BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang didapat dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pada saat ini di lokasi studi terdapat 19 unit rambu petunjuk, 1 unit rambu perintah, 21 unit rambu peringatan, dan 5 unit rambu larangan dengan kondisi rambu lalu lintas pada saat ini sudah cukup baik. Ada 34 unit rambu yang kondisi nya baik, dan ada 12 unit rambu yang kondisinya rusak. Hal ini dapat menimbulkan kurangnya perhatian dan respek pengguna jalan dalam melihat rambu tersebut, sebagaimana tertuang dalam pasal 273 UU tentang LLAJ tahun 2009, sebagai pengguna jalan kita berhak menuntut penyelenggara jalan bila mengalami kecelakaan yang diakibatkan oleh kerusakan fasilitas jalan dan kerusakan/ketiadaan rambu lalu lintas.
2. Hasil analisis tentang rambu lalu lintas menurut panduan pada saat ini terdapat 11 unit rambu yang sudah memenuhi ketentuan panduan atau sebesar 32,35%, juga ada 23 unit rambu yang tidak memenuhi ketentuan panduan atau sebesar 67,65%. Dengan demikian pada sepanjang jalan yang menjadi wilayah studi masih terdapat banyak rambu yang tidak memenuhi ketentuan panduan. Dalam literatur tentang fasilitas perlengkapan jalan jika semakin kecil rambu yang memenuhi ketentuan panduan maka hal ini dapat menimbulkan kurangnya fasilitas keselamatan/keamanan yang baik dan benar, serta akan mengakibatkan kurangnya respon pengemudi dalam memahami makna rambu tersebut.

3. Hasil analisis berdasarkan persepsi pengguna jalan terhadap penempatan dan ukuran rambu lalu lintas di sepanjang jalan yang menjadi lokasi studi menggunakan data kuesioner, pengguna jalan berpendapat setuju dengan penempatan dan ukuran rambu lalu lintas yang sudah memenuhi ketentuan panduan. Adapun berbagai saran dan masukan dari pengguna jalan terhadap rambu lalu lintas di sepanjang jalan lokasi studi mengatakan bahwa pihak terkait harus mengganti rambu yang sudah rusak dan dianggap tidak memenuhi ketentuan panduan.
4. Hasil analisis uji hipotesis menggunakan tabulasi silang dari program SPSS mrndapatkan nilai Chi Square Asymp. Sig nya sebesar 0,03 maka dengan ini H0 ditolak dan H1 diterima, berarti memang pria dan wanita tidak semua memahami arti tentang penempatan dan ukuran rambu lalu lintas, sebagai contoh wanita memang tidak terlalu memfokuskan diri untuk memahami rambu lalu lintas.
5. Hasil evaluasi dari ketentuan panduan tentang penempatan dan ukuran rambu lalu lintas yang sudah memenuhi ketentuan panduan berdasarkan persepsi pengguna jalan adalah sebagai berikut:
    a. Evaluasi tentang jarak penempatan rambu dari tepi kiri bahu jalan berdasarkan persepsi pengguna jalan sudah dinilai efektif. Dilihat dari hasil analisis kuesioner dalam jarak penempatan rambu yang sudah memenuhi ketentuan panduan. Untuk jarak penempatan maksimal rambu pada tepi kiri bahu jalan 20 kaki (6 meter) dengan mempertimbangkan jarak akomodasi mata dan titik fokus mata saat melihat kedapan dan melihat objek yang berada disampingnya tanpa menggelengkan kepalanya.
    b. Evaluasi tentang jarak penempatan rambu terhadap bagian yang berbahaya berdasarkan persepsi pengguna jalan sudah dinilai tepat dan efektif. Dilihat dari hasil analisis kuesioner dalam jarak penempatan rambu terhadap bagian jalan yang berbahaya, tetapi jikan dilihat dari aturan panduan jarak penempatan rambu terhadap bagian jalan yang berbahaya terlalu jauh. Hal ini dapat mengakibatkan mispersepsi kepada pengguna jalan, maka direkomendasikan untuk jarak rambu tersebut

adalah dengan mempertimbangkan kecepatan lalu lintas eksisting, jarak pandang henti yang diantaranya jarak PIEV dan jarak mengerem. Pada ruas Jalan Bojongsoang dengan kecepatan lalu lintas 20,30 km/jam maka jarak penempatan rambu terhadap bagian jalan yang berbahaya nya adalah 16,67 meter, ruas Jalan Terusan Bojongsoang kecepatan lalu lintas 22,19 km/jam jaraknya adalah 18,23 meter, dan ruas Jalan Siliwangi kecepatan lalu lintas 12,68 km/jam jaraknya adalah 9,73 meter.

c. Evaluasi tentang tinggi tiang rambu lalu lintas berdasarkan persepsi pengguna jalan sudah dinilai efektif. Dilihat dari aturan panduan tinggi tiang rambu sudah diatur dengan semua kecepatan, maka direkomendasikan untuk tinggi tiang rambu harus mempertimbangkan jarak pandang pengemudi saat menyadari ada rambu di depannya dengan mengkorelasikan kecepatan kendaraan pada setiap ruas jalan. Sebagai contoh pada ruas Jalan Bojongsoang kecepatan lalu lintasnya adalah 20,30 km/jam maka tinggi tiang nya adalah 2,48 meter.

d. Evaluasi tentang ukuran daun rambu, dan ukuran simbol/ukuran huruf rambu lalu lintas berdasarkan persepsi pengguna jalan sudah dinilai efektif. Untuk ukuran tinggi huruf pada rambu pendahulu petunjuk jurusan masih banyak ukuran huruf yang tidak konsisten hal ini dapat mengakibatkan ketidak jelasan pandangan pengemudi dalam memahai/membaca tulisan tersebut. Maka direkomendasikan untuk ukuran tinggi huruf harus memperhatikan faktor kecepatan kendaraan pengemudinya. Untuk kecepatan eksisting 20,30 km/jam maka tinggi huruf nya adalah 6,89 cm (untuk huruf kecil) dan 9,14 cm (untuk huruf besar).

6.2 Saran

Adapun beberapa saran yang dapat penulis berikan berdasarkan penelitian antara lain:

1. Ketentuan panduan tentang rambu lalu lintas harus diterapkan dengan baik dan benar, karena dapat membantu pengguna jalan dalam melakukan perjalanan dan menekan angka kecelakaan lalu lintas.

2. Pada rambu pendahulu petunjuk jurusan (RPPJ) penunjukan suatu nama tempat seharusnya menggunakan rambu petunjuk kawasan atau rambu petunjuk objek wisata. Ukuran tinggi huruf pada rambu pendahulu petunjuk jurusan harus diperhatikan pula, apalagi pada ruas jalan yang mempunyai kecepatan lalu lintas yang tinggi.
3. Perawatan pada rambu lalu lintas yang sudah rusak atau terhalang sangat penting bagi pengguna jalan hal ini harus dilakukan agar rambu tetap berfungsi dengan baik.
4. Perlu adanya sosialisasi dari pihak terkait mengenai fungsi dan arti rambu lalu lintas kepada pengguna jalan. Jika dilihat dari hasil kuesioner pada 150 responden masih banyak pengguna jalan yang belum paham makna rambu lalu lintas.