

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Adapun hasil dari penelitian pada Jalan Diponegoro - Jalan HOS Cokroaminoto, Kota Kediri, Jawa Timur yang dilaksanakan pada Minggu 11 Februari 2024 pukul 06.00 - 08.00 WIB dan pukul 16.00 - 18.00 WIB selama kurun waktu satu minggu, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Hasil perhitungan volume kendaraan tertinggi ada pada segmen I Jalan Diponegoro sebesar 5788,4 smp/jam pada pukul 16.45 - 17.00 WIB yang merupakan jam puncak sore hari. Hal ini dikarenakan segmen jalan tersebut merupakan jalan utama menuju arah Kabupaten Blitar dan KKabupaten Tulung Agung. Selain itu penyebab lainnya yaitu pada jam puncak sore merupakan waktu bagi pekerja pulang.
2. Adapun rata - rata kadar emisi CO₂ tertinggi saat jam puncak pagi hari terdapat pada segmen II Jalan Basuki Rachmat yaitu 745 ppm. Kadar CO₂ tersebut masih dalam taraf layak huni karena masih dibawah batas 1000 - 2000 ppm. . Hal ini dipengaruhi dari volume kendaraan yang melintas di ruas jalan tersebut. Semakin banyak volume kendaraan yang melintas maka semakin tinggi kadar CO₂ yang dihasilkan. Namun ada beberapa faktor lain yang mempengaruhi kadar CO₂, salah satunya yaitu area pertokoan. Pada segmen IV Jalan Pattimura merupakan jalan dengan pertokoan (pasar) terbanyak sehingga berdampak juga dengan kadar CO₂ yang dihasilkan.
3. Adapun hasil perhitungan Suhu Permukaan Tanah tertinggi pada jam puncak pagi hari pada segmen V Jalan HOS Cokroaminoto 41,7 °C. Hasil tersebut

dipengaruhi dari volume kendaraan yang melintas, namun ada beberapa faktor lain yang mempengaruhi besaran suhu yaitu faktor cahaya matahari. Pada segmen II dan segmen III cenderung memiliki suhu yang rendah dikarenakan jalan terletak pada arah utara - selatan dan terdapat bangunan sehingga cahaya matahari tidak terkena langsung dengan aspal. Berbeda dengan halnya segmen I, segmen IV, dan segmen V cenderung memiliki suhu yang relatif tinggi karena jalan tersebut terletak pada arah timur - barat sehingga cahaya matahari langsung mengenai permukaan jalan dan ditambah dengan volume kendaraan yang melintas.

4. Hasil analisis regresi antara volume kendaraan dengan emisi CO₂ dan volume kendaraan dengan SPT yang telah dilakukan berdasarkan hasil data yang didapatkan di lapangan pada lima segmentasi jalan penelitian menghasilkan rumus seperti ini $y = 0,7777x^{0,6324}$ dengan nilai R² sebesar 0,0893 yang dapat diartikan bahwa korelasi antara Emisi CO₂ dan SPT positif sangat lemah.
5. Pemetaan digitalisasi peta volume kendaraan, emisi CO₂, dan Suhu Permukaan Tanah menggunakan bantuan aplikasi ArcGIS 10.8 dengan sumber peta Peta RBI lalu menghasilkan peta tematik sebagaimana gambar 4.18 hingga 4.25

5.2 Saran

Menurut kesimpulan yang diambil oleh peneliti, ada beberapa hal yang membuat peneliti juga memberikan saran, sebagai berikut :

1. Sebagai masukan untuk Pemerintah Kota Kediri agar memperbanyak angkutan umum dan rute perjalanannya supaya diperluas sehingga dapat dimanfaatkan dengan baik oleh penduduknya. Terutama untuk beberapa titik yang padat pertokoan, angkutan umum dapat meminimalisir kepadatan volume kendaraan juga dapat mengurangi emisi CO₂ pada kota tersebut. Kendaraan pribadi yang digunakan juga menyebabkan kebutuhan lahan parkir yang cukup sehingga lebar efektif jalan berkurang.
2. Pada beberapa segmen jalan kurang adanya tumbuhan yang dapat meminimalisir emisi CO₂ terutama pada segmen III Jalan Dhoho.
3. Perlu diadakan penelitian lebih lanjut terkait emisi CO₂ yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor untuk mendapatkan hasil yang lebih akurat, karena pada penelitian ini emisi CO₂ masih memungkinkan dihasilkan oleh faktor lain seperti kegiatan di pasar, dll.