

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil pengolahan, analisis dan pembahasan dapat disusun kesimpulan sebagai berikut :

1. Volume lalu lintas yang terjadi pada Jalan Terusan Kopo adalah pada pagi hari sebesar 3322,35 smp/jam, pada siang hari sebesar 2596,7 smp/jam dan pada sore hari sebesar 2864,9 smp/jam.
2. Kecepatan rata – rata lalu lintas yang terjadi di Jalan terusan kopo adalah 36,00 – 51,50 km/jam untuk sepeda motor (MC), 31,00 – 45,00 km/jam untuk kendaraan ringan (LV) dan 31,00 – 39,00 km/jam untuk kendaraan berat (HV).
3. Kebisingan lalu lintas terjadi selama pengamatan adalah berkisar antara 78,50 – 80,80 dB(A). Kebisingan yang terjadi melebihi ambang batas yang dikeluarkan oleh Keputusan Kementerian Negara Lingkungan Hidup tahun 1996 yaitu 55 dB(A) untuk lokasi pendidikan dan *U.S. Department of Transportation* yaitu tidak melebihi 65 dB(A).
4. Pemodelan kebisingan lalu lintas di Jalan Terusan Kopo Bandung yang lebih baik dan logis merupakan hasil *stepwise method*, dimana yang berpengaruh paling besar terhadap kebisingan lalu lintas adalah volume sepeda motor sebesar 70,4%.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil studi yang dilakukan maka ada beberapa saran untuk memperoleh pemodelan yang lebih baik, yaitu :

1. Diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai hubungan antara kebisingan dengan volume dan kecepatan lalu lintas dalam waktu survei yang lebih lama (beberapa hari) sehingga dapat melihat fluktuasi yang terjadi. Dengan waktu survei selama beberapa hari maka akan didapat beberapa

model regresi sehingga dapat menghasilkan pemodelan yang paling baik pada lokasi yang ditinjau, maka pemodelan dapat digunakan untuk memprediksi kebisingan lalu lintas.

2. Pemilihan lokasi pengamatan yang bervariasi misalnya suatu jalan yang memiliki kecepatan lalu lintas diatas 40 km/jam misalnya jalan tol dengan tujuan sumber kebisingan yang diukur murni dari kendaraan saja.