

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan, analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan terhadap jalan Terusan Pasir Koja Bandung dengan menggunakan pendekatan empat model, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pada jalan Terusan Pasir Koja Bandung Arah Barat, komposisi lalu lintas terdiri dari kelompok sepeda motor 52,13%, kendaraan ringan 45,33%, kendaraan berat 2,29%, dan kendaraan tak bermotor 0,24%.

2. Pada jalan Terusan Pasir Koja Bandung Arah Timur, komposisi lalu lintasnya terdiri dari kelompok sepeda motor 54,32%, kendaraan ringan 43,61%, kendaraan berat 2%, dan kendaraan tak bermotor 0,07%.
3. Kerapatan dan pengurangan kecepatan tidak terjadi signifikan akibat dari bertambahnya volume lalu lintas pada kedua arah jalan Terusan Pasir Koja disebabkan besarnya komposisi sepeda motor dalam satuan mobil penumpang (smp) besarnya emp untuk sepeda motor 0,25, sehingga perilaku dasar lalu lintas dengan bertambahnya volume mengakibatkan meningkatnya kerapatan dan menurunnya kecepatan tidak terjadi tetapi sangat dipengaruhi oleh perilaku pengemudi di jalan.
4. Kecepatan rata-rata ruang arus bebas (U_f) untuk model Greenshields, Underwood, Northwestern besarnya sama meskipun ada selisih hasil antara arus maksimum dan kerapatan, sedangkan pada model Greenberg kecepatan rata-rata arus bebas (U_f) adalah tak terhingga.
5. Dari hasil perhitungan analisis statistik untuk keempat model, maka harga koefisien determinasi (r^2) model Underwood memberikan hasil yang paling besar dengan demikian terdapat korelasi yang cukup baik, namun kerapatan pada keadaan macet (D_j) yang tak terhingga mengakibatkan model Underwood dianggap lemah. Dengan demikian model Greenshields juga memiliki korelasi yang cukup baik dan memiliki karakteristik lalu lintas yang sesuai dengan jalan Terusan Pasir Koja Bandung.

5.2 Saran

Ada beberapa saran yang dapat disampaikan sehubungan dengan Tugas Akhir ini, yaitu sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan penelitian sejenis untuk keadaan arus lalu lintas yang berbeda-beda, misalnya ruas jalan yang kerapatannya sangat tinggi (macet).
2. Disarankan dilakukan studi terhadap ada atau tidaknya pengaruh pembatas jalan yang permanen (median) terhadap karakteristik dan kondisi arus lalu lintas yang terjadi pada beberapa ruas jalan.