

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat peneliti sampaikan adalah :

1. Besarnya Nilai EMP MC (sepeda Motor) Pada Lokasi 1 adalah sebesar 0,69 untuk nilai EMP MC pada lokasi 2 adalah sebesar 0,54 dan untuk nilai EMP MC pada lokasi 3 adalah sebesar 0,52.
2. Pada lokasi 1 dengan klasifikasi fungsi jalan 2/2 UD (*undivided*) memiliki nilai EMP sepeda motor yang cukup besar jika dibandingkan dengan lokasi 2 dan 3. Hal ini dikarenakan volume lalu lintas rata-rata pada lokasi 1 sebesar 1683,88 smp/jam dengan hasil analisis nilai DS menggunakan EMP dari MKJI sebelumnya sebesar 0,4 dan setelah menggunakan EMP dari hasil analisis diperoleh DS sebesar 0,8. Untuk lokasi yang ke 2 dan 3 dengan klasifikasi fungsi jalan yang sama yakni jalan 2/2 *undivided* memiliki nilai EMP sepeda motor sebesar 1020,26 smp/jam dan 1112,08 smp/jam dengan dengan hasil analisis nilai DS menggunakan EMP dari MKJI 1997 sebelumnya sebesar 0,4 dan setelah menggunakan EMP dari hasil analisis diperoleh DS sebesar 0,55 dan 0,60.

5.2. Saran

Setelah melihat hasil analisis pada bab sebelumnya ada beberapa saran yang kiranya dapat menjadi bahan pertimbangan yaitu :

1. Diperlukan kesadaran semua pihak khususnya pengguna jalan untuk menaati peraturan-peraturan lalu lintas yang berlaku di jalan tersebut.
2. Untuk penelitian selanjutnya perlu adanya penelitian pada lokasi yang sama dengan menganalisa besarnya nilai EMP Kendaraan Berat (HV) dan Kendaraan Ringan (LV) dari ketiga lokasi tersebut.
3. Melakukan peningkatan kapasitas jalan, dalam hal ini peran aktif pemerintah daerah sangat diharapkan, mengingat volume lalu lintas pada ketiga lokasi tidak sebanding lagi dengan kapasitas jalan saat ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Ramlan R, Irawan M. Zudhy, & Munawar Ahmad. (2019). *Revisi Nilai Ekuivalen Mobil Penumpang Untuk Sepeda Motor Pada Simpang Tak Bersinyal*. Yogyakarta.
- Sukirman, S 1994, *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan Raya*, Nova Bandung
- Andiani A, Cristy. 2013 *Studi Penetapan Nilai Ekuivalensi Mobil Penumpang (EMP) Kendaraan Bermotor Menggunakan Metode Time Headway dan Aplikasi Untuk Menghitung Ruas Jalan (Kasus pada Ruas Jalan Raya Solo-Sragen Km.12)*. Surakarta : Tugas Akhir Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Departemen Pekerjaan Umum , 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Direktorat Jendral Bina Marga.
- Hobbs,F.D, 1995 *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Penerbit Gajah Mada University Press.
- Tamin, O.Z. 2003. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi kedua Penerbit ITB Bandung.
- Anonim. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta.
- Prima, G. R, Iskandar, H., & Joewono, T. Basuki. (2014). *Kajian Nilai Ekuivalen Mobil Penumpang Berdasarkan Data Waktu Antara Pada Ruas Jalan Tol*. Program Studi Magister Teknik Sipil Program Pascasarjana Universitas Katolik Parahyangan
- Morlock, E.K., 1978, *Perencanaan Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.