

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil survei yang dilakukan dapat disimpulkan beberapa hal yaitu :

1. Volume lalu lintas untuk arah Mohammad Toha - Buah Batu selama survei dilakukan besarnya berkisar antara 751,4 smp/jam sampai dengan 1869,4 smp/jam. Volume lalu lintas untuk arah Buah Batu – Mohammad Toha selama survei dilakukan besarnya berkisar antara 1000,2 smp/jam sampai dengan 1715,8 smp/jam.
2. Kecepatan Tempuh yang terjadi untuk arah Mohammad Toha - Buah Batu selama survei dilakukan berkisar antara 77,60 km/jam sampai dengan

81,79 km/jam. Kecepatan Tempuh yang terjadi untuk arah Buah Batu – Mohammad Toha selama survei dilakukan berkisar antara 77,12 km/jam sampai dengan 80,27 km/jam. Kecepatan Tempuh yang didapat dari hasil survei dan dari perhitungan menurut MKJI 1997 relatif sama besarnya, yaitu sekitar 80 km/jam.

3. Kerapatan lalu lintas yang terjadi untuk arah Mohammad Toha - Buah Batu selama survei dilakukan berkisar antara 9,29 smp/km sampai dengan 23,87 smp/km. Kerapatan lalu lintas yang terjadi untuk arah Buah Batu - Mohammad Toha berkisar antara 12,59 smp/km sampai dengan 21,95 smp/km.

4. Hubungan parameter lalu lintas pada hari Senin tanggal 7 Juni 2004 untuk arah Mohammad Toha – Buah Batu :

a. Hubungan kecepatan (U_s) dan Kerapatan (D) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $-0,7058$ menunjukkan korelasi cukup kuat sehingga dapat dikatakan grafik tersebut cukup mewakili.

b. Hubungan volume (Q) dan kecepatan (U_s) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $-0,6678$ menunjukkan korelasi cukup kuat sehingga dapat dikatakan grafik tersebut cukup mewakili.

c. Hubungan volume (Q) dan kerapatan (D) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $0,9987$ menunjukkan korelasi kuat menuju sempurna sehingga dapat dikatakan grafik tersebut mewakili.

arah Buah Batu – Mohammad Toha :

a. Hubungan kecepatan (U_s) dan Kerapatan (D) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $-0,2941$ menunjukkan korelasi cukup lemah

sehingga dapat dikatakan grafik tersebut kurang mewakili.

- b. Hubungan volume (Q) dan kecepatan (Us) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $-0,2124$ menunjukkan korelasi lemah sehingga dapat dikatakan grafik tersebut kurang mewakili.
- c. Hubungan volume (Q) dan kerapatan (D) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $0,9965$ menunjukkan korelasi kuat menuju sempurna sehingga dapat dikatakan grafik tersebut mewakili.

Hubungan parameter lalu lintas pada hari Selasa tanggal 8 Juni 2004 untuk arah Mohammad Toha – Buah Batu :

- a. Hubungan kecepatan (Us) dan Kerapatan (D) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $-0,6612$ menunjukkan korelasi cukup kuat sehingga dapat dikatakan grafik tersebut cukup mewakili.
- b. Hubungan volume (Q) dan kecepatan (Us) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $-0,6129$ menunjukkan korelasi cukup kuat sehingga dapat dikatakan grafik tersebut cukup mewakili.
- c. Hubungan volume (Q) dan kerapatan (D) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $0,9981$ menunjukkan korelasi kuat menuju sempurna sehingga dapat dikatakan grafik tersebut mewakili.

arah Buah Batu – Mohammad Toha :

- a. Hubungan kecepatan (Us) dan Kerapatan (D) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $-0,3458$ menunjukkan korelasi cukup lemah sehingga dapat dikatakan grafik tersebut kurang mewakili.
- b. Hubungan volume (Q) dan kecepatan (Us) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar $-0,2858$ menunjukkan korelasi cukup lemah

sehingga dapat dikatakan grafik tersebut kurang mewakili.

c. Hubungan volume (Q) dan kerapatan (D) memperoleh koefisien korelasi (r) sebesar 0,9984 menunjukkan korelasi kuat menuju sempurna sehingga dapat dikatakan grafik tersebut mewakili.

5. Derajat Kejenuhan jalan tol untuk arah Mohammad Toha - Buah Batu berkisar antara 0,17 sampai dengan 0,41 dan besarnya $DS < 0,75$, sehingga lalu lintasnya masih lancar (belum jenuh). Derajat Kejenuhan jalan tol untuk arah Buah Batu - Mohammad Toha berkisar antara 0,22 sampai dengan 0,37 dan besarnya $DS < 0,75$, sehingga lalu lintasnya masih lancar (belum jenuh).
6. Derajat kejenuhan untuk arah Mohammad Toha - Buah Batu dan untuk arah Buah Batu – Mohammad Toha relatif hampir sama.

5.2 Saran

1. Untuk hubungan parameter lalu lintas dapat juga menggunakan metode *greenberg* dan *underwood* agar dapat diketahui sejauh mana perbandingan hubungan parameter tersebut terhadap metode *greenshields*.
2. Pengumpulan data waktu tempuh sebaiknya mengambil semua lajur dan pengambilan data diusahakan sebanyak mungkin untuk masing-masing jenis kendaraan.
3. Agar di dapat hasil yang lebih baik pengumpulan data sebaiknya di lakukan pada setiap hari, selama 16 jam baik pada hari kerja, hari menjelang libur, dan pada hari libur.