

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

2.1 KESIMPULAN

Setelah dilakukan perhitungan dan pembahasan oleh peneliti, maka dalam penelitian ini dapat diambil kesimpulan yaitu pada simpang tak bersinyal simpang Jl. Kapten Batu Sihombing-Jl. Letda Sujono adalah sebagai berikut :

1. Simpang Jl. Kapten Batu Sihombing-Jl. Letda Sujono mengalami puncak arus lalu lintas pada hari Jumat pada jam 08.30-09.30 WIB dengan volume lalu lintas sebesar 8451 kendaraan/jam atau dalam satuan mobil penumpang sebesar 4886,6 smp/jam.
2. Jumlah Volume arus lalu lintas (Q_{tot}) pada jam puncak sebesar 4886,6 smp/jam atau lebih dari kapasitas simpang sesungguhnya sebesar 2601,463 smp/jam, dengan derajat kejenuhan sebesar 1,88, tundaan lalu lintas simpang sebesar 8.034 detik/smp, tundaan lalu lintas jalan utama sebesar 7,68 detik/smp, tundaan lalu lintas jalan mi nor sebesar 10,19 detik/smp, tundaan geometri simpang sebesar 4, tundaan simpang sebesar 12,034 detik/smp dan peluang antrian untuk batas bawah 108,63 dan untuk batas atas sebesar 159,7. Berdasarkan nilai derajat kejenuhan tersebut maka tingkat pelayanan simpang adalah F.
3. Dalam penelitian pada simpang tak bersinyal Jl. Kapten Batu Sihombing- Jl. Letda Sujono ini alternatif yang akan dilakukan sesuai buku pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997), maka simpang Jl. Kapten Batu Sihombing- Jl. Letda Sujono perlu adanya pelebaran geometri jalan dan pelarangan belok kanan.

Berdasarkan alternatif tersebut didapat volume kendaraan sebesar 4886,7 smp/jam, dengan nilai kapasitas simpang sebesar 5019 smp/jam, lebar pendekat simpang 1,137, faktor penyesuaian belok kiri sebesar 1,120 faktor penyesuaian belok kanan sebesar 1,090, faktor penyesuaian rasio jalan minor sebesar 1,134, dengan derajat kejenuhan sebesar 0,974, tundaan lalu lintas simpang sebesar 13,89 detik/smp, tundaan lalu lintas jalan utama sebesar 9,96 detik/smp, tundaan lalu lintas jalan minor sebesar 38,10 detik/smp, tundaan geometri simpang sebesar 4, tundaan simpang sebesar 17,88 detik/smp dan peluang antrian untuk batas bawah 38% dan untuk batas atas sebesar 75%.

2.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian analisis dan kinerja simpang tak bersinyal simpang Jl. Kapten Batu Sihombing- Jl. Letda Sujono, penulis dapat memberikan saran antara lain :

1. Strategi manajemen lalu lintas yang menerapkan larangan belok kanan atau pemindahan rute sebaiknya didahului dengan kegiatan sosialisasi kepada masyarakat dan diimbangi dengan pengawasan dan penegakan hukum secara serius
2. Diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai manajemen rekayasa lalu lintas dalam kurung 5-10 tahun dengan teknik peramalan bangkitan perjalanan lalu lintas untuk menata apakah strategi yang diterapkan saat ini masih relevan atau mampu bertahan berapa tahun untuk mempersiapkan strategi di masa depan.

3. Bagi Dishub Kota Medan untuk simpang tak bersinyal Jl. Kapten Batu Sihombing-Jl. Letda Sujono perlu di pasang berdasarkan nilai derajat kejenuhan, maka simpang masih diperlukan alternatif pemasangan APILL (Simpang Bersinyal).



THE
Character Building
UNIVERSITY