1019 1921 1112">- Dilakukan pengecatan kembali pada marka jalan yang mulai terhapus</p>

Berdasarkan tabel 5.23 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 6+000 sampai sta 6+250 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 21 dan 22).

23. STA 6+250 sampai STA 6+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 6+250 sampai sta 6+500 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.24

Tabel 5.24. STA 6+250 sampai STA 6+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 1024 1100 1114">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan dan kiri</p>	 <p data-bbox="1121 1024 1923 1170">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.24. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="342 1003 1094 1092">- Terdapat patok pengarah yang kondisinya sudah banyak yang rusak</p>	 <p data-bbox="1119 1003 1923 1149">- Dilakukan perbaikan pada patok pengarah yang rusak sehingga dapat berfungsi sebagai pemberi peringatan kepada pengemudi</p>

Berdasarkan tabel 5.24 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 6+250 sampai sta 6+500 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 22).

24. STA 6+500 sampai STA 6+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 6+500 sampai sta 6+750 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.25

Tabel 5.25. STA 6+500 sampai STA 6+750

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 1024 1115 1110">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan dan kiri</p>	 <p data-bbox="1152 1024 1923 1166">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.25. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="344 1003 1115 1089">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan dan kiri</p>	 <p data-bbox="1146 1003 1927 1149">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

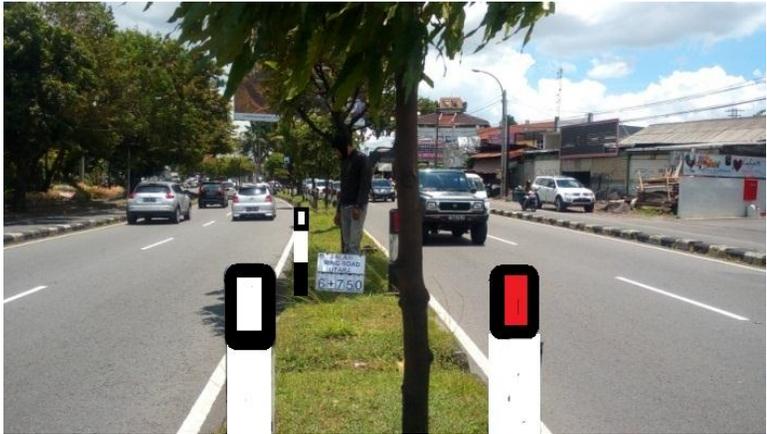
Tabel 5.25. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="346 1019 863 1057">- Terdapat marka yang mulai terhapus</p>	 <p data-bbox="1144 1019 1923 1110">- Dilakukan pengecatan kembali pada marka yang kodenya mulai terhapus</p>

Tabel 5.25. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <p data-bbox="348 1019 932 1057">- Terdapat marka jalan yang mulai terhapus</p>	 <p data-bbox="1163 1019 1929 1110">- Dilakukan pengecatan kembali pada marka jalan yang kondisinya mulai terhapus</p>

Tabel 5.25. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
5	 <p data-bbox="338 1003 1104 1089">- Kondisi beberapa patok pengarah yang dalam kondisi tdk ada dan sudah rusak</p>	 <p data-bbox="1146 1003 1913 1149">- Dilakukan perbaikan pada patok pengarah yang rusak sehingga dapat berfungsi sebagai pemberi peringatan kepada pengemudi</p>

Berdasarkan tabel 5.25 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 6+500 sampai sta 6+750 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 22 dan 23).

