

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Karakteristik persimpangan Jalan Meyjen Sungkono – Jalan K.H. Malik merupakan simpang tipe 322 yang berlokasi di kawasan komersial. Dalam persimpangan ini, Jalan Meyjen Sungkono berfungsi sebagai jalan mayor dan Jalan K.H. Malik sebagai jalan minor. Lebar jalan mayor utara 7 m, mayor selatan 7,7 m dan jalan minor timur 5 m. Volume kendaraan tertinggi yang melewati simpang tersebut yaitu pada hari kamis pukul 07.00-08.00 WIB dengan total 8936 kend/jam atau 2766,40 smp/jam.
2. Analisis kinerja simpang pada kondisi eksisting diperoleh kapasitas (C) sebesar 2751 smp/jam dan derajat kejenuhan (Dj) sebesar 1,01 dengan tingkat pelayanan F (Arus terhambat, kecepatan rendah). Hambatan samping dengan frekuensi tertinggi terjadi pada hari sabtu dengan total 345 hambatan samping.
3. Solusi alternatif yang disarankan untuk penanganan simpang adalah melakukan Pelebaran Jembatan di Jalan Mayjend Sungkono Utara 13 m dan larangan belok kanan dari jalan mayor (jalan Meyjen Sungkono) dan jalan minor (jalan K.H. Malik timur). Dari hasil analisis solusi alternatif diperoleh kapasitas (C) sebesar 3584 smp/jam dan derajat kejenuhan (Dj) sebesar 0,66 dengan tingkat pelayanan C (arus stabil, kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan).

5.2 Saran

1. Untuk penelitian selanjutnya dapat menganalisis dampak pelebaran Jalan Meyjen Sungkono (dari 7 m ke 13 m) terhadap lingkungan dan sosial sekitar (penggusuran, kebisingan, tata ruang).

2. Penelitian selanjutnya dapat mengevaluasi kinerja dengan Simulasi menggunakan software simulasi lalu lintas (VISSIM) untuk analisis kinerja yang lebih dinamis dan detail.
3. Penelitian selanjutnya dapat melakukan Studi Rute Pengalihan (Larangan Belok Kanan). Analisis dan evaluasi rute serta dampak beban lalu lintas di persimpangan/segmen jalan yang menerima pengalihan akibat larangan belok kanan.
4. Untuk penelitian selanjutnya dapat melakukan Perbandingan Solusi Alternatif Geometrik/Sistem. Evaluasi dan perbandingan kinerja serta biaya antara solusi pelebaran jalan dengan opsi lain (misalnya: Traffic Light Terkontrol/Adaptif atau Bundaran).
5. Disarankan untuk penelitian selanjutnya melakukan analisis kinerja simpang dengan prediksi pertumbuhan lalu lintas untuk periode jangka Panjang.
6. Untuk penelitian selanjutnya dapat melakukan penerapan solusi alternatif lainnya untuk lebih meningkatkan kinerja simpang ke tingkat pelayanan A atau B.