

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan beberapa hal, yaitu :

- a. Volume maksimum selama 2 hari pengamatan, terjadi pada sore hari adalah yang terbesar yaitu 3451,60 smp/jam/3 lajur.
- b. Kapasitas jalan besarnya adalah 4326,30 smp/jam/ 3 lajur.
- c. Tingkat kinerja jalan Kebon Kawung yang diukur dari derajat kejenuhan masih memenuhi syarat dengan :

Nilai derajat kejenuhan maksimum selama 2 hari pengamatan, pada pos 1 adalah sebagai berikut :

- a. Derajat kejenuhan pagi (DS_{pagi}) = $0,67 < 0,75$.

b. Derajat kejenuhan siang (DS_{siang}) = $0,71 < 0,75$.

c. Derajat kejenuhan sore (DS_{sore}) = $0,75 = 0,75$.

Nilai derajat kejenuhan maksimum selama 2 hari pengamatan, pada pos 2 adalah sebagai berikut :

a. Derajat kejenuhan pagi (DS_{pagi}) = $0,58 < 0,75$.

b. Derajat kejenuhan siang (DS_{siang}) = $0,73 < 0,75$.

c. Derajat kejenuhan sore (DS_{sore}) = $0,80 > 0,75$.

d. Kecepatan arus bebas sebesar 54,15 km/jam.

e. Kecepatan tempuh hasil survei sebesar 9,23 km/jam lebih kecil dari kecepatan tempuh sebesar 47 km/jam yang didapat dari MKJI 1997.

f. Waktu Tunda hasil survei pada pos 1 (dari jalan Cicendo sampai Stasiun) sebesar 13,029 detik dan pada pos 2 (dari Stasiun sampai Relbi Renaldi) sebesar 46,404 detik.

g. Rasio kendaraan berhenti hasil survei pada pos 1 (dari jalan Cicendo sampai Stasiun) sebesar 4,85% dan pada pos 2 (dari Stasiun sampai Relbi Renaldi) sebesar 6,91%.

5.2 Saran

1. Perlu penelitian lebih lanjut akibat dampak lalu lintas oleh kedatangan Kereta Api.
2. Perlu penelitian lebih lanjut seandainya pemarkaan jalan dilakukan dengan benar.