25. STA 6+750 sampai STA 7+000

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 6+750 sampai sta 7+000 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.26

Tabel 5.26. STA 6+750 sampai STA 7+000

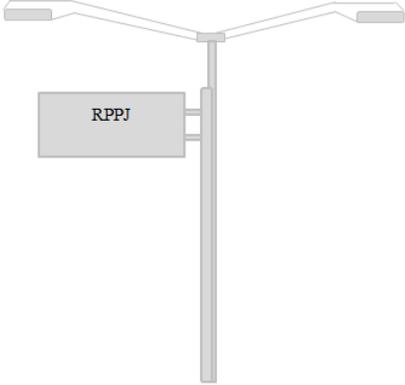
No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 1024 1115 1110">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan dan kiri</p>	 <p data-bbox="1148 1024 1919 1166">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Berdasarkan tabel 5.26 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 6+750 sampai sta 7+000 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 23 dan 24).

26. STA 7+000 sampai STA 7+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 7+000 sampai sta 7+250 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.27

Tabel 5.27. STA 7+000 sampai STA 7+250

No	Eksisting	Usulan penanganan
1		
	<ul style="list-style-type: none"> - Lampu jalan yang sama tinggi dengan RPPJ 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan penggantian tiang lampu jalan yang lebih tinggi agar lampu jalan tidak menghalangi RPPJ

Tabel 5.27. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="344 1003 1087 1036">- Kondisi marka jalan yang terhapus akibat penambalan</p>	 <p data-bbox="1140 1003 1921 1092">- Dilakukan pengecatan pada garis marka jalan yang terhapus akibat penambalan</p>

Tabel 5.27. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="344 1019 1115 1089">- Kondisi marka jalan yang mulai terhapus dan median jalan yang rusak</p>	 <p data-bbox="1142 1019 1923 1109">- Dilakukan pengecatan kembali pada marka jalan yang mulai terhapus dan perbaikan pada median yang rusak</p>

Tabel 5.27. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <p data-bbox="342 1019 932 1055">- Terdapat marka jalan yang mulai terhapus</p>	 <p data-bbox="1142 1019 1923 1110">- Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka jalan agar dapat berfungsi dengan optimal</p>

Berdasarkan tabel 5.27 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 7+000 sampai sta 7+250 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 24 dan 25).

27. STA 7+250 sampai STA 7+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 7+250 sampai sta 7+500 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.28

Tabel 5.28. STA 7+250 sampai STA 7+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 1024 867 1060">- Kondisi lampu delineator yang rusak</p>	 <p data-bbox="1140 1024 1923 1114">- Dilakukan perbaikan pada delineator yang rusak agar dapat berfungsi dengan baik sebagai pemberi isyarat</p>

Tabel 5.28. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi lampu delineator yang rusak - Perlunya harmonisasi rambu dengan tiang RPPJM 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan perbaikan pada delineator yang rusak agar dapat berfungsi dengan baik sebagai pemberi isyarat - Dilakukan harmonisasi antara rambu dengan tiang RPPJM

Tabel 5.28. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="344 1019 1115 1109">- Terdapat garis marka yang sudah terhapus pada lengan utara simpang</p>	 <p data-bbox="1148 1019 1919 1109">- Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka jalan yang sudah mulai terhapus</p>

Tabel 5.28. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4	 <ul style="list-style-type: none"> - Terdapat lubang pada jalan, tidak terdapat marka pada sisi jalan dan rambu yang terhalang pada sisi selatan lengan simpang 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan penambalan pada lubang yang berada pada badan jalan, pengecatan kembali pada marka jalan yang sudah terhapus dan penebangan dahan pohon yang menghalai rambu jalan

