

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

1. Ruas Jalan Caruban-Ngawi Km 0,0 – Km 10 Jawa Timur, termasuk daerah rawan kecelakaan, dengan jumlah kecelakaan yang terjadi sebanyak 151 kecelakaan pada tahun (2006 – 2008). Dimana ruas jalan yang paling banyak terjadi kecelakaan (*black site*) adalah ruas Jalan Caruban-Ngawi Km 3 – Km 4, dengan jumlah kejadian 36 kecelakaan (24 %), sedangkan titik dimana sering terjadi kecelakaan (*black spot*) adalah titik stasiun Km 3 + 900, dengan jumlah kejadian 9 kecelakaan (25%). Menurut pengamatan yang ada di lapangan, secara umum kelengkapan fasilitas jalan yang ada di Jalan Caruban-Ngawi Km 0,0 – Km 10 Jawa Timur, kurang dan perlu adanya penambahan kelengkapan fasilitas jalan dan perawatan jalan atau *overlay* ulang, karena banyak jalan yang bergelombang, retak-retak dan umur jalan sudah 8 tahun serta jalan ini selalu dilewati kendaraan besar yang melebihi standarnya. Pemasangan kelengkapan fasilitas jalan ataupun penempatannya sudah sesuai dengan Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Dierktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan. Terkecuali di ruas Jalan Caruban-Ngawi Km 3 - Km 4, kelengkapan fasilitas jalan yang ada, dirasa kurang, terutama untuk lampu penerangan ,belum adanya paku jalan dan

penambahan rambu-rambu jalan berupa rambu-rambu sefron, batas kecepatan, paku jalan, peringatan adanya tikungan tajam. Maka pengguna jalan dapat dengan jelas mengidentifikasi rambu dan pembacaan rambu.

2. Tipe kecelakaan yang paling banyak terjadi di ruas Jalan Caruban-Ngawi Km 3 – Km 4 adalah Depan – Depan dengan jumlah kejadian 17 kecelakaan. Waktu kecelakaan yang paling banyak terjadi di ruas Jalan Caruban-Ngawi Km 3 – Km 4 pada jam 18.00 – 19.00. Banyaknya kendaraan yang melintas, struktur jalan yang bergelombang serta banyak jalan yang retak-retak, penerangan jalan yang kurang pada malam hari, tidak adanya paku jalan adanya tikungan tajam dan tidak bebas pandang karena terhalang pepohonan, menyebabkan kecelakaan banyak terjadi di jam tersebut dan tipe kecelakaan depan-depan banyak terjadi di ruas jalan ini.
3. Besarnya pengaruh kelengkapan fasilitas jalan dan struktur jalan terhadap kecelakaan yang terjadi, dapat dilihat dari ruas jalan yang paling banyak mengalami kecelakaan, yaitu pada ruas Jalan Caruban-Ngawi Km 3 – Km4 Jawa Timur.

6.2. Saran

1. Perlu diadakan peninjauan atau penelitian lebih lanjut terhadap perkembangan lalu lintas dan pertumbuhan ekonomi di daerah sekitar, yang dapat mempengaruhi situasi dan kondisi lalu lintas di ruas jalan tersebut.
2. Perlu segera dilakukan perbaikan-perbaikan dan penambahan fasilitas – fasilitas kelengkapan jalan oleh instansi yang berwenang pada lokasi-lokasi yang dianggap rawan kecelakaan, serta perbaikan sistem penerangan jalan. Dengan pemasangan penerangan jalan Caruban-Ngawi akan sangat membantu pengemudi kendaraan dapat melihat jalan dengan jelas, aman, nyaman dan berhati-hati terutama pemasangan pada Km 3-Km 4 karena daerah tersebut termasuk daerah rawan kecelakaan yang tidak ada lampu penerangan jalan. Begitu juga perlu segera dilakukan perbaikan-perbaikan struktur jalan menggunakan metode pengaspalan ulang *overlay* Jalan Caruban-Ngawi sudah berumur \pm 8 tahun. Batas max *overlay* ulang adalah 10 tahun dan boleh dilakukan pengaspalan ulang sebelum jatuh tempo apabila jalan rusak parah dan dilalui oleh kendaraan-kendaraan bermuatan besar serta jalan itu termasuk jalan utama atau Propinsi.
3. Perawatan rambu dan marka yang ada perlu dilakukan terutama pengecatan kembali atau penggantian rambu yang sudah rusak, dan pemangkasan pohon perindang di sekitarnya, agar rambu dan marka dapat terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan.

DAFTAR PUSTAKA

Carter, E.C., Homburger, W.S., 1978, *Introduction to Transportation Engineering*, Institute of Transportation Engineers, Washington, D.C

Direktorat Jendral Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota NO. 01/P/BNKT/1991

Hobbs, F.D., 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas* edisi kedua, Gadjah Mada University Press.

Keputusan Menteri Perhubungan No.60 Tahun 1993, *Tentang Marka Jalan.*

Keputusan Menteri Perhubungan No.61 Tahun 1993, *Tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan.*

Keputusan Menteri Perhubungan No.3 Tahun 1994, *Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan.*

Malkhamah, Siti., 1995, *Manajemen Lalu Lintas*, Biro Penerbit KMTS FT UGM.

Munawar, Ahmad., 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Beta Offset, Yogyakarta.

Oglesby, C.H., Hicks, R.G., 1982, *Highway Engineering*, John Wiley & Sons, New York.

Oglesby, C.H., Hicks. R.G. 1988, *Teknik Jalan Raya*, Penerbit Erlangga, Jakarta.

Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993, *Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.*

Pignataro, L.J., 1973, *Traffic Engineering Theory and Practice*, Prentice-Hall Internasional, Inc Englewood, New Jersey.

Rekayasa Lalu Lintas DLLAJR 1999

Sukirman, Silvia., 1994, *Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan*, Nova, Bandung.

Tata Cara Berjalan Lintas Di Indonesia, Departemen Perhubungan 1997

Undang-Undang Pemerintah No 14 Tahun 1992, *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*