

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

- 1) Hasil analisis kriteria penetapan lajur sepeda motor menunjukkan bahwa seksi 1 tidak memenuhi penerapan lajur sepeda motor, seksi 2 memenuhi untuk diterapkan lajur sepeda motor dan seksi 3 memenuhi untuk diterapkan lajur sepeda motor berdasarkan kriteria penetapan lajur sepeda motor.
- 2) Permodelan simulasi pada *software* Vissim dibagi menjadi simulasi kondisi eksisting dan simulasi lajur sepeda motor. Hasil analisis menunjukkan penerapan lajur sepeda motor dari ketiga seksi Jalan Ir. H. Djuanda diperoleh seksi 2 dan seksi 3 layak diterapkan lajur sepeda motor dikarenakan memenuhi kriteria penerapan lajur sepeda motor.
- 3) Berdasarkan hasil simulasi Vissim dari penerapan lajur sepeda motor meningkatkan kecepatan rata-rata pengendara sepeda motor dari kondisi eksisting sebesar 33 km/jam menjadi 37 km/jam pada seksi 2 dan kecepatan pengendara pada kondisi eksisting seksi 3 sebesar 35 km/jam menjadi 41 km/jam setelah diterapkan penerapan lajur sepeda motor. Penurunan konflik lalu lintas terjadi pada kondisi setelah penerapan lajur sepeda motor dibandingkan kondisi eksisting sebesar 68 konflik lalu lintas.

V.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan tersebut, maka saran dari penelitian tentang permodelan lajur khusus sepeda motor ini adalah sebagai berikut.

1. Peningkatan keselamatan di Jalan Ir. H. Djuanda diperlukan guna menurunkan konflik lalu lintas antar pengendara dengan penerapan lajur khusus sepeda motor.
2. Penelitian lebih lanjut mengenai analisis perpindahan lajur pengendara terhadap kecelakaan lalu lintas guna mendukung penerapan dari lajur sepeda motor.