Berdasarkan tabel 5.28 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan serta diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Tambahan berupa masukan seperti penempatan baris marka pengarah menjadi dua baris sebagai mana yang ada dalam aturan Standar Produk untuk Jalan Kota, Februari 1987 berupa dua baris marka panah yang mengkoordinasikan antara pengguna jalan dengan marka pengarah di lengan persimpangan APILL (alat pemberi isyarat lalu lintas) sangat di ajurkan untuk keselamatan jalan. Pengguna jalan yang diinformasikan untuk mengarahkan kendaraannya mengikuti lajur yang akan di pilih seperti marka berbelok ke arah kiri mengikuti APILL maupun tidak, marka lurus wajib mengikuti APILL, serta marka arah kanan lurus yang wajib mengikuti APILL yang terdapat pada daerah persimpangan dengan kondisi eksisting yang memiliki satu baris marka pengarah, maka di tambah menjadi dua baris dengan penempatan marka pengarah untuk baris ke dua sebagai fungsi untuk memberi tahu pengguna jalan untuk bersiap mengambil lajur dan marka baris pertama yang berjarak 20 meter sesudah marka arah panah kedua dengan menetapkan pengguna jalan pada posisi yang sudah di putuskan dalam keadaan untuk mengikuti APILL maupun tidak mengikuti APILL dengan keadaan belok kiri jalan terus. Informasi yang diberikan sangat membantu pengguna jalan dalam melewati atau mengikuti APILL dengan tetap tertib dan tidak mengalami konflik memotong lajur yang menyebabkan konflik pada lengan persimpangan. Untuk kondisi eksisting

persimpangan dapat di lihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 25 dan 26) dan usulan penanganan sebagai mana di maksudkan dapat di lihat pada lampiran (usulan no halaman 25). Untuk lokasi kejadian pada sta 7+250 sampai sta 7+500 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 25 dan 26).

28. STA 7+500 sampai STA 7+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 7+500 sampai sta 7+750 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah maka tidak di dapati permasalahan yang mengganggu keselamatan jalan sepanjang sta tersebut Lampiran (kondisi eksisting no halaman 26).

29. STA 7+750 sampai STA 8+000

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 7+750 sampai sta 8+000 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.29

Tabel 5.29. STA 7+750 sampai STA 8+000

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 1024 1115 1166">- Tidak terdapat bahu jalan pada sisi kanan jalan sehingga pada daerah tersebut sangat berbahaya jika dalam kecepatan tinggi</p>	 <p data-bbox="1146 1024 1919 1166">- Dilakukan penebangan pada dahan pohon yang menghalangi rambu, sehingga pengguna jalan dapat melihat rambu tersebut</p>

Berdasarkan tabel 5.29 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 7+750 sampai sta 8+000 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 26 dan 27).

30. STA 8+000 sampai STA 8+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 8+000 sampai sta 8+250 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.30

Tabel 5.30. STA 8+000 sampai STA 8+250

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 1024 1115 1170">- Tidak terdapat bahu jalan pada sisi kanan jalan sehingga pada daerah tersebut sangat berbahaya jika dalam kecepatan tinggi</p>	 <p data-bbox="1148 1024 1921 1114">- Dilakukan penebangan pada dahan pohon sehingga pengguna jalan dapat melihat rambu tersebut</p>

Tabel 5.30. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="342 1019 1115 1166">- Tidak terdapat bahu jalan pada sisi kiri jalan sehingga pada daerah tersebut sangat berbahaya jika dalam kecepatan tinggi</p>	 <p data-bbox="1142 1019 1923 1219">- Dilakukan pemasangan rambu hati – hati pada daerah tersebut, dikarenakan jika terjadi kecelakaan di jalur lambat akan kemungkinan pengguna jalan akan kontak langsung dengan dinding yang di perkeras.</p>

Berdasarkan tabel 5.30 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 8+000 sampai sta 8+250 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 27 dan 28).

31. STA 8+250 sampai STA 8+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 8+250 sampai sta 8+500 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.31

Tabel 5.31. STA 8+250 sampai STA 8+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1		
	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari

Berdasarkan tabel 5.31 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 8+250 sampai sta 8+500 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 28 dan 29).

