

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Setelah mengadakan survei penelitian di lokasi pengamatan yaitu ruas jalan WJ. Lalamentik untuk segmen ruas jalan sepanjang depan Transmart sampai dengan depan korem dan sebaliknya pada ruas jalan depan korem sampai arah bundaran El-tari selama 1 minggu, maka diperoleh kesimpulan, antara lain sebagai berikut :

1. Tingkat pelayanan rata-rata jalan tiap titik pengamatan dapat dilihat sebagai berikut :
 - A. Titik 1 : Dengan nilai derajat kejenuhan (DS) 0.07 – 0.11 dan tingkat pelayanannya dapat digolongkan dalam kondisi baik (LOS A)
 - B. Titik 2 : Dengan nilai derajat kejenuhan (DS) 0.08 – 0.10 dan tingkat pelayanannya dapat digolongkan dalam kondisi baik (LOS A)
 - C. Titik 3 : Dengan nilai derajat kejenuhan (DS) 0.08 – 0.13 dan tingkat pelayanannya dapat digolongkan dalam kondisi baik (LOS A)
 - D. Titik 4 : Dengan nilai derajat kejenuhan (DS) 0.09 – 0.12 dan tingkat pelayanannya dapat digolongkan dalam kondisi baik (LOS A)
 - E. Titik 5 : Dengan nilai derajat kejenuhan (DS) 0.09 – 0.14 dan tingkat pelayanannya dapat digolongkan dalam kondisi baik (LOS A)
 - F. Titik 6 : Dengan nilai derajat kejenuhan (DS) 0.08 – 0.25 dan tingkat pelayanannya dapat digolongkan dalam kondisi baik (LOS A)

2. Berdasarkan hasil perhitungan didapat kecepatan tempuh sebesar 17.86 km/jam pada siang hari pukul 13.00-14.00. Sedangkan untuk data maksimum kecepatan terdapat pada titik 1 pengamatan dengan kecepatan yang di dapat adalah 26.47 km/jam pada pagi hari pukul 06.00-07.00. Dan untuk minimum kecepatan terdapat pada titik 5 pengamatan dengan kecepatan yang didapat adalah 17.86 km/jam pada pukul 13.00.14.00.

3. Dengan menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 maka dapat diuraikan beberapa hal yang bisa disimpulkan sebagai berikut :
 - A. Terdapat hubungan yang memberikan pengaruh atau dampak antara proporsi sepeda motor terhadap perubahan kecepatan arus lalu lintas, pada ruas jalan yang diangkat sebagai sampel penelitian yaitu, ruas jalan empat lajur dua arah terbagi.
 - B. Model hubungan pengaruh proporsi sepeda motor terhadap kecepatan arus lalu lintas tersebut, pada kondisi jam sibuk, lengang, dan saat digabungkan tidak terlalu jauh perbedaannya artinya proporsi sepeda motor hanya mencapai 33% jadi proporsi sepeda motor masi memberikan ruang yang cukup untuk kendaraan lainnya.
 - C. Pengaruh proporsi sepeda motor yang dominan mempengaruhi nilai ekuivalen sepeda motor terhadap LV(kendaraan ringan) dan HV (kendaraan berat).

5.2 Saran

Setelah mengevaluasi hasil penelitian telah dilakukan, diungkapkan saran-saran sebagai berikut :

1. Hasil penelitian ini, merupakan langkah awal yang perlu dikembangkan lebih lanjut karena perubahan proporsi sepeda motor, memberikan dampak terhadap operasi arus lalu lintas.
2. Perlu diadakan penelitian pada tipe jalan yang berbeda.
3. Hasil dalam penelitian ini sebaiknya digunakan sebagai bahan awal untuk membuat desain standar tingkat pelayanan jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia. "Direktorat Jendral Bina Marga Indonesia", Jakarta.
- Aisyah Zakaria, Saleh Pallu, A. Arwin Amiruddin, 2015. Karakteristik Lalu Lintas Sepeda Motor Pada Ruas Jalan Tipe Terbagi Di Kota Makassar.
- Erwin Kusnandar, 2010, "Pengaruh Proporsi Sepeda Motor Terhadap Kecepatan Arus Lalu Lintas". Puslitbang Jalan dan Jembatan. Bandung
- Kawaji, 2007. " Studi Karakteristik Pengguna Sepeda Motor Kota Makassar ", Skripsi. Makassar, Universitas Hasanuddin.
- Kuswahono. "Analisa Faktor Sepeda Motor Terhadap kapasitas Jalan Diperkotaan. Tesis Magister". Universitas Indonesia
- Majid, 2007. " Studi Lebar Jalur Khusus Sepeda Motor Pada Ruas Jalan Kota Makassar". Skripsi . Makassar, Universitas Hasanuddin.