

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan dari studi penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Hasil analisa dari volume lalu lintas ruas jalan Pelabuhan Gorontalo-Taludaa yang telah di teliti selama dua hari pelaksanaan survei lalu lintas, didapat volume arus lalu lintas tertinggi terjadi pada hari minggu dengan jumlah kendaraan yang menuju ke arah kota Gorontalo maupun kearah desa Taludaa sebesar 2668 kendaraan, yang di dominasi oleh kendaraan bermotor sebanyak 2203 kendaraan, kendaraan ringan 388 kendaraan dan kendaraan menengah berat sebesar 77 kendaraan. jam puncak volume lalu lintas tertinggi pada hari minggu terjadi pada pagi hari pukul 09.00-10.00 Wita dengan total jumlah kendaraan 567 kendaraan, maka arus total volume lalu lintas pada hari minggu untuk arah kota Gorontalo sebesar 131 smp/jam dan arah desa Taaudaa 194 smp/jam.
2. Dari hasil volume lalu lintas ruas jalan Pelabuhan Gorontalo-Taludaa tersebut, di peroleh nilai kecepatan arus bebas lalu lintas sebesar 46.91 km/jam dan hasil analisa kapasitas ruas jalan Pelabuhan Gorontalo-Taludaa di Kabupaten Bone Bolango nilai kapasitasnya sebesar 2008 smp/jam. Hal ini menunjukkan bahwa kapasitas ruas jalan tersebut masih dalam kondisi stabil atau tidak macet. Karena kapasitas yang ada lebih rendah dari kapasitas dasar dan nilai derajat kejenuhannya lebih kecil dari 0,75.

5.2 Saran.

1. Pemerintah sebaiknya harus menjaga atau memperbaiki kondisi badan jalan dengan cara memperlebar badan jalan untuk mengantisipasi pertumbuhan volume lalu lintas pada masa mendatang.
2. Pemerintah sebaiknya harus melakukan tahapan peningkatan kapasitas jalan, terutama ruas-ruas jalan kritis yang telah habis umur rencananya untuk mengantisipasi pertumbuhan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, Alik. 2005. *Rekayasa Jalan Raya*. Universitas Muhammadiyah Malang: Malang.
- Aly, Sumarni. 2011. *Analisis Kinerja Ruas Jalan dan Mobilitas Kendaraan Pada Jalan Perkotaan “(Studi Kasus : Jalan Perintis Kemerdekaan)”*. Skripsi, Universitas Hasanuddin.
- BPS Propinsi Gorontalo, 2014. *Gorontalo Dalam Angka 2014*. Badan Pusat Statistik. Gorontalo.
- Dirjen Bina Marga, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- FM Admojo-2008-jalan tipe I terbagi dalam 2 kelas dan jalan tipe II terbagi dalam 4 kelas tipe I kelas I adalah jalan dengan standar tertinggi dalam melayani lalu lintas.
- Google, BAB 2- *Artikel terkait tentang Kapasitas efektif ruas jalan yang ada lebih kecil dari kapasitas jalan yang direncanakan*.
- Hobbs, F.D (1979), *Traffic Planning and Engineering Published by pergamon pers*
- Jotin Khisty C dan Kent Bell B, 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1* Erlangga: Jakarta.
- Khisty CJ. & Lall B.K. 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Edisi Ketiga. Jilid 1. Illionis Institute of Technology, Chicago. Portland State University, Portland.
- Kaharu, A, 2014. *Pengembangan Jaringan Jalan Berdasarkan Daya Dukung Wilayah di Provinsi Gorontalo*. Disertasi (tidak dipublikasikan), Universitas Gajah Mada.
- Mardjun, Mulyono. 2014. *Analisis Kinerja Ruas Jalan Terbagi Pada Jalan HB. Yassin Kota Gorontalo*. Skripsi, Universitas Negeri Gorontalo.
- Republik Indonesia, 1993 *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia NO 43 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Sekretariat Negara. Jakarta*
- Republik Indonesia, 2004 *Undang-undang N0382004 Tentang Jalan, Sekretariat Negara. Jakarta*.