

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pengamatan dan hasil perhitungan maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Pada saat lalu lintas tidak sibuk nilai *lag* rata-rata adalah 2.4 detik dan standar deviasi adalah 0.8 sedangkan nilai *gap* rata-rata adalah 4.3 detik dan standar deviasi adalah 1.1. Kemudian pada saat lalu lintas pertengahan *lag* rata-rata adalah 2.1 detik dan standar deviasi adalah 0.8 sedangkan nilai *gap* rata-rata adalah 3.3 detik dan standar deviasi adalah 0.9. Sedangkan pada saat lalu lintas sibuk *lag* rata-rata adalah 2.0 detik dan standar deviasi adalah 0.6 sedangkan nilai *gap* rata-rata adalah 3.1 detik dan standar deviasi adalah 0.7. Dari hasil tersebut terlihat bahwa nilai rata-rata *gap* dan *lag* semakin kecil pada saat lalu lintas sibuk. Hal ini disebabkan karena perilaku pengemudi yang agresif dan tidak menunggu celah disebabkan karena padatnya lalu lintas dan lama nya antrian sehingga menyebabkan kejenuhan dan ingin segera menyudahi manuver.
2. Dari penggabungan seluruh data *lag* dan *gap* yang diamati pada saat lalu lintas sibuk, pertengahan dan tidak sibuk, didapat bahwa nilai *lag* terkecil berada pada interval 0.33 - 0.89 detik sebanyak 1.30% dan nilai *gap* terkecil berada pada interval 1.47 - 2.03 detik sebanyak 3.13%. Karena nilai *gap* dan *lag* yang diperoleh lebih kecil dari hasil penelitian terdahulu, maka dapat disimpulkan bahwa terjadi pemaksaan celah (*forced gap/lag*) oleh sepeda motor dari jalan minor saat menyeberangi jalan mayor.
3. Pada saat lalu lintas tidak sibuk nilai *lag* paling kecil berada pada interval 0.90 - 1.46 detik dengan frekuensi sebanyak 19.44%, dan nilai *gap* terkecil berada pada interval 2.04 - 2.60 detik sebanyak 5.26%. Pada saat lalu lintas pertengahan nilai *lag* paling kecil berada pada interval 0.33-0.89 dengan frekuensi sebanyak 2.99% dan nilai *gap* terkecil pada interval 1.47-2.03 detik sebanyak 3,85%. Kemudian saat lalu lintas sibuk nilai *lag* paling kecil

berada pada interval 0.90-1.46 detik dengan frekuensi sebanyak 21.43%, dan nilai *gap* terkecil pada saat lalu lintas sibuk berada pada interval 1.47-2.03 sebanyak 3.23%. Maka dapat disimpulkan perubahan volume lalu lintas mempengaruhi nilai rata-rata *gap* dan *lag* sepeda motor dari jalan minor yang memotong jalan mayor. Semakin besar volume maka nilai *gap* dan *lag* semakin kecil.

4. Pada saat lalu lintas tidak sibuk 69.44% kendaraan melakukan *force lag* dan 5,26% melakukan *forced gap*. Kemudian pada saat lalu lintas pertengahan hampir 88.63% kendaraan melakukan *force lag* dan hampir 21.65% melakukan *forced gap*. Sedangkan pada saat lalu lintas sibuk hampir 100% kendaraan melakukan *force lag* dan lebih dari 80.65% melakukan *forced gap*
5. Besarnya jumlah kejadian *forced gap/lag* dapat diartikan bahwa banyak pengendara sepeda motor mengabaikan peraturan lalu lintas saat berada di persimpangan

5.2 Saran

1. Pada penelitian ini survey lapangan yang dilakukan masih terbatas oleh waktu perekaman yang menggunakan *drone* dengan durasi rekam hanya 20 menit. Untuk penelitian selanjutnya sebaiknya memperpanjang waktu pengambilan data, sehingga data *gap* dan *lag* yang didapat lebih banyak.
2. Pada simpang empat lengan tak bersinyal pada persilangan Jalan Ahmad Yani – Bandar Damar – Bandar Purus sebaiknya dilakukan perbaikan dan penambahan pengaturan lalu lintas. Seperti perlu ditempatkan rambu-rambu STOP pada lengan jalan minor dengan harapan dapat mengurangi kejadian pemaksaan celah. Namun banyaknya pengemudi sepeda motor yang berperilaku tidak baik, tidak disiplin dan tidak memperhatikan marka serta rambu lalu lintas, maka direkomendasikan untuk melakukan kanalisasi arus lalu lintas persimpangan.
3. Hal lain yang harus dilakukan adalah menertibkan parkir *on street* terutama pada jam sedikit sibuk sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas di

simpang. Memasang rambu larangan parkir dan tindakan tegas petugas kepolisian diharapkan dapat mengatasinya.

4. Bagaimanapun usaha yang dilakukan untuk perbaikan simpang tersebut, tidak dapat dipungkiri bahwa kesadaran dan pengetahuan pengemudi tentang rambu-rambu dan peraturan berlalu lintas lebih diperlukan. Fenomena pemaksaan celah dapat dihindari jika setiap pengemudi memahami tentang aturan lalu lintas dipersimpangan dan menerapkan sebagaimana mestinya.
5. Perlu dilakukan sosialisasi tentang peraturan lalu lintas ke setiap lapis masyarakat terutama pengendara sepeda motor dan meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas.
6. Perlu pembenahan dan peningkatan fasilitas angkutan umum untuk mengurangi jumlah kendaraan dan sejalan dengan sosialisasi kepada masyarakat agar berkeinginan untuk beralih menggunakan angkutan umum.

