

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **V.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti dilapangan dapat disimpulkan bahwa:

1. Pada penelitian ini terjadi puncak arus kendaran pada Jalan Prof. Dr. Hamka terjadi pada pukul 17.00-18.00 WIB, pada Jl. Bypass terjadi pada pukul 17.00-18.00 WIB.
2. Kemudian untuk jumlah persentase volume sepeda motor tertinggi terjadi pada pada Jalan Prof. Dr. Hamka terjadi pada pukul 17.00-18.00 WIB dengan persentase sebesar 70%, pada Jalan Bypass pada pukul 08.00-09.00 dengan persentase sebesar 76%.
3. Selanjutnya, Pada Jalan Prof. Dr. Hamka terjadi kepadatan tertinggi dengan nilai sebesar 283,19 kend/km, pada Jalan Bypass terjadi kepadatan tertinggi dengan nilai sebesar 63,92 kend/km.
4. Pada penelitian ini permodelan paling efektif untuk menggambarkan kondisi lalu lintas pada kedua lokasi studi adalah model *Greenberg*. Dimana pada ruas jalan Prof. Dr. Hamka dikarenakan nilai korelasinya mendekati 1 dengan nilai  $R^2 = 0,894$ , dan pada ruas Jalan Bypass dikarenakan nilai korelasinya mendekati 1 dengan nilai  $R^2 = 0,866$
5. Dari variasi persentase volume sepeda motor permodelan paling efektif untuk menggambarkan kondisi lalu lintas dan hubungan volume, kecepatan, dan kepadatan pada jalan terbagi

yaitu model *Underwood* dikarenakan nilai korelasinya yang terbesar dengan nilai sebesar  $R^2 = 0,991$ .

6. Variasi persentase volume sepeda motor mempengaruhi volume, kecepatan dan kepadatan pada jalan lokasi studi.

## **V.2 Saran**

Untuk mendapatkan permodelan yang lebih baik perlu ditambahkan ruas jalan dengan tipe yang sama dan menggunakan jenis permodelan lainnya disarankan

1. Perlu mencari faktor-faktor lain yang mempengaruhi volume, kecepatan, dan kepadatan pada tipe jalan yang sama.
2. Perlu melakukan penelitian lebih lanjut pada tipe jalan yang sama terkait persentase volume sepeda motor terhadap hubungan volume, kecepatan, dan kepadatan dengan permodelan lainnya.