

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari uraian tersebut di atas, beberapa hal yang bisa disimpulkan adalah sebagai berikut:

1. Proporsi sepeda motor pada waktu sibuk di Jl. Prof. Dr. Ir. Sutami adalah sebesar 55,9% sehingga didapat DS sebesar 0,47 dan Proporsi sepeda motor pada waktu sibuk di Jl. Gudang Utara adalah sebesar 66,8% sehingga didapat DS sebesar sebesar 0,50. berdasarkan MKJI 1997 DS kedua ruas jalan tersebut lebih kecil dari 0,75 kinerja baik arus lalulintas lancar.
2. proporsi sepeda motor terbanyak di Jl. Prof. Dr. Ir. Sutami adalah sebesar 57,3% sedangkan di Jl. Gudang Utara yaitu sebesar 69,7%. Berdasarkan MKJI 1997 proporsi sepeda motor pada kedua ruas tersebut melebihi komposisi lalulintas persen sepeda motor sebesar 32% untuk jumlah penduduk diantara 1 sampai 3 juta jiwa.
3. Kecepatan arus bebas pada jalan Prof.Dr.Ir.Sutami adalah sebesar 47 km/jam dengan lebar lajur 4,55m dan pada jalan Gudang Utara adalah sebesar 40,2 km/jam dengan lebar lajur 3,20m yang dimana dengan lebar lajur yang besar akan mempengaruhi kecepatan kendaraan tersebut.
4. Semakin kecil emp, DS maka DS aka semakin kecil. DS maksimum terjadi pada proporsi sepeda motor = 63%
5. Kesimpulan umum pada kedua ruas jalan tersebut dari hasil garis lurus  $\alpha_{SM} \neq \alpha_{LV}$  maka bahwa kecepatan sepeda motor signifikan terhadap kecepatan kendaraan ringan.

## **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 didapat kolerasi lebar jalur.
2. Penelitian dilakukan lebih lama yaitu selama 12 jam untuk mendapatkan proporsi sepeda motor dengan perbedaan yang signifikan sehingga dapat mengetahui pengaruhnya terhadap kinerja ruas jalan secara lebih akurat.