

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Pada hari dengan kebisingan tertinggi volume sepeda motor (MC) dan kendaraan ringan (LV) tertinggi pada sore hari dan volume kendaraan berat (HV) tertinggi pada siang hari untuk sisi Surabaya – Madura. Selain itu, volume sepeda motor (MC) dan kendaraan ringan (LV) tertinggi pada pagi hari dan volume kendaraan berat (HV) tertinggi pada siang hari untuk sisi Madura - Surabaya. Pada kedua sisi jalan tingkat kebisingan telah melebihi nilai ambang batas menurut Keputusan Menteri Lingkungan Hidup No.48 tahun 1996, untuk area perdagangan dan jasa di sekitar tepi jalan. Dimana tingkat kebisingan tertinggi untuk sisi Surabaya – Madura pada sore hari, dan sisi Madura – Surabaya pada pagi hari.
2. Pada Jalan Kedung Cowek di kedua sisi volume lalu lintas setiap jenis kendaraan memiliki pengaruh yang berbeda – beda terhadap kebisingan lalu lintas. Dimana yang paling berpengaruh signifikan terhadap kebisingan lalu lintas untuk kedua sisi adalah volume sepeda motor (MC), dengan kontribusi pengaruh sebesar 58,2 % untuk sisi Surabaya – Madura dan sebesar 44% untuk sisi Madura – Surabaya.
3. Model kebisingan lalu lintas pada Jalan Kedung Cowek sisi Surabaya - Madura yang diperoleh yaitu $LEQ = 71,292 + 0,001811 MC + 0,00487 LV - 0,0078 HV$ dengan nilai R^2 (*R-Square*) sebesar 0,5940 dan kedua model ini diberi batasan hanya dapat diaplikasikan di Jalan Kedung Cowek. Selain itu, model kebisingan lalu lintas pada Jalan Kedung Cowek sisi Madura – Surabaya yang diperoleh yaitu $LEQ =$

73,874 + 0,003265 MC - 0,00234 LV – 0,0133 HV dengan nilai R^2 (*R-Square*) sebesar 0,4904 dan kedua model ini diberi batasan hanya dapat diaplikasikan di Jalan Kedung Cowek. Kedua model tersebut masih kurang baik, dikarenakan banyaknya kendaraan yang memakai knalpot tidak standar yang menyebabkan tingkat kebisingan menjadi lebih tinggi.

5.2 Saran

Saran yang diberikan penulis untuk tugas akhir ini adalah :

1. Pada penelitian ini Jalan Kedung Cowek tergolong jalan yang bising, sehingga perlu dilakukan upaya pengontrolan kebisingan lebih lanjut.
2. Untuk menyempurnakan model yang kurang baik pada penelitian ini, maka pada penelitian selanjutnya sebaiknya lebih memperhatikan faktor lain seperti kendaraan yang memakai knalpot tidak standar dan kecepatan rata – rata kendaraan kedalam variabel penyusun model.
3. Pada penelitian selanjutnya perlu dilakukan penelitian tentang dampak kebisingan lalu lintas secara psikologis maupun kesehatan terhadap masyarakat sekitar yang terdampak.