

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

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

1. Dalam perhitungan dengan metode persentil 85 didapatkan kecepatan *eksisting* sebelum adanya simulasi penerapan perangkat manajemen kecepatan pada ruas jalan Rinjani arah Selatan ke Utara kecepatan tertinggi sebesar 62 km/jam untuk sepeda motor(MC) dan kendaraan ringan(LV) memiliki kecepatan 63 km/jam. Sedangkan dari arah Utara ke Selatan kecepatan tertinggi sebesar 52 km/jam untuk sepeda motor dan kendaraan ringan(LV) memiliki kecepatan 57 km/jam.
2. Berdasarkan PM No. 111 Tahun 2015 tentang Penetapan Batas Kecepatan Jalan Rinjani yang merupakan jalan kolektor primer yang tidak terdapat jalur cepat dan jalur lambat yang dipisahkan oleh median dan tata guna lahan berupa kawasan perumahan padat maka batas kecepatan maksimal yang sesuai untuk Jalan Rinjani yaitu 40 km/jam. Berdasarkan kecepatan P-85 Seluruh Kendaraan di jalan Rinjani maka kecepatan kendaraan telah melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan.
3. Dari hasil analisis, pada penerapan perangkat manajemen kecepatan yang dipakai dalam penelitian ini yaitu simulasi 1 Rambu Batas Kecepatan dan Ban Karet menurunkan kecepatan kendaraan sebesar 17 km/jam, simulasi 2 rambu batas kecepatan dan rumblestrip menurunkan kecepatan P-85 kendaraan sebesar 12 km/jam, simulasi 3 rambu batas kecepatan, ban karet, dan *rumble strip* menurunkan kecepatan P-85 kendaraan sebesar 22 km/jam.
4. Dalam penelitian ini model simulasi penerapan perangkat manajemen kecepatan yang paling efektif yaitu pada simulasi 3 rambu batas kecepatan, ban karet dan *rumble strip*. Hal ini dapat dibuktikan dengan kecepatan *eksisting* sepeda motor di jalan Rinjani arah Selatan ke Utara 70 km/jam, kendaraan ringan 76 km/jam mengalami penurunan kecepatan 22 km/jam. . Dengan hal ini perangkat batas kecepatan

simulasi 3 lebih efektif untuk dipasang pada jalan Rinjani dibandingkan dengan perangkat pembatas simulasi 1 dan 2.

## **V.2 Saran**

1. Perlu adanya pemasangan perangkat manajemen kecepatan di Jalan Rinjani, Kabupaten Cilacap untuk meningkatkan perhatian pengemudi dan dapat menurunkan kecepatan kendaraan bermotor.
2. Perlu adanya sosialisasi tentang perangkat manajemen kecepatan dan resiko berkendara dengan kecepatan tinggi, serta penegakan hukum agar pengemudi mematuhi batas kecepatan yang ditetapkan khususnya warga sekitar Jalan Rinjani.
3. Pada penelitian selanjutnya, perlu dilakukan penelitian mengenai pola perilaku berlalu lintas saat pemasangan manajemen kecepatan agar dapat diketahui faktor-faktor yang mempengaruhi kecepatan kendaraan oleh pengemudi dan tingkat kenyamanan pengguna jalan saat melintasi penerapan manajemen kecepatan berbahan ban karet yang berada pada ruas Jalan Rinjani Kabupaten Cilacap.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bahri, S., & Elsandiy, V. (2009). Efektifitas Penerapan Belok Kiri Langsung ( Studi Kasus Jalan Soeprpto Kota Bengkulu ). *Jurnal Inersia*, 5(0736), 60.
- Global Road Safety Partnership*. (n.d.-a).
- Global Road Safety Partnership*. (n.d.-b).
- Hobbs, F. . (1995). *Perencanaan teknik lalulintas*.
- Julianto, E. N. (2010). Hubungan Antara Kecepatan, Volume Dan Kepadatan Lalu Lintas Ruas Jalan Siliwangi Semarang. *Jurnal Teknik Sipil Dan Perencanaan*, 12(2), 151–160. <https://doi.org/10.15294/jtsp.v12i2.1348>
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia ( MKJI )*. (1997). 7802112(264).
- Mauliza, R. I., Sabrina, T. B., & Maulana, W. (2019). Pelanggaran Kecepatan Kendaraan pada Ruas Jalan Tol Cipularang. (Hal. 39-49). *RekaRacana: Jurnal Teknil Sipil*, 5(1), 39. <https://doi.org/10.26760/rekaracana.v5i1.39>
- Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan*. (2014). 87.
- Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*. (n.d.). 1–8. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2018/2669-peraturan-menteri-perhubungan-republik-indonesia-nomor-pm-115-tahun-2018-tentang-pengaturan-lalu-lintas-operasional-mobil-barang-selama-masa-angkutan-natal-tahun-2018-dan-tahun-baru-2019/download>
- Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan*. (n.d.).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*. (2015). [http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2015/PM\\_111\\_Tahun\\_2015.pdf](http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2015/PM_111_Tahun_2015.pdf)
- Peraturan Pemerintah No 34 Tahun 2006 tentang Jalan. (n.d.). In *Jalan* (Vol. 13, Issue c, pp. 6–26).
- Permana, A. R., Handayani, A. T., Diana, V., Anggorowati, A., Studi, P., & Sipil, T. (2020). *Analisis pengaruh rambu batas kecepatan terhadap tingkat kecepatan kendaraan*. 01(01), 73–82.
- Pi, R., & Lalu, R. (2012). *Sistem Pengenalan Rambu Lalu Lintas menggunakan Raspberry Pi. x*.

- Purba, W. (2017). Analisa Persepsi Penumpang Terhadap Pelayanan Angkutan Umum Kota Padang. *Teknologi*, 7(2), 169–182.
- Sasmito, C. (2017). Implementasi Pembangunan Infrastruktur Jalan Desa. *JISIP: Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 6(3), 72. [www.publikasi.unitri.ac.id](http://www.publikasi.unitri.ac.id)
- Sodikin. (2018). EFEKTIVITAS RAMBU LALU LINTAS BERDASARKAN PEMAHAMAN PENGEMUDI. *Prosiding Seminar Nasional Tahun 2018 Publikasi Hasil Penelitian Dan Pengabdian Kepada Masyarakat*, 10(2), 1–15.
- Sudrajat, M. S. dan. (2005). "Dasar-Dasar Penelitian Ilmiah." Pustaka Setia.
- Thalib, M. T. N. (n.d.). *Kepadatan Arus Lalu Lintas Pada Ruas Jalan*. 6(1), 59–68.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (2009).