

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Setelah dilakukan penelitian terhadap jarak pandang henti dan *spacing* aman dan tidak aman kendaraan dalam *platoon* di Jl.Raya Padang – Bukittinggi KM. 32 Kampung Sabalah Nagari Balah Hilia Lubuk Alung Propinsi Sumatera Barat, maka didapatkan kesimpulan :

1. Kecepatan berdasarkan arah Padang – Bukittinggi maupun arah Bukittinggi – Padang didominasi oleh arah Padang – Bukittinggi dengan interval kecepatan 40 sampai 60 km/jam dengan jumlah kendaraan sebanyak 1176 kendaraan. Distribusi kecepatan berdasarkan arah Padang – Bukittinggi maupun arah Bukittinggi – Padang didominasi oleh arah Padang – Bukittinggi dengan interval kecepatan 40-60 km/jam dengan jumlah kendaraan sebanyak 56% kendaraan. Sedangkan paling rendah pada arah Padang – Bukittinggi sebanyak 4% kendaraan.
2. Rata-rata jarak pandang henti kendaraan dalam *platoon* pada arah Padang – Bukittinggi adalah 25,4m dan pada arah Bukittinggi – Padang yaitu 32,9m ..Rata-rata *spacing* aman kendaraan dalam *platoon* pada arah Padang – Bukittinggi adalah 5,5m dan pada arah Bukittinggi – Padang yaitu 22m.. Rata-rata *spacing* tidak aman kendaraan dalam *platoon* pada arah Padang – Bukittinggi adalah 4,5m dan pada arah sebaliknya yaitu 4,9m.

Jadi semakin tinggi spacing antar kendaraan semakin aman spacing antar kendaraan. Dan semakin rendah spacing antar kendaraan maka semakin meningkat peluang tabrakan terjadi.

2. Berdasarkan pengujian t-test terhadap kecepatan dan spacing menunjukkan disimpulkan bahwa Tidak ada pengaruh yang signifikan antara kecepatan dengan spacing .
3. Berdasarkan pengujian regresi terhadap kecepatan dan jarak pandang henti kendaraan disimpulkan bahwa adanya pengaruh yang signifikan antara kecepatan dengan jarak pandang henti kendaraan. Jadi semakin Besar kecepatan kendaraan maka semakin besar juga jarak pandang henti kendaraan tersebut. Dan semakin kecil kecepatan kendaraan tersebut semakin kecil juga jarak pandang henti kendaraan.

5.2 Saran

Saran untuk pemerintah:

1. Diharapkan kepada pemerintah untuk dapat melakukan evaluasi terhadap kebijakan yang telah ditetapkan mengenai Jumlah Kendaraan terhadap lebar jalan dan Muatan Sumbu Terberat (MST) terhadap fungsi jalan untuk mengurangi penyalahgunaan dan pelanggaran pada implementasi nya.
2. Perlu tindakan tegas terhadap kendaraan besar (truk besar) yang memiliki ukuran yang tidak sesuai dengan peraturan, dimana kendaraan dimodifikasi sehingga mempengaruhi kelancaran lalu lintas karena memperlambat kecepatan kendaraan lainnya dan memakai banyak bagian jalan raya.
3. Adanya pemasangan rambu batas kecepatan sesuai dengan Permenhub 111 tahun 2015 tentang batas kecepatan kendaraan, paling

rendah 60 (enam puluh) km/jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus) km/jam untuk jalan bebas hambatan.

4. Strategi pengelolaan risiko kecelakaan yang diusulkan adalah perbaikan kemampuan pengereman pengemudi. Perbaikan tersebut dapat dilakukan pada saat ujian praktek perolehan SIM, sesuai dengan rekomendasi yang disarankan oleh Woratanarat et al (2013). Melalui pendidikan dan/atau ujian praktek SIM tersebut setiap pengemudi harus menyadari tingkatan kemampuan pengeremannya sehingga mereka dapat menyesuaikan pilihan kecepatan dan jarak aman antar kendaraan. Hal ini yang selama ini terabaikan dan/atau belum diteliti lebih jauh.

Saran untuk penelitian selanjutnya:

Apabila nantinya dilakukan penelitian lanjutan mengenai tema ini, penulis memberikan saran agar didapatkan hasil yang lebih baik dan akurat kedepannya.

1. Pada saat survey, perlu di pastikan lagi bahwa lokasi survey sudah memenuhi kriteria lokasi yang akan di teliti, guna mendapatkan hasil yang baik, dan mendapatkan data yang sesuai dengan tema penelitian
2. Dalam pengolahan data, sebaiknya menggunakan aplikasi atau program yang dapat membantu penulis dalam mengolah data, dan pastikan bahwa data yang di olah memiliki hasil yang valid, sehingga data dapat dijadikan pedoman untuk penelitian kedepannya.