

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Setelah dilakukan analisis terhadap kapasitas dan nilai tundaan dengan standarisasi MKJI 1997 pada persimpangan Bantul (Jalan Serangan Oemum 1 Maret 1949 – Jalan Bantul – Jalan SWK 102 – Jalan SWK 103), dapat diambil kesimpulan sebagai berikut ini.

1. Arus lalu lintas 1 jam terpadat pada saat jam sibuk mencapai 1944.6 smp/jam, yaitu hari Sabtu (9 Oktober 1999) jam 16.15 – 17.15 WIB, dengan jumlah arus sebesar 661.8 smp/jam pada jalan SO 1Maret 1949 ($PHF = 0.86$ dan $V_p = 769.53$ smp/jam), 339.8 smp/jam pada jalan SWK 102 ($PHF = 0.82$ dan $V_p = 414.39$ smp/jam), 483.3 smp/jam pada jalan Bantul ($PHF = 0.90$ dan $V_p = 537.01$ smp/jam) dan 459.7 smp/jam pada jalan SWK 103 ($PHF = 0.94$ dan $V_p = 489.05$ smp/jam).
2. Besarnya Kapasitas pada hari Sabtu (9 Oktober 1999) jam 16.15 – 17.15 WIB disetiap pendekat adalah 256.52 smp/jam (jalan SO 1Maret 1949), 484.47 smp/jam (jalan SWK 102), 291.02 smp/jam (jalan Bantul) dan 424,02 smp/jam (jalan SWK 103).
3. Perbandingan antara arus lalu lintas dengan kapasitas (Q/C) pada jalan Serangan Oemum 1 Maret 1949 (pendekat utara) dan jalan Bantul (pendekat selatan) saat

jam sibuk sudah lebih besar dari 1 (satu). Keadaan ini disebabkan oleh beberapa faktor berikut ini.

- 3.a. Gerakan kendaraan untuk belok kiri langsung memiliki lajur tersendiri yaitu sebesar 2,97 m dan 3,10 m. sementara prosentase gerakan belok kiri hanya 16% dan 12% dari arus lalu lintas total. Arah kendaraan lurus dan belok kanan hanya mempunyai lebar lajur sebesar 3,09 m dan 3,56 m. tetapi memiliki prosentase arus lalu lintas sebesar 84% dan 88% dari arus lalu lintas total.
- 3.b. Hambatan samping yang tinggi (memiliki faktor penyesuaian sebesar 0,81 dan 0,87) dan jarak kendaraan parkir yang cukup dekat dengan garis henti (memiliki faktor penyesuaian sebesar 0,81 dan 0,87).
- 3.c. Waktu siklus yang kecil, yaitu sebesar 80 detik dan waktu hijau sebesar 16 detik.
4. Nilai tundaan pada Sabtu (9 Oktober 1999) jam 16.15 – 17.15 WIB adalah 1105,44 detik smp. dengan tingkat pelayanan pada persimpangan Bantul masih sangat rendah, yaitu kategori tingkat pelayanan F.

6.2. Saran

Setelah dilakukan analisis perhitungan kapasitas, nilai tundaan dan tingkat pelayanan pada persimpangan Bantul serta melihat kondisi di lapangan, diajukan beberapa saran sebagai berikut ini.

1. Perlu dilakukan usaha untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu lintas, misalnya dengan penyuluhan lalu lintas, menindak

setiap pengemudi yang melanggar tata tertib lalu lintas dan memperbaiki sistem dalam menangani pelanggaran tata tertib lalu lintas.

2. Pemecahan masalah dengan pengaturan waktu siklus, pengaturan parkir kendaraan, pada pendekatan utara (jalan Serangan Oemum 1 Maret 1949) dan pendekatan selatan (jalan Bantul) tidak diperbolehkannya gerakan belok kiri langsung, pengaturan tempat pemberhentian bis serta pelebaran lebar masuk pada pendekatan utara dan selatan sebesar 1 (satu) meter kearah dalam badan jalan, dapat merubah waktu siklus menjadi 142 detik dan menaikkan nilai kapasitas sebesar 960,04 smp/jam (utara), 454,91 smp/jam, 638,60 smp/jam serta 452,44 smp/jam.
3. Pemecahan masalah yang dilakukan juga dapat menurunkan nilai derajat kejenuhan menjadi 0,80 pada pendekatan utara dan 0,84 pada pendekatan selatan (turun 68,13% dan turun 48,47% dari nilai derajat kejenuhan sebelum perbaikan) serta menurunkan nilai tundaan menjadi 67,60 det/smp. Pemecahan masalah ini dapat dilakukan secepatnya, karena pengaruh yang ditimbulkan pada masyarakat sekitar tidak besar dan biaya pelaksanaan kecil.