32. STA 8+500 sampai STA 8+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 8+500 sampai sta 8+750 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.32

Tabel 5.32. STA 8+500 sampai STA 8+750

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 1024 1115 1110">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan dan kiri</p>	 <p data-bbox="1140 1024 1925 1166">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.32. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="342 1003 1115 1092">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan dan kiri</p>	 <p data-bbox="1146 1003 1919 1149">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.32. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi lampu delineator yang rusak - Kondisi rambu yang bengkok dan perlu dilakukan penyesuaian kembali 	 <ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan perbaikan pada delineator yang rusak agar delineator dapat berfungsi kembali seperti semula - Dilakukan penyesuaian kembali pada rambu

Tabel 5.32. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4		
	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat garis marka yang memudar 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka yang mulai memudar

Tabel 5.32. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
5	 <p data-bbox="344 1019 947 1052">- Terdapat garis marka yang mulai memudar</p>	 <p data-bbox="1142 1019 1923 1105">- Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka yang mulai memudar</p>

Tabel 5.32. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
6	 <p data-bbox="346 1019 1087 1055">- Terdapat garis marka yang sudah memudar dan hilang</p>	 <p data-bbox="1165 1019 1894 1104">- Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka yang mulai memudar</p>

Tabel 5.32. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
7	 <p data-bbox="342 906 865 943">- Kondisi marka yang mulai memudar</p>	 <p data-bbox="1142 906 1923 992">- Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka yang mulai memudar</p>

Berdasarkan tabel 5.32 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 8+500 sampai sta 8+750 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 29 dan 30).

33. STA 8+750 sampai STA 9+000

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 8+750 sampai sta 9+000 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.33

Tabel 5.33. STA 8+750 sampai STA 9+000

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 1024 1115 1114">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kanan dan kiri jalan</p>	 <p data-bbox="1142 1024 1925 1166">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Tabel 5.33. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="344 1019 1115 1110">- Tidak terdapat garis marka pinggir jalan pada lengan bagian selatan</p>	 <p data-bbox="1146 1019 1917 1110">- Dilakukan pemasangan garis marka pinggir jalan agar pengemudi dapat mengetahui bagian tepi pinggir jalan</p>

Berdasarkan tabel 5.33 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan serta diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Tambahan berupa masukan seperti penampatan baris marka pengarah menjadi dua baris sebagai mana yang ada dalam aturan Standar Produk untuk Jalan Kota, Februari 1987 berupa dua baris marka panah yang mengkoordinasikan antara pengguna jalan dengan marka pengarah di lengan persimpangan APILL (alat pemberi isyarat lalu lintas) sangat di ajurkan untuk keselamatan jalan. Pengguna jalan yang diinformasikan untuk mengarahkan kendaraannya mengikuti lajur yang akan di pilih seperti marka berbelok ke arah kiri mengikuti APILL maupun tidak, marka lurus wajib mengikuti APILL, serta marka arah kanan lurus yang wajib mengikuti APILL yang terdapat pada daerah persimpangan dengan kondisi eksisting yang memiliki satu baris marka pengarah, maka di tambah menjadi dua baris dengan penempatan marka pengarah untuk baris ke dua sebagai fungsi untuk memberi tahu pengguna jalan untuk bersiap mengambil lajur dan marka baris pertama yang berjarak 20 meter sesudah marka arah panah kedua dengan menetapkan pengguna jalan pada posisi yang sudah di putuskan dalam keadaan untuk mengikuti APILL maupun tidak mengikuti APILL dengan keadaan belok kiri jalan terus. Informasi yang diberikan sangat membantu pengguna jalan dalam melewati atau mengikuti APILL dengan tetap tertib dan tidak mengalami konflik memotong lajur yang menyebabkan konflik pada lengan persimpangan. Untuk kondisi eksisting

persimpangan dapat di lihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 30 dan 31) dan usulan penanganan sebagai mana di maksudkan dapat di lihat pada lampiran (usulan no halaman 30). Untuk lokasi kejadian pada sta 8+750 sampai sta 9+000 dapat dilihat pada Lampiran (kondisi eksisting no halaman 30 dan 31).

