

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Secara keseluruhan, kesimpulan yang dapat diambil dalam penelitian ini yaitu:

- Dalam penelitian ini secara umum variabel bebas yang mempunyai korelasi yang terbesar dengan jumlah sepeda motor, mobil, dan kendaraan umum adalah jumlah ATM (JATM).
- Model yang paling baik untuk kondisi tarikan yaitu model *linear* dan *cubic*. Hal ini terbukti dengan dipakainya model *linear* dan *cubic* untuk model optimum pada tarikan pada jam puncak dan harian.
- Koefisien determinasi (R^2) jumlah kendaraan umum selalu kecil untuk tarikan pada jam puncak maupun tarikan harian lalu lintas. Hal ini disebabkan karena antara variabel terikat dan variabel bebasnya tidak mempunyai peningkatan yang sama, satu bank dengan bank yang lainnya mempunyai intensitas peningkatan yang berbeda, sehingga menyebabkan korelasi secara keseluruhan menjadi kecil.
- Dari pemilihan model yang paling optimum didapatkan model

Jam Puncak

- $JSM = 44,726 + 1,528(LP) - 3,107(JT) + 10,064(JA).$
- $MBL = -20,142 + 100,194(LT) + 0,011(JP) + 6,267(JA).$

- $JKU = 60,918 - 578,813(LT) + 1706,197(LT)^2 - 1439,850(LT)^3$

Harian

- $JSM = 259,278 + 7,318(LP) - 18,486(JT) + 52,656(JA).$
- $MBL = -147,862 + 596,367(LT) + 0,026(JP) + 38,924(JA).$
- $JKU = 219,162 - 2169,083(LT) + 6459,093(LT)^2 - 5478,290(LT)^3.$

5.2 Saran

Untuk penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan bangkitan lalu lintas, penulis dapat memberikan masukan/saran antara lain:

- Perlu dilakukan pengendalian lalu lintas di sekitar gedung perbankan, untuk mengurangi kemacetan yang sering terjadi.
- Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam melakukan pembangunan gedung perbankan di kota Padang dan dampak lalu lintas yang dapat ditimbulkan.
- Untuk penelitian selanjutnya periode pengamatan dan pengambilan data yang lebih panjang diharapkan dapat memperoleh hasil yang lebih baik.



