

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

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

1. Seluruh nilai derajat kejenuhan (DS) pada tiap segmen selama 3 hari survei memenuhi syarat MKJI 1997 (dimana $< 0,75$). Hasil derajat kejenuhan (DS) pada jalan BJ. Habibie ini jauh dari batas maksimum. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja ruas jalan yang berada pada jalan BJ. Habibie masih berada dalam kondisi arus yang stabil dan tidak macet. Dapat dilihat dari hasil perhitungan, diperoleh nilai kapasitas (C) dan nilai derajat kejenuhan (DS) untuk segmen 1 dan segmen 2 ruas Jalan BJ. Habibie. Nilai kapasitas (C) untuk kedua segmen yaitu sebesar 5262 smp/jam. Nilai derajat kejenuhan (DS) ruas Jalan BJ. Habibie untuk masing-masing segmen berturut-turut adalah pada segmen 1 hari Minggu arah kantor bupati memiliki DS sebesar 0,011 dan arah kota memiliki DS sebesar 0,012. Pada segmen 2 hari Minggu arah kantor bupati memiliki DS sebesar 0,003 dan arah kota memiliki DS sebesar 0,007. Pada segmen 1 hari Senin arah kantor bupati memiliki DS sebesar 0,021 dan arah kota memiliki DS sebesar 0,013. Pada segmen 2 hari Senin arah kantor bupati memiliki DS sebesar 0,017 dan arah kota memiliki sebesar DS 0,015. Pada segmen 1 hari Rabu arah kantor bupati memiliki DS sebesar 0,018 dan arah kota memiliki DS sebesar 0,016. Pada segmen 2 hari Rabu arah kantor bupati memiliki DS sebesar 0,011 dan arah kota memiliki DS sebesar 0,018.
2. Kinerja ruas Jalan BJ. Habibie masih sesuai dengan standar kinerja ruas jalan yang berlaku (MKJI 1997). Berdasarkan MKJI 1997, kinerja ruas Jalan BJ. Habibie termasuk kategori A dimana kondisi arus lalu lintas bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan yang lain, memiliki volume lalu lintas yang rendah sehingga kecepatan operasi tinggi. Pengemudi bebas memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan dan bebas bermanuver.

5.2 Saran

1. Perlu ada penelitian lanjutan mengenai pengaruh pembangunan Kampus IV UNG terhadap kinerja ruas jalan yang di sekitarnya.
2. Perlu adanya penelitian mengenai penggunaan tata guna lahan yang mulai berkembang di ruas Jalan Bj. Habibie.

DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, Alik. 2005. *Rekayasa Jalan Raya*. Universitas Muhammadiyah Malang: Malang.
- BPS Propinsi Gorontalo, 2014. *Gorontalo Dalam Angka 2014*. Badan Pusat Statistik. Gorontalo.
- Dinas Perhubungan Bone Bolango, 2014. Gorontalo.
- Dirjen Bina Marga, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Google Maps, *Gorontalo* (<http://maps.google.co.id>), diakses 8 September 2015.
- HCM, 2000. *Highway Capacity Manual*.
- 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.
- Peraturan Menteri Perhubungan No.14 Tahun 2006 tentang *Manajemen dan Rekayasa Lalulintas Di Jalan*.
- Putra, Purbanto, Suparsa. 2011. *Analisis Kinerja Ruas Jalan Raya Sukawati Akibat Bangkitan Pergerakan Dari Pasar Seni Sukawati*. Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil, Universitas Udayana. Denpasar.
- Piu, Yufanto. 2014. *Analisis Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Dikawasan Kampus Universitas Negeri Gorontalo*. Skripsi, Universitas Negeri Gorontalo.
- Samsat Bone Bolango, 2014. *Data Pertumbuhan Kendaraan Pada UPTB Kab. Bone Bolango*. Gorontalo.
- Septia, U. 2013. *Analisis Kinerja Jalan Komyos Sudarso Pontianak*. Jurnal Teknik Sipil, Universitas Tanjungpura.
- Tahir, A. 2011. *Analisis Kinerja Ruas Jalan Utama Di Sekitar Bandar Udara Mutiara Palu (Studi kasus: Jl. Abd. Rahman Saleh, Jl. Basuki Rahmat, Jl. Dewi Sartika, Jl. Muh. Yamin)*. Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi, Universitas Tadulako.