

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pengolahan data pada hasil pengamatan di 2 titik lokasi keramaian yaitu jalan Kaliurang km 6 yang melintasi area depan pasar Kolombo dan jalan Kaliurang km 9 yang melintasi area depan pasar Gentan, diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut :

6.1.1. Pasar Kolombo

1. Kondisi jalan di lokasi ini cukup baik dan tanpa kerusakan, hal ini merupakan penyebab pengemudi merasa nyaman memacu kendaraan dalam kecepatan yang tinggi.
2. Kondisi rambu lalu lintas di area pasar Kolombo tidak memenuhi kelayakan, rambu peringatan penyeberang jalan terpasang tidak pada posisi yang seharusnya, keberadaannya tersamarkan oleh banyaknya papan nama bertoko di ruas jalan tersebut. Rambu batas kecepatan yang seharusnya ada di kawasan tersebut juga tidak ditemukan. Dengan kondisi rambu yang tidak layak menjadi salah satu alasan tingginya potensi pelanggaran di lokasi ini
3. Marka jalan di lokasi ini masih terlihat, namun tidak ditemukan adanya *zebra cross* yang berfungsi untuk memberitahu pengemudi tentang aktifitas menyeberang jalan yang cukup tinggi oleh pejalan kaki di area ini. Hal ini sudah barang tentu mempengaruhi keselamatan pejalan kaki yang menyeberang jalan, apalagi ditambah dengan hasil pengamatan respon

pengemudi kendaraan bermotor yang kurang memprioritaskan pejalan kaki yang menyeberang di lokasi ini.

4. Sebagian besar pengemudi sepeda motor di lokasi ini melintas dengan kecepatan yang cukup tinggi bahkan di atas batas kecepatan maksimal yang direncanakan untuk area ini sebesar 30 km/jam. Untuk pengemudi kendaraan ringan dan kendaraan berat rata – rata memacu kendaraan di bawah batas kecepatan maksimum yang direncanakan untuk kawasan ini. Perilaku pengemudi sepeda motor tentunya membahayakan pengguna jalan yang ada di area keramaian ini, potensi kecelakaan sewaktu – waktu dapat terjadi akibat perilaku pengemudi yang memacu kendaraan dalam kecepatan tinggi.
5. Masih ditemukan pengemudi yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas yaitu tidak menggunakan helm dan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengemudi sepeda motor, tidak menggunakan sabuk pengaman bagi pengemudi kendaraan ringan dan kendaraan berat. Pelanggaran ini berpengaruh kepada keselamatan pengemudi dalam berkendara. Pelanggaran ini terjadi dimungkinkan karena tidak adanya pengawasan lalu lintas oleh pihak yang berwenang dalam hal ini adalah pihak Kepolisian.

6.1.2. Pasar Gentan

1. Kondisi jalan di lokasi ini sangat baik dan tanpa kerusakan, hal ini merupakan penyebab pengemudi merasa nyaman memacu kendaraan dalam kecepatan yang tinggi.

2. Kondisi rambu lalu lintas di area pasar Gentan kurang lengkap, hanya ditemukan satu rambu tanda batas kecepatan untuk arus dari arah utara, sedangkan untuk arus dari arah selatan tidak ada. Hal ini bisa menjadi penyebab pengemudi kendaraan bermotor tidak menyadari bahwa ketika melintas di area tersebut harus dalam batas kecepatan tertentu.
3. Marka jalan di lokasi ini sangat jelas.terlihat, *zebra cross* yang berfungsi untuk memberitahu pengemudi tentang aktifitas menyeberang jalan yang cukup tinggi oleh pejalan kaki di area ini juga ditemukan. Namun respon pengemudi terhadap marka jalan ini masih kurang. Hal ini sudah barang tentu mempengaruhi keselamatan pejalan kaki yang menyeberang jalan, apalagi ditambah dengan hasil pengamatan respon pengemudi kendaraan bermotor yang kurang memprioritaskan pejalan kaki yang menyeberang di lokasi ini.
4. Sebagian besar pengemudi sepeda motor di lokasi ini melintas dengan kecepatan yang cukup tinggi bahkan di atas batas kecepatan maksimum yang tentukan untuk area ini sebesar 30 km/jam. Untuk pengemudi kendaraan ringan dan kendaraan berat rata – rata memacu kendaraan di bawah batas kecepatan maksimum yang ditentukan untuk kawasan ini. Perilaku pengemudi sepeda motor tentunya membahayakan pengguna jalan yang ada di area keramaian ini, potensi kecelakaan sewaktu – waktu dapat terjadi akibat perilaku pengemudi yang memacu kendaraan dalam kecepatan tinggi.

