

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari skripsi kami adalah:

1. Karakteristik sosial ekonomi hasil survey di wilayah Kabupaten Tulungagung

a. Karakteristik Responden Total Kendaraan

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngunut*

Kelompok tertinggi responden di Jalan Raya Ngunut adalah berjenis kelamin laki-laki, berusia 10-15 tahun, pendidikan terakhir SMA/MA, tingkat penghasilan per bulan lebih dari Rp 1.500.000, pekerjaan sebagai wiraswasta, dan memiliki 1 buah sepeda milik sendiri.

➤ *Lokasi Jalan Raya Kauman*

Kelompok tertinggi responden di Jalan Raya Kauman adalah berjenis kelamin laki-laki, berusia 10-15 tahun, pendidikan terakhir SMP/MTs, tingkat penghasilan per bulan lebih dari Rp 1.500.000, pekerjaan sebagai PNS, dan memiliki 1 buah sepeda milik sendiri.

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngantru*

Kelompok tertinggi responden di Raya Ngantru adalah berjenis kelamin laki-laki, berusia 10-15 tahun, pendidikan terakhir SMA/MA, tingkat penghasilan per bulan lebih dari Rp 1.500.000, profesi sebagai wiraswasta, dan memiliki 1 buah sepeda milik sendiri.

b. Karakteristik Responden Pesepeda

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngunut*

Kelompok tertinggi responden pesepeda di Jalan Raya Ngunut adalah berjenis kelamin laki-laki, berusia 10-30 tahun, pendidikan terakhir SMA/MA, tingkat penghasilan per bulan lebih dari Rp 1.500.000, profesi sebagai wiraswasta, dan memiliki 1 buah sepeda milik sendiri.

➤ *Lokasi Jalan Raya Kauman*

Kelompok tertinggi responden pesepeda di Jalan Raya Kauman adalah berjenis kelamin laki-laki, berusia 10-15 tahun, pendidikan terakhir SMP/MTs, tingkat penghasilan per bulan lebih dari Rp 1.500.000, profesi sebagai PNS, dan memiliki 1 buah sepeda milik sendiri.

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngantru*

Kelompok tertinggi responden di Jalan Raya Ngantru adalah berjenis kelamin laki-laki, berusia 10-15 tahun, pendidikan terakhir SMA/MA, tingkat penghasilan per bulan lebih dari Rp 1.500.000, profesi sebagai buruh, dan memiliki 1 buah sepeda milik sendiri.

c. Karakteristik Responden Non Pesepeda

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngunut*

Kelompok tertinggi responden di Jalan Raya Ngunut adalah berjenis kelamin laki-laki, berusia 10-15 tahun, pendidikan terakhir SMA/MA, tingkat penghasilan per bulan lebih dari Rp 1.500.000, profesi sebagai Petani, dan memiliki 1 buah sepeda milik sendiri.

➤ *Lokasi Jalan Raya Kauman*

Kelompok tertinggi responden di Jalan Raya Kauman adalah berjenis kelamin laki-laki, berusia 16-20 tahun, pendidikan terakhir SMP/MTs, tingkat penghasilan per bulan lebih dari Rp 1.500.000, profesi sebagai PNS, dan memiliki 1 buah sepeda milik sendiri.

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngantru*

Kelompok tertinggi responden di Jalan Raya Ngantru adalah berjenis kelamin laki-laki, berusia 16-20 tahun, pendidikan terakhir SMP/MTs, tingkat penghasilan per bulan lebih dari Rp 1.500.000, profesi sebagai wiraswasta, dan memiliki 1 buah sepeda milik sendiri.

2. Karakteristik perjalanan pesepeda di wilayah Kabupaten Tulungagung

a. Karakteristik Responden Total Kendaraan

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngunut*

Kelompok tertinggi pengendara sepeda di jalan Raya Ngunut melakukan perjalanan dengan jarak tempuh 1 km - 2,5 km, rutinitas kegiatan 6 kali/minggu dan waktu tempuh perjalanan 15 – 30 menit.

➤ *Lokasi Jalan Raya Kauman*

Kelompok tertinggi pengendara sepeda di jalan Raya Kauman melakukan perjalanan dengan jarak tempuh 1 km – 2,5 km, rutinitas kegiatan lebih dari 6 kali dan waktu tempuh perjalanan 10 – 15 menit.

