

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Hasil penelitian data dan analisis kecelakaan lalu lintas pada Jalan Pemuda, Klaten dapat disimpulkan bahwa :

1. lokasi kejadian kecelakaan lalu lintas pada Jalan Pemuda, Klaten antara km 1 sampai km 4 selama 2 (dua) tahun tertinggi terdapat pada km 2-3 dengan jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 44 kasus sehingga pada jalan yang disurvei masuk dalam kategori area *black spot*,
2. penyebab kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi salah satunya adalah faktor manusia, dimana pengendara sering memacu kendaraannya dengan kecepatan yang tinggi tanpa mengetahui kecepatan maksimal yaitu 40km/jam. Kecepatan kendaraan untuk sepeda motor tertinggi terjadi pada hari Selasa jam 16.00-17.00 yaitu 68,24 km/jam, kecepatan kendaraan untuk kendaraan ringan tertinggi terjadi pada hari Kamis Jam 09.00-10.00 yaitu 61,26 km/jam dan kecepatan kendaraan untuk kendaraan berat tertinggi terjadi pada hari Selasa jam 09.00-10.00 yaitu 47,83 km/jam,

3. upaya-upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas di km 2-3, memberikan rambu peringatan rawan kecelakaan 100 meter sebelum memasuki area km 2-3, pemasangan rambu batas kecepatan yang diijinkan seperti batas kecepatan maksimum 40 km/jam pada tempat yang terlihat jelas, merawat marka jalan yang sudah pudar dan membersihkan rambu lalu lintas dari pepohonan yang menutupi rambu, serta penambahan rambu peringatan berbahaya seperti *traffic signal* (lampu kuning berkedip),
4. fasilitas pelengkap jalan pada km 2-3 ini sudah termasuk baik, namun masih terdapat kekurangan di beberapa rambu lalu lintas yang tidak terlihat dengan jelas dikarenakan tertutup oleh pepohonan, dan masih kurangnya rambu peringatan rawan kecelakaan jalan pada area tersebut.

## **6.2 Saran**

Saran yang dapat disampaikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. melakukan pembenahan dan penambahan fasilitas jalan seperti pembenahan lampu penerangan jalan karena saat ini beberapa penerangan lampu dalam kondisi tidak baik dan memasang paku jalan baru sepanjang area km 2-3 karena kondisi sudah rusak serta penambahan paku jalan di sisi sebelah kiri jalan sesuai dengan arah lalu lintas ruas jalan,
2. memasang rambu batas kecepatan yang diijinkan dengan posisi yang jelas terlihat dan rambu peringatan rawan kecelakaan pada area km 2-3,
3. selalu mengawasi keadaan dan merawat rambu lalu lintas untuk jangan sampai tertutup / terhalang pepohonan, ataupun papan iklan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jendral Bina Marga, Direktorat Bina Jalan Kota, 2014, *PKJI*.
- Frachrurozy, 1996, *Keselamatan Lalu Lintas*, Universitas Gajah Mada Yogyakarta
- Hobbs, F.D., 1995, *Teknik Lalu Lintas*, Universitas Gajah Mada Yogyakarta.
- Khisty, J.C., and Lall, K.B., 2005, *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Munawar, A., 2004, *Manajemen Lalu lintas Perkotaan*, Universitas Gajah Mada Yogyakarta.
- Oglesby, C.H., and Hicks G.R, 1993, *Jalan Raya*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.3 Tahun 2012, *Tentang Fungsi Jalan*
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2006, *Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 13 Tahun 2014, *Tentang Rambu-Rambu Lalu lintas di Jalan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 34 Tahun 2014, *Tentang Marka Jalan*.
- Suryadharma, H. dan Susanto, B., 1999, *Rekayasa Jalan Raya*, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia No.38 Tahun 2004, *Tentang Jalan*
- Undang-Undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009, *Lalu Lintas*

