

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1. Kesimpulan

Berdasarkan pengamatan dan analisa pada persimpangan Janti dan persimpangan Babarsari pada kondisi aktual dan perencanaan diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Hasil analisis operasional pada pertemuan jalan Janti dan jalan Adisucipto (pertigaan Janti) berdasarkan kondisi aktual diperoleh data bahwa pada saat ini simpang tersebut mempunyai kinerja lalu lintas yang cukup baik. Hasil analisis pada simpang tersebut menunjukan nilai derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,70 dan tundaan (D) simpang rerata 12,35 det/smp. Sedangkan bila menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 (MKJI 1997) pada tahun 2004 diperoleh nilai derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,73 dan tundaan (D) simpang rerata sebesar 13,10 det/smp, sedangkan pada tahun 2009 diperoleh nilai derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,85 dan tundaan (D) simpang rerata sebesar 19,30 smp/det.(lihat hal 67 dan hal 69)

Pada tahun 2009 hasil analisis dengan MKJI 1997 menunjukkan nilai derajat kejenuhan (DS) yang telah melampaui nilai yang diisyaratkan dalam MKJI 1997 yaitu sebesar 0,75 ini berarti simpang tersebut mendekati lewat

jenuh, dimana akan menyebabkan antrian yang panjang pada lalu lintas puncak.

2. Adapun hasil analisis pada pertemuan jalan Babarsari dan jalan Adisucipto (pertigaan Babarsari) berdasarkan kondisi aktual pada simpang tersebut menunjukkan nilai derajat kejenuhan (DS) sebesar 1.13 dan tundaan (D) simpang rerata sebesar 243.13 det/smp. Sedangkan menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 (MKJI 1997) diperoleh data bahwa pada tahun 2004 simpang tersebut diperoleh nilai derajat kejenuhan (DS) sebesar 0.96 dengan tundaan (D) simpang rerata sebesar 110.09 det/smp. Hasil prediksi untuk tahun 2009 dengan menggunakan MKJI 1997 tidak diperoleh dikarenakan formula MKJI 1997 ini tidak dapat dipakai apabila nilai IFR lebih besar atau sama dengan satu, sehingga perencanaan dengan menggunakan MKJI 1997 hanya dapat dilakukan sampai tahun 2005 dimana nilai derajat kejenuhan (DS) pada tahun 2005 sebesar 0.98 dengan tundaan (D) simpang rerata sebesar 205.23 det/smp (lihat hal 68 dan hal 70).

Dari hasil ini menunjukkan pada pertigaan Babarsari nilai derajat kejenuhannya (DS) telah melampaui nilai yang disyaratkan dalam MKJI 1997 yaitu sebesar 0.75. Hal ini berarti simpang tersebut mendekati lewat jenuh, dimana akan menyebabkan antrian panjang pada lalu lintas puncak, hal ini disebabkan oleh jarak kedua simpang yang sangat berdekatan serta ditambah lagi pada lengan barat simpang ini merupakan tempat keluarnya kendaraan dari *Fly Over* janti.

Untuk mengatasi permasalahan pada simpang ini (simpang Babarsari) kami mencoba beberapa alternatif penyelesaian yaitu :

1. Alternatif dengan meniadakan arus belok kiri (LTOR) pada lengan utara.
2. Alternatif dengan meniadakan arus belok kiri (LTOR) pada lengan utara dan lengan barat.
3. Alternatif pelebaran jalan pada masing-masing lengan pendekat.
4. Alternatif pemanjangan *Fly Over*.
5. Alternatif pelebaran jalan pada masing-masing lengan pendekat dengan memanjangkan *Fly Over*.

