

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Setelah dilakukan analisis terhadap kapasitas dan tingkat pelayanan dengan standarisasi HCM 1994 dan MKJI 1997 pada simpang bersinyal Sekip dan Terban, simpang tak bersinyal SMU 6 dan ruas Jalan C. Simanjuntak, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut ini.

1. Tingkat pelayanan untuk simpang bersinyal Sekip dan Terban adalah F dengan tundaan sebesar 390,562 detik untuk simpang Sekip dan 307,23 detik untuk simpang Terban, yang perhitungannya dapat dilihat pada lampiran 11-14. Untuk mendapatkan tingkat pelayanan yang lebih baik, maka alternatif pemecahan yang terbaik adalah dengan pengaturan arah arus lalu lintas yaitu dengan menghilangkan arus lalu lintas ke arah Utara dan Pengaturan parkir berupa larangan parkir sejauh 80 m dan pengaturan kembali *cycle time* yaitu waktu siklus 112 detik ke waktu siklus 89 detik untuk simpang Sekip, dan waktu siklus 99 detik ke waktu siklus 42 detik untuk simpang Terban. Cara ini dapat meningkatkan tingkat pelayanan menjadi kategori E untuk simpang Sekip dan kategori B untuk simpang Terban.
2. Untuk persimpangan tak bersinyal SMU 6, tingkat pelayanannya adalah kategori C dengan tundaan sebesar 11,155 detik. Untuk mendapatkan tingkat

pelayanan yang lebih baik, maka alternatif pemecahan yang terbaik adalah dengan pengaturan arah arus lalu lintas yaitu dengan menghilangkan arus lalu lintas belok kanan dari arah Timur, dan larangan parkir pada kaki simpang. Cara ini dapat meningkatkan tingkat pelayanan menjadi kategori B dengan tundaan sebesar 7,41 detik. Tingkat pelayanan untuk ruas Jalan C. Simanjuntak adalah kategori F dengan kecepatan perjalanan rata-rata sebesar 2,683 km/jam. Untuk mendapatkan tingkat pelayanan yang lebih baik, maka langkah yang terbaik adalah dengan pengaturan arah arus lalu lintas menjadi satu arah ke Selatan. Cara ini dapat meningkatkan tingkat pelayanan menjadi kategori C dengan kecepatan rata-rata perjalanan 16,08 km/jam.

3. Dengan melihat kondisi di lapangan, maka ruas jalan yang menghubungkan kedua persimpangan bersinyal tersebut perlu adanya penambahan seperti:
 - a. pemasangan rambu-rambu lalu lintas, yaitu :
 - 1). rambu larangan parkir yang ditempatkan pada sisi-sisi pendekat Jalan Jend. Sudirman Timur dan Barat
 - 2). rambu larangan belok kanan yang ditempatkan pada sisi kanan pendekat Jalan Jend. Sudirman Timur
 - 3). rambu larangan belok kiri yang ditempatkan pada sisi kiri pendekat Jalan Jend. Sudirman Barat
 - 4). rambu *stop* yang ditempatkan pada sisi kiri pendekat Jalan Prof. Kahar Muzakkir
 - 5). rambu jalan satu arah yang ditempatkan pada sisi kiri mulut ruas Jalan C. Simanjuntak Utara.

- b. marka jalan diperjelas
- c. tempat penyeberangan jalan (*zebra cross*) yang ditempatkan pada :
 - 1). mulut pendekat Prof. Kahar Muzakkir
 - 2). pada jarak 15 meter dari simpang tak bersinyal SMU 6.

5.2 Saran

Setelah dilakukan analisis perhitungan kapasitas dan tingkat pelayanan pada persimpangan Sekip dan Terban serta ruas Jalan C. Simanjuntak serta melihat kondisi di lapangan, penyusun memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Mengingat pertumbuhan kendaraan lalu lintas yang cenderung terus mengalami kenaikan, yang secara langsung akan mempengaruhi tingkat pelayanan suatu jaringan jalan, maka perlu untuk mengevaluasi jaringan jalan tersebut secara berkala.
2. Dalam mengevaluasi jaringan jalan, metode yang digunakan sebaiknya metode yang berlaku di negara kita yaitu MKJI 1997, karena analisis metode ini sudah disesuaikan dengan kondisi di Indonesia, adapun metode lain bisa digunakan sebagai pembanding saja.
3. Dalam mengevaluasi jaringan jalan sebaiknya tidak dilakukan secara sendiri-sendiri tetapi perlu mengevaluasi jaringan jalan secara meluas.
4. Perlunya penegakan aturan-aturan lalu lintas oleh pihak yang berwenang (dalam hal ini adalah polisi lalu lintas).