5. Masih ditemukan pengemudi yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas yaitu tidak menggunakan helm dan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengemudi sepeda motor, tidak menggunakan sabuk pengaman bagi pengemudi kendaraan ringan dan kendaraan berat. Pelanggaran ini berpengaruh kepada keselamatan pengemudi dalam berkendara. Pelanggaran ini terjadi dimungkinkan karena tidak adanya pengawasan lalu lintas oleh pihak yang berwenang dalam hal ini adalah pihak Kepolisian.

6.2. Saran

Setelah melakukan pengamatan di kedua lokasi pengamatan, kiranya beberapa hal di bawah ini bisa menjadi masukan bagi instansi yang berwenang di bidang manajemen dan keselamatan lalu lintas.

1. Meninjau dan memperbaharui kembali kelayakan dan kekurangan rambu – rambu lalu lintas yang ada di kedua lokasi terutama rambu batas kecepatan dan peringatan pejalan kaki yang menyeberang, penambahan rambu himbauan berupa tulisan yang sesuai dengan aturan tentang rambu lalu lintas juga memungkinkan.
2. Membuat sarana bagi pejalan kaki untuk menyeberang jalan berupa *zebra cross* di ruas jalan Kaliurang km 6 tepatnya di depan pasar Kolombo, Sleman, Yogyakarta.
3. Memberikan edukasi kepada masyarakat khususnya pengemudi kendaraan bermotor tentang pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas, memprioritaskan pejalan kaki dan keselamatan dalam berlalu lintas melalui media layanan masyarakat berupa papan reklame ataupun baliho yang banyak terdapat di ruas jalan Kaliurang.

4. Meningkatkan kinerja aparat yang berwenang dalam hal ini satuan lalu lintas dari Kepolisian Republik Indonesia untuk meningkatkan pelayanan dalam bentuk pengawasan lalu lintas di kedua lokasi untuk meminimalisir pelanggaran terhadap aturan lalu lintas dan meningkatkan kedisiplinan pengemudi kendaraan bermotor.



DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 1993, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*, Pemerintah Republik Indonesia
- Anonim, 2009, *Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Pemerintah Republik Indonesia
- Badan Standarisasi Nasional , 2007, *SNI 1811 – 2007 Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua*, Standar Nasional Indonesia
- Dirjen Bina Marga, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Departemen Pekerjaan Umum
- Hobbs, F.D., 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Edisi Kedua, Penerbit Universitas Gadjah Mada Press, Yogyakarta
- Lulie, Y., Hatmoko, J.T., 2005, *Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan Saat Mengemudi*, Laporan penelitian, Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta
- Malkhamah S., 1994, *Survey, Lampu Lampu Lalu Lintas dan Perencanaan Transportasi*, KMTS FT UGM, Yogyakarta.
- Munawar, A., 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Beta Offset, Yogyakarta
- Penyebab Kecelakaan, diakses 1 Mei 2013, http://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan_lalu-lintas
- Pusat Bahasa, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat*, Balai Pustaka, Gramedia Pustaka Utama
- Riduwan, 2009, *Dasar Dasar Statistika*, Penerbit Alfabeta, Bandung
- Speed Hump*, diakses 1 Maret 2013, http://en.wikipedia.org/wiki/Speed_hump
- Sukirman, S., 1994, *Dasar dasar Perencanaan Geometrik Jalan*, Penerbit Nova, Bandung
- Suwanto, A., 2007, *Analisis Pengaruh Rambu Batas Kecepatan Terhadap Tingkat Kecepatan Kendaraan*, Penelitian Tugas Akhir, Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Warpani, S.P., 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan jalan*, Penerbit ITB, Bandung