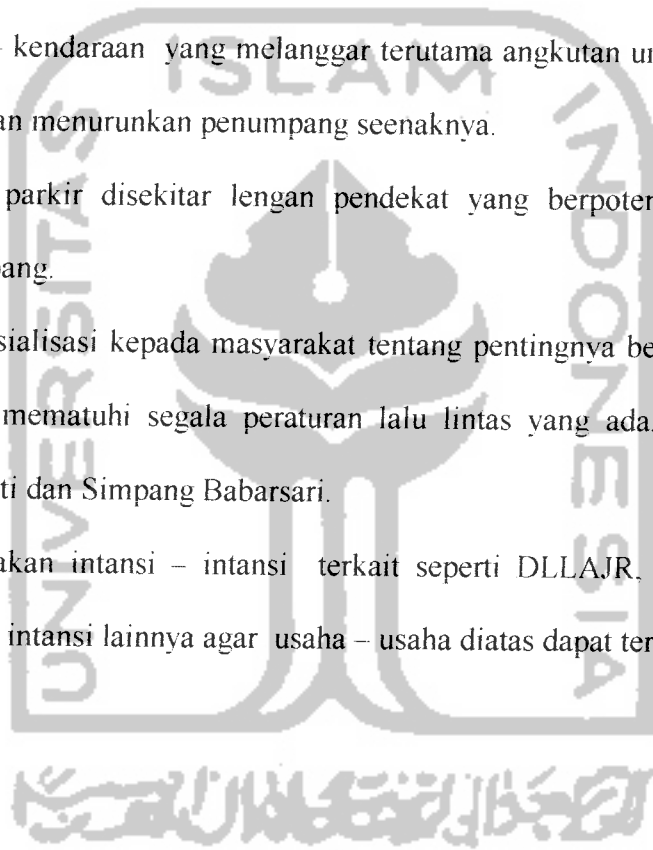
Dari kelima alternatif tersebut, hanya alternatif kelima (pelebaran jalan pada masing-masing lengan pendekat dengan memanjangkan *Fly Over*) yang nilai derajat kejenuhannya paling kecil dan memenuhi syarat MKJI 1997, dimana diperoleh nilai derajat kejenuhan (DS) pada tahun 2004 sebesar 0,68 dengan tundaan (D) simpang rerata sebesar 18,66 det/smp dan pada tahun 2009 diperoleh nilai derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,78 dengan tundaan (D) simpang rerata sebesar 24,79 det/smp (lihat hal 68 dan hal 70).

7.2. Saran

1. Perlunya dilakukan perubahan geometri (lebar lengan) dan perubahan waktu siklus pada simpang Babarsari untuk mendapatkan kinerja simpang yang lebih baik. Hal ini dilakukan pada awal tahun 2005 mengingat pada pertigaan

babarsari untuk masa sekarang terjadi derajat kejenuhan yang melebihi syarat dari MKJI 1997.

2. Agar pihak yang terkait segera memasang rambu – rambu pendukung pada kedua simpang terutama penertiban tukang becak dan taksi yang parkir seenaknya pada simpang Babarsari dan simpang Janti.
3. Perlunya ketegasan dari pihak kepolisian untuk menindak dengan tegas kendaraan – kendaraan yang melanggar terutama angkutan umum yang selalu menaik dan menurunkan penumpang seenaknya.
4. Pelarangan parkir disekitar lengan pendekat yang berpotensi mengganggu kinerja simpang.
5. Perlunya sosialisasi kepada masyarakat tentang pentingnya berdisiplin berlalu lintas serta mematuhi segala peraturan lalu lintas yang ada, terutama pada simpang Janti dan Simpang Babarsari.
6. Memberdayakan instansi – instansi terkait seperti DLLAJR, Dept PU, Bina Marga, serta instansi lainnya agar usaha – usaha diatas dapat tercapai.



PENUTUP

Alhamdulillah, dengan mengucapkan puji syukur kehadirat Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan Tugas Akhir beserta laporannya dengan judul **“Evaluasi Tingkat Pelayanan Persimpangan Bersinyal Janti dan Babarsari Pasca Peembangunan Fly Over Janti”**.

Dalam penyusunan laporan Tugas Akhir ini penulis telah berusaha menyajikan hal yang terbaik, namun disadari sepenuhnya bahwa masih ada kekurangan dan keterbatasan, sehingga laporan ini masih jauh dari kesempurnaan. Untuk itu dengan senang hati penulis menerima kritik dan saran dari pembaca demi tercapainya kesempurnaan laporan ini.

Penulis berharap kiranya laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi semua pihak pada umumnya dan bagi penulis pada khususnya.

Akhirnya, penulis mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada semua pihak yang telah membantu hingga tersusunnya laporan Tugas Akhir ini. Semoga amal baiknya diberikan balasan dari-Nya. **Amin.....**