

BAB V

KESIMPULAN

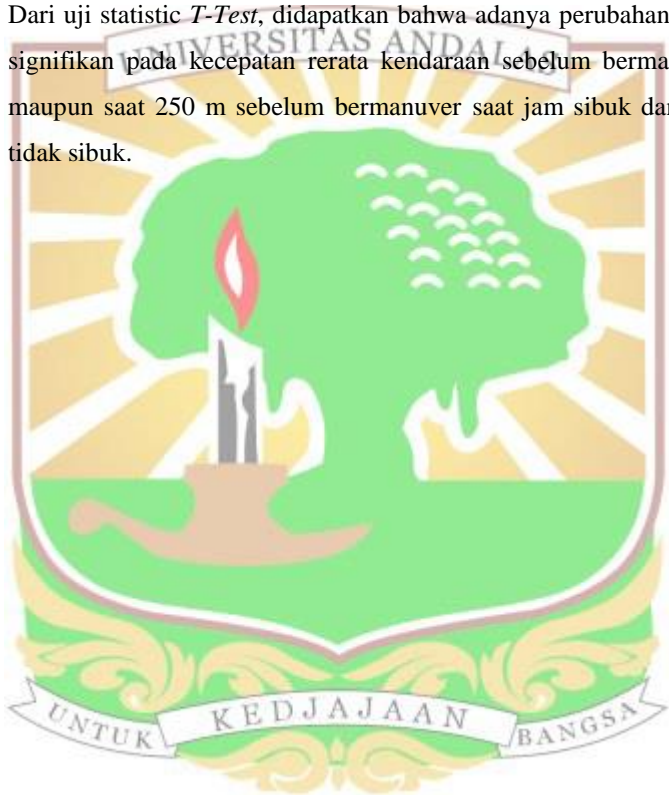
5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisa dan perhitungan, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari hasil penelitian didapatkan hasil bahwa volume kendaraan yang sering bermanuver pada jam sibuk terjadi pada pukul 06.30 – 07.30.
2. Waktu menunggu lepas kendaraan di jam sibuk lebih lama dibandingkan jam tidak sibuk. Dikarenakan saat jam sibuk terjadi kemacetan sehingga waktu yang dibutuhkan lebih lama.
3. Berdasarkan distribusi, Kecepatan Rerata kendaran pada jam sibuk sebelum bermanuver sebesar 17,57 km/jam dengan jam puncak pukul 07.45 – 08.00, dan nilai kecepatan rerata kendaraan pada jam tidak sibuk saat 250 m sebelum bermanuver sebesar 27,31 km/jam dengan jam puncak pukul 06.30 - 06.45.
4. Berdasarkan distribusi, Kecepatan Rerata kendaran pada jam sibuk sebelum bermanuver sebesar 21,19 km/jam dengan jam puncaknya pukul 13.00 - 13.15, dan nilai kecepatan rerata kendaraan pada jam tidak sibuk saat 250 m sebelum bermanuver sebesar 29,70 km/jam dengan Jam puncaknya pukul 12.30 - 12.45.
5. Dapat disimpulkan jika pada jam sibuk panjang antrian kendaraan adalah 2 kendaraan dengan 9 kali kejadian kendaraan lain bermanuver. Sedangkan pada jam tidak sibuk panjang antrian kendaraan adalah 1 kendaraan dengan 7 kali kejadian kendaraan lain

bermanuver.

6. Dari hasil validasi data, bahwa adanya pengaruh yang signifikan pada perubahan antara kecepatan menggunakan *speed gun* dengan kecepatan menggunakan stop program.
7. Dari uji statistic *T-Test*, didapatkan bahwa adanya perubahan yang signifikan pada kecepatan rerata kendaraan sebelum bermanuver maupun saat 250 m sebelum bermanuver saat jam sibuk dan jam tidak sibuk.



5.2 Saran

Dari hasil penelitian yang didapat, saran yang bisa diberikan adalah sebagai berikut:

1. Perlu kajian lanjutan terhadap kriteria lokasi yang akan di survey apakah kebutuhan geometrik jalan dan fasilitas pendukung lainnya mendukung untuk dijadikan lokasi studi.
2. Perlu perhatian khusus karna dari survey yang dilakukan masih ada beberapa grafik yang memperlihatkan jika kendaraan tidak aman saat melakukan *u-turn* maupun saat berada 250 meter sebelum *u-turn*.
3. Lebih teliti lagi dalam pengolahan data sehingga dapat mengecilkan kesalahan yang dapat mempengaruhi hasil dari penelitian.
4. Perlu perhatian khusus karna dari survey yang dilakukan masih banyak dari grafik yang memperlihatkan jika kendaraan tidak aman saat melakukan *u-turn*.

