

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, pembahasan dan analisis data dapat disimpulkan bahwa:

- a. Prilaku lalu lintas pada jalan Kol Pol M. Taher dengan volume lalu lintas tertinggi yaitu pada hari minggu pukul 11.00-12.00 yaitu sebesar 2163,2 smp/jam di segmen 1, sedangkan derajat kejenuhan tertinggi pada lokasi penelitian terjadi pada hari yang sama yaitu hari minggu pukul 11.00-12.00 di segmen 1 dengan yaitu 0,82, dan kecepatan terendah terjadi pada hari minggu pukul 11.00-12.00 WIB di segmen 2 yaitu 36,12 km/jam.
- b. Gas karbon monoksida tertinggi terjadi pada hari minggu pukul 11.00-12.00 WIB di segmen 1 sebesar 2062,96  $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$ . Gas karbon monoksida yang terdapat pada segmen 1 dan segmen 2 masih di bawah baku mutu udara ambien sehingga gas karbon monoksida yang terdapat tiap segmen masih dalam kategori aman.
- c. Pengaruh prilaku lalu lintas (derajat kejenuhan dan kecepatan) terhadap gas karbon monoksida (CO) Dari tabel hasil uji F dapat dilihat bahwa  $H_a$  diterima karena nilai F hitung  $>$  F-tabel ( $10,29 > 3,25$ ). Yang berarti bahwa adanya pengaruh dari derajat kejenuhan dan kecepatan terhadap gas karbon monoksida. Untuk analisis korelasi berganda, pengaruh variabel lalu lintas, derajat kejenuhan, kecepatan secara bersama-sama terhadap gas karbon monoksida mempunyai nilai korelasi sebesar 1,92 dan menyatakan tingkat pengaruh antara volume lalu lintas, derajat kejenuhan, kecepatan terhadap gas karbon monoksida adalah sangat kuat (Sugiyono,2005). Dan juga bahwa prilaku lalu lintas dapat mempengaruhi kadar konsentrasi CO khususnya pada jalan Kol Pol M. Taher dengan tipe jalan dua lajur dua arah tak terbagi (2/2 UD) dengan lebar tiap lajur pada setiap segmen adalah 3,5 meter di mana semakin besar volume lalu lintas dan derajat kejenuhan maka konsentrasi CO semakin tinggi sedangkan semakin tinggi kecepatan kendaraan maka konsentrasi CO yang di dapat rendah.

### 5.2. Saran

Berdasarkan dari penelitian yang telah dilakukan, maka penulis memberikan beberapa saran antara lain:

- a. Untuk penelitian selanjutnya di lokasi yang sama dapat menambahkan variabel lain untuk melihat faktor apa saja yang mempengaruhi konsentrasi

gas karbon monoksida pada lokasi penelitian dan juga menggunakan alat ukur konsentrasi gas karbon monoksida yang lebih akurat

- b. Untuk instansi terkait, diharapkan penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan dalam mengurangi konsentrasi gas karbon monoksida pada lokasi penelitian akibat dari emisi gas buang kendaraan bermotor baik.
- c. Mengurangi volume kendaraan dengan memperbaiki trotoar jalan sehingga meningkatkan pejalan kaki, Membuat rute angkutan massal seperti bus Trans Siginjai pada ruas jalan untuk mengurangi volume kendaraan (Sudrajad, 2006).
- d. Melakukan perawatan kendaraan bermotor dan menggunakan bahan bakar alternatif merupakan salah satu bentuk upaya perbaikan kualitas udara dimana bahan alternatif tersebut diantaranya: CNG (*Compressed Natural Gas*), LPG (*Liquid Petroleum Gas*) dan juga bensin super TT yang sudah mulai digunakan di Indonesia walaupun masih dalam skala terbatas (Machus, 2008).
- e. Membuat taman vertikal disekitar ruas jalan (reboisasi)