

BAB IV

PENUTUP

IV. 1 Kesimpulan

Dari pembahasan hasil survei penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Karakteristik Kecepatan Kendaraan Sebelum dan Saat Melintasi *Speed reducer*

Sebelum melintasi *speed reducer*, nilai Persentil 85 (P85) menunjukkan bahwa kendaraan MP memiliki kecepatan sebesar 95 km/jam, KS sebesar 73 km/jam, TB sebesar 62 km/jam, dan BB sebesar 92 km/jam. Hal ini menunjukkan bahwa pada segmen jalan lurus, mayoritas kendaraan masih melaju dengan kecepatan relatif tinggi, khususnya kendaraan MP dan BB. Saat melintasi *speed reducer*, nilai P85 mengalami penurunan menjadi 87 km/jam untuk MP, 70 km/jam untuk KS, 59 km/jam untuk TB, dan 86 km/jam untuk BB. Kondisi ini menunjukkan adanya perubahan perilaku pengemudi dalam menyesuaikan kecepatan kendaraan akibat keberadaan *speed reducer*.

2. Persentase Penurunan Kecepatan

Berdasarkan hasil analisis nilai P85, seluruh jenis kendaraan mengalami penurunan kecepatan saat melintasi *speed* dengan kendaraan MP mengalami penurunan sebesar 8%, KS sebesar 3%, TB sebesar 3%, dan BB sebesar 6%. Penurunan terbesar terjadi pada kendaraan mobil penumpang, sedangkan penurunan terkecil terjadi pada kendaraan sedang dan truk besar. Berdasarkan hasil penurunan kecepatan pada seluruh jenis kendaraan, pemasangan *speed reducer* pada KM 715+300 - KM 715+800 dapat dinilai cukup efektif dalam mengurangi kecepatan operasional kendaraan. Meskipun persentase penurunan tidak terlalu besar, keberadaan *speed reducer* mampu menurunkan nilai P85 pada semua kategori kendaraan. Hal ini menunjukkan bahwa fasilitas tersebut berperan dalam membantu pengendalian kecepatan kendaraan sebelum memasuki area tikungan,

sehingga berpotensi meningkatkan keselamatan lalu lintas pada segmen penelitian.

IV. 2 Saran

1. Survei Persepsi Pengguna Jalan

Penelitian lanjutan dapat menambahkan survei persepsi pengguna jalan terkait keberadaan *speed reducer* guna mengetahui tingkat keefektifitasan dalam menurunkan kecepatan kendaraan.

2. Evaluasi berkala

Evaluasi berkala bertujuan untuk melihat konsistensi efektivitas *speed reducer* dalam menurunkan kecepatan kendaraan, dapat dilakukan selama enam bulan sekali.

3. Sosialisasi

Sosialisasi terkait batas kecepatan di jalan tol yang telah ditetapkan pada Peraturan Menteri Perhubungan No.111 Tahun 2015 Tentang Penetapan Batas Kecepatan bahwa minimal berkendara dengan kecepatan 60 km/jam dan maksimal berkendara dengan kecepatan 100 km/jam.

DAFTAR PUSTAKA

Data Kecelakaan PT Jasamarga Surabaya Mojokerto, (2024). *Data Kecelakaan PT Jasamarga Surabaya-Mojokerto Tahun 2022-2024*.

Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) (2023).
<https://binamarga.pu.go.id/index.php/nspk/detail/09pbm2023-pedoman-kapasitas-jalan-indonesia->

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 392/PRT/M/2005 Tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol, Pub. L. No. 392, 15 (2014).
<https://binamarga.pu.go.id/index.php/nspk/detail/peraturan-menteri-pekerjaan-umum-nomor-392prtm2005-tentang-standar-pelayanan-minimal-jalan-tol>

Peraturan Menteri Perhubungan No.111 Tahun 2015 Tentang Penetapan Batas Kecepatan, Pub. L. No. 111 (2015).
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/103508/permenhub-no-111-tahun-2015>

Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (2022).
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/196125/perpres-no-1-tahun-2022>

Undang-Undang (UU) No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Pub. L. No. 38, 1 (2004).
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/40785/uu-no-38-tahun-2004>

Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pub. L. No. 22, 12 (2009).
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>