

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **V.1 Kesimpulan**

1. Sepanjang jalan Arjawinangun – Palimanan kondisi perlengkapan jalan cukup baik, namun da beberapa dalam kondisi rusak maupun terhalang seperti rambu ang tertutup tiang listrik sehingga tidak terlihat dengan baik oleh pengemudi. Sepanjang jalan Arjawinangun – Palimanan tidak terdapat rambu batas kecepatan.
2. Kecepatan seluruh kendaraan persentil-85 pada kondisi eksisting dari arah Arjawinangun – Palimanan seluruh kendaraan yaitu 55 km/jam, sedangkan dari arah Palimanan – Arjawinangun seluruh kendaraan yaitu 53 km/jam.
3. Terjadi penurunan kecepatan kendaraan dari kondisi eksisting dengan simulasi 1 dan simulasi 2. Kecepatan seluruh kendaraan persentil-85 pada saat simulasi 1 yaitu 52 km/jam. Sedangkan kecepatan seluruh kendaraan persentil-85 pada saat simulasi 2 yaitu 48 km/jam. Terdapat perbedaan kecepatan antara pada saat pemasangan rambu batas kecepatan dengan melibatkan polisi lalu lintas. Perbandingan kecepatan pada simulasi menggunakan pemasangan rambu batas kecepatan menunjukkan penurunan kecepatan sebesar 5,4%. Perbandingan kecepatan pada simulasi melibatkan polisi lalu lintas menunjukkan penurunan kecepatan sebesar 12,7%. Sedangkan perbandingan kecepatan pada simulasi menggunakan rambu batas kecepatan dan melibatkan polisi lalu lintas mengalami penurunan sebesar 7,6%. Namun kecepatan kembali meningkat sesudah melewati rambu batas kecepatan dan sesudah melewati polisi lalu lintas. Maka dari hasil penelitian ini, melibatkan polisi lalu lintas lebih efektif menurunkan batas kecepatan dibandingkan pemasangan rambu. Pengemudi cenderung lebih patuh ketika ada polisi lalu lintas dilapangan dan akan meningkatkan kecepatannya setelah melewati polisi lalu lintas. Namun pemasangan rambu tetap perlu dilakukan sebagai perlengkapan jalan untuk

memberikan informasi kepada pengemudi terhadap kecepatan kendaraan yang digunakan. Perlu adanya teknologi yang menunjang kinerja polisi lalu lintas untuk memudahkan penegakan hukum sebagai tindak lanjut pelanggaran batas kecepatan agar pengemudi mematuhi batas kecepatan sebagai upaya mengurangi resiko fatalitas kecelakaan.

## **V.2 Saran**

1. Perlu dilakukan perbaikan pemasangan rambu batas kecepatan di Jalan Arjawinangun – Palimanan yang merupakan jalan nasional di Kabupaten Cirebon untuk meningkat perhatian pengemudi terhadap batas kecepatan yang ditetapkan.
2. Perlu adanya teknologi untuk menunjang kinerja kepolisian guna memudahkan melakukan tindakan sanksi pelanggaran serta koordinasi antara pihak-pihak terkait untuk meningkatkan kepatuhan pengemudi terhadap batas kecepatan yang ditetapkan.
3. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai fatalitas kecelakaan yang disebabkan oleh pelanggaran batas kecepatan, sehingga dapat memberikan edukasi bahwa melanggar batas kecepatan meningkatkan resiko kecelakaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Andini, Febrina Rachmatika. 2019. "Efektivitas Rambu Dan Marka Batas Kecepatan Sebagai Perangkat Manajemen Kecepatan (Studi Kasus: Jalan Lemah Abang-Bandungan Kabupaten Semarang). (Skripsi)." *Politeknik Keselamatan Transpotasi Jalan, Tegal*.
- "Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan."  
*Global Road Safety Partnership*. Switzerland: Geneva.
- "Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas."
- "Peraturan Menteri Nomor 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas."
- "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan."
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Indonesia.
- "Undang Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan."  
Direktoran Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Jongen, Ellen M. M., Kris Brijs, Kristof Mollu, Tom Brijs, and Geert Wets. 2011. "70 Km/h Speed Limits on Former 90 Km/h Roads: Effects of Sign Repetition and Distraction on Speed." 53(6).
- Kawulur, Cindy Irene, T. K. Sendow, E. Lintong, and A. L. E. Rumayar. 2013. "Analisa Kecepatan Yang Diinginkan Oleh Pengemudi (Studi Kasus Ruas Jalan Manado-Bitung)." *Jurnal Sipil Statik* 1.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2018. *Permenhub No 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Permenhub Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan*.
- Pramesti, Yulianggi Trisya. 2020. "Analisis Efektivitas Rambu Batas Dalam Mereduksi Kecepatan Kendaraan Bermotor."
- Putri, Ummul Hanifah. 2019. "Efektivitas Dan Efisiensi Pembiayaan Pendidikan." Sumatera Barat: Universitas Negeri Padang
- Raharjo, Sahid. 2017. "SPSS Indonesia." <https://www.spssindonesia.com/>. Retrieved (<https://www.spssindonesia.com/>).
- Retting, Richard A., and Charles M. Farmer. 2003. "Evaluation of Speed Camera

- Enforcement in The District of Columbia." *Transportation Research Record* (1830):34–37. doi: 10.3141/1830-05.
- Rezapour, Mahdi, Shaun S. Wulff, and Khaled Ksaibati. 2018. "Effectiveness of Enforcement Resources in The Highway Patrol in Reducing Fatality Rates." 42(4).
- Riasliska, T. M., and M. Imam. 2012. "Evaluasi Kinerja Rambu Pembatasan Kecepatan Sebagai Upaya Mendukung Aksi Keselamatan Jalan." *Jurnal Transportasi* 12(3):227–36.
- Risdiyanto. 2012. *Rekayasa Dan Manajemen Lalu Lintas*. LeutikaPrio.
- Sisiopiku, Virginia P., and Hitesh Patel. 1999. "Study of the Impact of Police Enforcement on Motorists' Speeds." *Transportation Research Record* (1693):31–36.
- Sugiyono, Prof. Dr. n.d. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*.
- Sugiyono, and Republik Indonesia. 2010. "Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif." *Journal of Experimental Psychology: General*.
- Vaa, Truls. 1997. "Increased Police Enforcement: Effects on Speed." 29(3).