

## **BAB V**

### **PENUTUP**

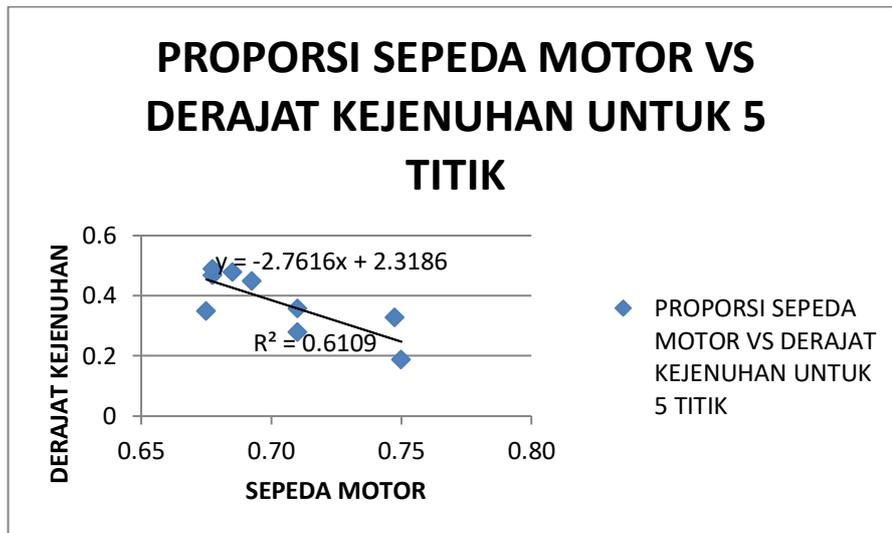
#### **5.1 Kesimpulan**

Setelah mengadakan survei penelitian dilokasi pengamatan yaitu pada ruas Jalan Bundaran PU Kota Kupang, maka diperoleh kesimpulan antara lain sebagai berikut:

1. Dari hasil analisa maka kinerja jalan untuk titik 1, tingkat pelayanan pagi dan siang hari B, sedangkan sore hari C, dengan nilai kapasitas 6600 smp/jam. Titik 2, tingkat pelayanan pagi dan siang hari A, sedangkan sore hari B, dengan nilai kapasitas 4455,79 smp/jam. Titik 3, tingkat pelayanan pagi dan siang hari A, sedangkan sore hari B dan A, dengan nilai kapasitas 4685,47 smp/jam. Titik 4, tingkat pelayanan pagi dan siang hari A, sedangkan sore hari B dan A, dengan nilai kapasitas 4455,79 smp/jam. Titik 5, tingkat pelayanan pagi, siang dan sore hari B, C dan D bervariasi, dengan nilai kapasitas 6,600 smp/jam.

Maka dari rata-rata kelima titik pengamatan tersebut derajat kejenuhan paling maximal terjadi pada titik 4 di sore hari pukul 18.00–19.00 WITA sebesar 0,45.

2. Dari hasil perhitungan tersebut maka kecepatan diruas Jalan Bundaran PU yang paling tinggi terjadi pada pagi hari pukul 06.00–07.00 WITA sebesar 31,18 km/jam pada titik 3 dan minimal terjadi pada siang hari pukul 11.00–12.00 WITA sebesar 25,35 km/jam pada titik 3.
3. Proporsi sepeda motor terbanyak di Jalan Bundaran PU adalah sebesar 0,75 pada pukul 06:00-07:00 dan 18:00-19:00 untuk ke 5 titik pengamatan. Perubahan proporsi sepeda motor, memberikan berbagai dampak terhadap operasi arus lalu lintas. Terdapat hubungan yang signifikan antara proporsi sepeda motor terhadap kecepatan arus lalu lintas, pada ruas jalan berkonfigurasi dua lajur dua arah tak-terbagi.



**Gambar 5.1 Proporsi Sepeda Motor VS Derajat Kejenuhan Untuk 5 Titik**

*Sumber: Analisa Data 2019*

## 5.2 Saran

Sehubungan dengan hasil penelitian dan kondisi sistem transportasi jalan saat ini, penulis perlu menyampaikan saran seperti berikut:

1. Perlu adanya penambahan lokasi sehingga di dapat korelasi lebar jalur
2. Pemerintah harus mulai membatasi jumlah sepeda motor di jalanan dan menyediakan sarana transportasi darat yang sifatnya masal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta.
- Eka Cahaya, (2014). *Analisis Karakteristik Kecelakaan dan Faktor Penyebab Kecelakaan dan Faktor Kecelakaan pada Lokasi Blackspot di Kota Kayu Agung*. Sumatera Selatan
- Fachrurrozy. (2001). *Keselamatan Lalu Lintas*. Yogyakarta: Jurnal Magister Sistem dan Teknik Transportasi Universitas Gadjah Mada.
- Hafdiansyah, Tri Basuki Yuwono, Hikmat Iskandar. (2016). *Pengaruh Proporsi Sepeda Motor Terhadap Nilai Ekuivalen Mobil Penumpang Pada Ruas Jalan Luar Kota*. Bandung
- Hobbs, F. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Gajah Mada University Press.
- Kusnandar Erwin, (2010). *Pengaruh proporsi Sepeda Motor Terhadap Kecepatan Arus Lalu Lintas*. Bandung
- Kuswahono. (2011). *Analisa Faktor Sepeda Motor Terhadap Kapasitas Jalan di Perkotaan*. Tesis Magister. Universitas Indonesia.
- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Peraturan Pemerintah No. 43. (1993). *Prasarana dan Sarana Lalu Lintas Jalan*. Jakarta.
- Sandiaga, Kesha Zara. (2012). *Analisis Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Palembang*. Universitas Sriwijaya: Laporan Tugas Akhir.
- Setijowarno, D. (2003). *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*. Bandung: Pendidikan Nasional.
- Tamin, O.Z. (1991) *Hubungan Volume, Kecepatan dan Kepadatan Lalu Lintas*, Jurnal Teknik Sipil ITB No.3
- Taufik, M., Burhanuddin, E., Aly, S.H., dan Ramli, M.I. (2008). *Analisis Kecepatan, Arus Dan Headway Lalu Lintas Sepeda Motor Di Kota Makassar*. Makassar

Wikipedia. (2018). *Kecelakaan Lalu Lintas*. Dipetik Mei 9, 2018, dari [https://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan\\_lalu-lintas](https://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan_lalu-lintas)