

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

1. Potensi terjadinya kecelakaan Lalu lintas disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, faktor lalu lintas, faktor geometrik, dan faktor lingkungan.
2. Volume jam puncak pada jam kerja di ruas A dan ruas B sebesar 1680 smp/jam dan 1479 smp/jam
3. Kapasitas Jalan pada ruas A dan ruas B jalan Ipda Tut Harsono adalah 2349 smp/jam.
4. Hambatan samping pada jalan Ipda Tut Harsono rendah
5. Rasio Volume Kapasitas jam puncak di ruas A dan ruas B adalah 0,72 dan 0,63
6. Hubungan rasio volume dengan kecepatan pada ruas A dan ruas B sebesar dengan persamaan  $y = (-47,974)x + 56,294$  dengan nilai  $R^2$  sebesar 0,9328 di ruas A. Sedangkan pada di ruas B dengan persamaan  $y = (-51.455)x + 55.364$  dengan nilai  $R^2$  sebesar 0,9328.
7. kecepatan tertinggi ada pada rasio volume kapasitas 0,2 atau kondisi arus bebas sedangkan kecepatan terendah ada pada rasio volume kapasitas 1 atau kondisi macet, hal ini menunjukkan semakin besar rasio volume kapasitas maka semakin kecil kecepatan karena peningkatan volume lalu lintas.
8. Hubungan rasio volume dengan potensi tabrakan pada titik konflik simpang tak bersinyal dan ruas B dengan persamaan  $y = (-1469,2)x^2 + 1776,5x - 260,04$  dengan nilai  $R^2$  sebesar 0,8532 simpang tak bersinyal. Sedangkan pada di ruas B dengan persamaan  $y = (-205,03)x^2 + 255,18x - 37,642$  dengan nilai  $R^2$  sebesar 0,7088.
9. Pada kecepatan 25-27 km/jam dengan rasio volume kapasitas 0,6 sampai 0,7 terjadi konflik yang tinggi pada simpang tak bersinyal dan

pada kecepatan 26-27 km/jam dengan rasio volume kapasitas 0,6 sampai 0,7 terjadi konflik yang tinggi pada ruas B

## **5.2 Saran**

Adapun saran pada penelitian ini adalah, penelitian ini menganalisis hubungan rasio volume kapasitas dengan potensi kecelakaan pada titik titik konflik di ruas jalan Ipda Tut harsono. Penelitian selanjutnya disarankan untuk memasuki data angka kecelakaan atau AR untuk mendapatkan hasil analisis yang lebih akurat.