

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa :

1. Pada penelitian ini jumlah proporsi sepeda motor tertinggi adalah 75,9% yaitu di Jl. Raya Ampang pada pukul 07.00-08.00 WIB dan terendah 53,2% yaitu di Jl. Adinegoro arah Tabing-Lubuk Buaya pada pukul 06.00-07.00 WIB.
2. Volume mempengaruhi kecepatan arus lalu lintas, yang mana semakin tinggi volume maka kecepatan arus lalu lintas semakin rendah. Dengan nilai koefisien determinasi di Jl. Raya Ampang 0,7732, di Jl. Adinegoro arah Lubuk Buaya-Tabing 0,3967 dan arah Tabing-Lubuk Buaya 0,5266.
3. Kepadatan mempengaruhi kecepatan arus lalu lintas, yang mana semakin tinggi kepadatan maka kecepatan arus lalu lintas semakin rendah. Dengan nilai koefisien determinasi di Jl. Raya Ampang sebesar 0,8155, di Jl. Adinegoro arah Lubuk Buaya-Tabing 0,5389, dan arah Tabing-Lubuk Buaya 0,754.
4. Proporsi sepeda motor mempengaruhi kecepatan arus lalu lintas, yang mana semakin besar proporsi sepeda motor maka kecepatan arus lalu lintas semakin rendah. Dengan nilai koefisien determinasi di Jl. Raya Ampang sebesar 0,8582, di Jl. Adinegoro arah Lubuk Buaya-Tabing 0,8153, dan arah Tabing-Lubuk Buaya 0,7882.

5. Saat proporsi sepeda motor sama, kecepatan pada tipe jalan 4 lajur terbagi (Jl. Adinegoro) lebih tinggi dibandingkan dengan kecepatan pada tipe jalan 4 lajur terbagi (Jl. Raya Ampang).
6. Pada penelitian ini proporsi kendaraan berat tidak mempengaruhi kecepatan arus lalu lintas.

6.2 **Saran**

Sehubungan dengan hasil penelitian dan kondisi sistem transportasi di Kota Padang saat ini, penulis perlu menyampaikan saran :

1. Pemerintah harus mulai membatasi jumlah sepeda motor
2. Pemerintah harus membenahi sistem transportasi yang bersifat masal.