34. STA 9+000 sampai STA 9+250

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 9+000 sampai sta 9+250 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.34

Tabel 5.34. STA 9+000 sampai STA 9+250

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 1024 1115 1114">- Terdapat lampu jalan yang kondisi lampu mati pada sisi kiri jalan</p>	 <p data-bbox="1152 1024 1923 1167">- Dilakukan perbaikan agar penerangan pada jalan dapat optimal dan pengendara dapat melihat lingkungan sekitar pada saat di malam hari</p>

Berdasarkan tabel 5.34 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 9+000 sampai sta 9+250 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 31).

35. STA 9+250 sampai STA 9+500

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 9+250 sampai sta 9+500 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.35

Tabel 5.35. STA 9+250 sampai STA 9+500

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="342 1024 961 1057">- Terdapat kondisi marka yang mulai terhapus</p>	 <p data-bbox="1144 1024 1923 1114">- Dilakukan pengecatan kembali pada marka di daerah halte bus, agar marka dapat berfungsi dengan baik</p>

Berdasarkan tabel 5.35 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 9+250 sampai sta 9+500 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 31 dan 32).

36. STA 9+500 sampai STA 9+750

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 9+500 sampai sta 9+750 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.36

Tabel 5.36. STA 9+500 sampai STA 9+750

No	Eksisting	Usulan penanganan
1	 <p data-bbox="344 1024 1115 1110">- Terdapat kondisi marka yang mulai terhapus dan warna trotoar</p>	 <p data-bbox="1148 1024 1919 1110">- Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka dan tepi trotoar agar dapat diketahui oleh pengemudi</p>

Tabel 5.36. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
2	 <p data-bbox="346 1019 1115 1109">- Terdapat kondisi marka yang mulai terhapus dan pinggir trotoar yang mulai hilang warna</p>	 <p data-bbox="1142 1019 1921 1109">- Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka dan tepi trotoar agar dapat diketahui oleh pengemudi</p>

Tabel 5.36. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
3	 <p data-bbox="344 1019 1115 1110">- Terdapat kondisi marka yang mulai terhapus dan pinggir trotoar yang mulai hilang warna</p>	 <p data-bbox="1148 1019 1919 1110">- Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka dan tepi trotoar agar dapat diketahui oleh pengemudi</p>

Tabel 5.36. Lanjutan

No	Eksisting	Usulan penanganan
4		
	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat lokasi Hazart 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pemasangan <i>crash cushion</i> yang berfungsi sebagai mengurangi tabrakan dengan ujung pagar kaku atau struktur titik berat di jalan kecepatan tinggi

Berdasarkan tabel 5.36 di atas, didapati beberapa permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 9+500 sampai sta 9+750 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 32 dan 33).

37. STA 9+750 sampai STA 10+000

Berdasarkan inspeksi yang dilakukan pada sta 9+750 sampai sta 10+000 dengan pengamatan visual yang dilakukan pada lokasi yang sudah di tentukan, didapati beberapa catatan dan gambar sehingga dapat dilihat pada tabel 5.37

Tabel 5.37. STA 9+750 sampai STA 10+000

No	Eksisting	Usulan penanganan
1		
	<ul style="list-style-type: none"> - Tidak terdapat garis marka dan pewarnaan pada pinggir trotoar serta material pasir yang berada di badan jalan 	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan pengecatan kembali pada garis marka dan tepi trotoar agar dapat diketahui oleh pengemudi

Berdasarkan tabel 5.37 di atas, didapati permasalahan yang berpengaruh pada keselamatan jalan dan diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan. Untuk lokasi kejadian pada sta 9+750 sampai sta 10+000 dapat dilihat pada lampiran (kondisi eksisting no halaman 33).

Dari semua kegiatan yang dilakukan, setiap permasalahan yang ada di mulai dari delineasi maupun hazard sangatlah berpengaruh pada keselamatan pengguna jalan yang melewati jalan alteri lingkaran utara Yogyakarta. Untuk itu diberikan usulan guna mendukung keselamatan jalan di jalan alteri lingkaran utara Yogyakarta.