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngantru*

Kelompok tertinggi pengendara sepeda di jalan Raya Ngantru melakukan perjalanan dengan jarak tempuh 1 km – 2,5 km, rutinitas kegiatan 6 kali/minggu dan waktu tempuh perjalanan 10 – 15 menit

b. Karakteristik Responden Pesepeda

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngunut*

Kelompok tertinggi pengendara sepeda di jalan Raya Ngunut melakukan perjalanan dengan jarak tempuh 1 km – 2,5 km, rutinitas lebih dari 6 kali/minggu dan waktu tempuh perjalanan 15 – 30 menit

➤ *Lokasi Jalan Raya Kauman*

Kelompok tertinggi pengendara sepeda di jalan Raya Kauman melakukan perjalanan dengan jarak tempuh 1 km – 2,5 km, rutinitas lebih dari 6 kali/minggu dan waktu tempuh perjalanan 5 – 10 menit

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngantru*

Kelompok tertinggi pengendara sepeda di jalan Raya Ngantru melakukan perjalanan dengan jarak tempuh 500 m – 1 km, rutinitas 6 kali/minggu dan waktu tempuh perjalanan 5 – 10 menit

c. Karakteristik Responden Non Pesepeda

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngunut*

Kelompok tertinggi pengendara sepeda di jalan Raya Ngunut melakukan perjalanan dengan jarak tempuh 1 km – 5 km, rutinitas 6 kali/minggu dan waktu tempuh perjalanan 10 – 15 menit

➤ *Lokasi Jalan Raya Kauman*

Kelompok tertinggi pengendara sepeda di jalan Raya Kauman melakukan perjalanan dengan jarak tempuh 1 km – 2,5 km, rutinitas lebih dari 6 kali/minggu dan waktu tempuh perjalanan 10 – 15 menit.

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngantru*

Kelompok tertinggi pengendara sepeda di jalan Raya Ngantru melakukan perjalanan dengan jarak tempuh 1 km – 2,5 km, rutinitas kegiatan 6 kali/minggu dan waktu tempuh perjalanan 10 – 15 menit

d. Karakteristik Okupansi

Baik pada hari Sabtu maupun hari Senin mayoritas pesepeda di Jl Raya Ngunut, Jl. Raya Kauman, dan Jl. Raya Ngantru adalah mengendarai sepeda sendiri sambil membawa barang.

3. Tanggapan Responden Terkait Kebutuhan Lajur Sepeda

a. Karakteristik Responden Total Kendaraan

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngunut*

Pada ruas jalan Raya Ngunut 76% responden menyatakan tetap/akan menggunakan sepeda jika telah tersedia lajur sepeda.

➤ *Lokasi Jalan Raya Kauman*

Pada ruas jalan Raya Kauman 65% responden menyatakan tetap/akan menggunakan sepeda jika telah tersedia lajur sepeda

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngantru*

Pada ruas jalan Raya Ngantru 73% responden menyatakan tetap/akan menggunakan sepeda jika telah tersedia lajur sepeda

b. Karakteristik Responden Pesepeda

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngunut*

Pada ruas jalan Raya Ngunut 54% responden menyatakan tetap/akan menggunakan sepeda jika telah tersedia lajur sepeda.

➤ *Lokasi Jalan Raya Kauman*

Pada ruas jalan Raya Kauman 53% responden menyatakan tetap/akan menggunakan sepeda jika telah tersedia lajur sepeda

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngantru*

Pada ruas jalan Raya Ngantru 59% responden menyatakan tetap/akan menggunakan sepeda jika telah tersedia lajur sepeda

c. Karakteristik Responden Non Pesepeda

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngunut*

Pada ruas jalan Raya Ngunut 22% responden menyatakan tetap/akan menggunakan sepeda jika telah tersedia lajur sepeda.

➤ *Lokasi Jalan Raya Kauman*

Pada ruas jalan Raya Kauman 12% responden menyatakan tetap/akan menggunakan sepeda jika telah tersedia lajur sepeda

➤ *Lokasi Jalan Raya Ngantru*

Pada ruas jalan Raya Ngantru 14% responden menyatakan tetap/akan menggunakan sepeda jika telah tersedia lajur sepeda

d. Tanggapan Responden Khususnya Pengendara Kendaraan Bermotor dari Segi Kenyamanan, Keamanan, serta Kewajiban Pengguna Jalan Terhadap Kebutuhan Lajur Sepeda. Berdasarkan hasil survey yang dilakukan di Jl.Ngantru dengan 50 responden, Jl. Kauman dengan 50 responden, Jl. Tengah Kota dengan 50 responden didapat $\geq 56\%$ responden menyatakan bahwa mereka merasa nyaman, aman, terhindar dari resiko kecelakaan, bebas hambatan, dan bebas terhadap gangguan melawan hukum, serta mereka telah melaksanakan kewajiban dan mendapat hak mereka sebagai pengguna jalan.

4. Model Regresi Logistik

Berdasarkan karakteristik pesepeda, didapatkan model regresi logistik pada ruas Jl. Raya Nganut, Jl. Raya Kauman, dan Jl Raya Ngantru sebagai berikut:

- a. Model berpindah/tidaknya responden ke sepeda motor bila pendapatannya meningkat/mampu membeli sepeda motor:

$$P_i = \frac{1}{1 + e^{(-1,167 + 0,588 X_3 - 0,752 X_7 + 1,163 X_{10})}}$$

- b. Model berpindah/tidaknya responden ke sepeda motor bila terdapat lajur khusus sepeda walaupun pendapatannya meningkat/mampu membeli sepeda motor:

$$P_i = \frac{1}{1 + e^{(-1,157 - 0,684 X_3 + 0,970 X_{10})}}$$

Dimana:

P_i = Probabilitas terkait kebutuhan lajur sepeda

e = Bilangan alam (2,718)

X_1 = Variabel bebas usia

X_3 = Variabel bebas pendidikan terakhir

X_4 = Variabel bebas tingkat penghasilan

X_7 = Variabel bebas jumlah sepeda yang dimiliki

X_8 = Variabel bebas jarak tempuh

X_{10} = Variabel bebas waktu tempuh

Dari model di atas didapatkan probabilitas untuk tetap menggunakan sepeda adalah sebesar 0,863

5. Pada ruas Jl. Raya Ngantru dan Jl. Raya Nganut dapat dilakukan penambahan lajur sepeda selebar 1 m atau 1,5 meter tanpa mengurangi bahu jalan, hal ini tidak mempengaruhi tingkat kejenuhan (DS) dari jalan tersebut dikarenakan ruas jalan tersebut mempunyai badan jalan yang cukup lebar yaitu 4,5 m setiap lajunya.
6. Ruas Jl. Raya Kauman mempunyai LoS yang buruk sehingga harus dilakukan penambahan lajur khusus sepeda pada bahu tetapi karena bahu jalan terlalu

sempit, maka diambil 0,5 m per lajunya untuk dijadikan lajur sepeda dan penambahan hanya disisi arah ke Tulungagung.

5.2 Rekomendasi

1. Penyediaan fasilitas lajur sepeda merupakan bagian dari pengembangan sistem transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*). Pengembangan sistem berkelanjutan berkaitan erat dengan pengembangan moda yang hemat energi, menyehatkan, dan lebih ramah lingkungan, sehingga ke depan selain penyediaan fasilitas lajur seyogyanya juga diikuti dengan merubah *mindset* masyarakat mengenai penggunaan sepeda.
2. Penegakan hukum sangat diperlukan untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang aman dan tertib sehingga pengguna kendaraan bermotor tidak menerobos masuk ke lajur sepeda atau sebaliknya. Bentuk penegakan hukum dapat berupa pemasangan rambu-rambu, batasan kecepatan kendaraan, pengaturan dan pengawasan dari aparat penegak hukum terutama pada jam puncak.

5.3 Saran

1. Penyediaan lajur sepeda juga difokuskan pada ruas-ruas jalan yang belum ada pengendara sepeda dengan cara memberikan fasilitas yang memadai seperti tempat istirahat, udara yang bersih (pepohonan atau taman) sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi pengendara sepeda yang melalui lajur tersebut.
2. Penelitian dapat dikembangkan untuk memprediksi jumlah pengendara sepeda terkait penyediaan lajur sepeda untuk perencanaan di masa yang akan datang atau dikembangkan dengan memperhatikan aspek daya guna lajur sepeda yang terkait dengan kenyamanan atau kemudahan pengendara sepeda dalam bermanuver, misalnya dengan mempertimbangkan ukuran lajur pada saat sepeda membawa barang yang berlebihan serta dimensi kendaraan tidak bermotor lain yang melalui lajur tersebut.

3. Perlu adanya penelitian lebih lanjut terhadap tingkat hambatan samping sehingga dapat diketahui secara pasti kategori hambatan samping di masing-masing ruas baik itu kecil sedang atau tinggi.
4. Dengan melihat hasil model pesepeda dan non pesepeda di ketiga ruas tersebut serta mempertimbangkan kondisi lalu lintas yang ada, maka disarankan untuk dibangun lajur sepeda dengan lebar minimal 1,5 m guna mengurangi potensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pesepeda.
5. Perlu adanya pemodelan mengenai persepsi masyarakat mengenai kenyamanan, keamanan, serta unsur-unsur lainnya pada survai tambahan yang dilakukan kepada masing - masing responden pada ke tiga jalan tersebut dengan tingkat signifikansi 5%, terhadap hubungannya dengan kebutuhan lajur sepeda.
6. Penelitian di lapangan dilakukan survai 9 jam per hari dengan dengan segmen waktu pagi, siang, dan sore masing – masing 3 jam. Untuk penelitian selanjutnya diperlukan survai selama 12 jam per hari agar data yang didapat lebih akurat.

