BAB V
PENUTUP

5.1. Kesimpulan

1. kondisi geometrik Simpang Jl. Raya Kendalpayak menghasilkan:

lebar pendekat=3,50m; jumla lajur=2 baik pada jalan mayor maupun minor; jenis median=terdapat median jalan pada jalan mayor utama<3=1; marka dan rambu eksisting= marka jalan dan rambu lalu lintas di lokasi penelitian masih terbatas, sehingga pengaturan prioritas kendaraan belum berjalan secara optimal.

2. Kinerja simpang tiga tak bersinyal menghasilkan

volume kendaraan: volume lalu lintas jam puncak tertinggiterjadi pada hari selasa dengan total=20.060,8 smp/jamvolume lalu linta terenda terjadi pada hari rabu dengan total=14.002,8; (2) jenis kendaraan=sepeda motor (SM), kendaraan sedang (KS), kendaraan berat (KB) dan kendaraan tidak bermotor (KTB);waktu tundaan:tundaan rata-rata=20,54 det/smp, tundaan jalan mayor=11,39 det/smp, tundaan jalan minor=44,25 det/smp;derajat kejenuan=9,640;tingkat pelayanan (LOS)= tingkat pelayanan simpang berada pada Level of Service (LOS) F, yaitu arus lalu lintas terhambat dengan kecepatan rendah.

3. Pola pergerakan kendaraan pada simpang tiga tak bersinyal jalan kendal payak menghasilkan;

jenis arah pergerakan: belok kiri =27,56%, lurus =59,78%, dan belok kanan =12,66%; volume arus tiap pergerakan: BKI=9648,58 smp/jam, lurus=20925,24 dan BKA=4433; jenis konflik: Konflik Memotong (*Crossing*)= Konflik memotong terjadi saat arus lurus dari pendekat C (jalan minor) memotong arus lurus dan belok kiri dari pendekat A dan B (jalan mayor) di area tengah simpang, Konflik Bergabung (*Merging*) =Konflik bergabung terjadi saat arus belok kiri dari pendekat A dan B (jalan mayor) bergabung dengan arus lurus pada jalur tujuan setelah simpang, sehingga berpotensi menimbulkan perlambatan dan antrian, Konflik Memisah (Diverging) =Konflik memisah terjadi saat arus lurus dan arus belok kiri dari pendekat A dan B keluar dari simpang menuju arah tujuan yang berbeda tanpa adanya median pemisah. Konflik Menyilang (Weaving)= Konflik menyilang terjadi saat arus belok kiri dan arus lurus dari pendekat A

harus saling berpindah lajur dalam jarak pendek setelah simpang, akibat proporsi kedua arus yang hampir seimbang.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil analisis dan kesimpulan yang telah diperoleh, maka beberapa saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

a. Perlu dilakukan penambahan dan perbaikan marka jalan serta pemasangan rambu prioritas pada jalan minor agar arah pergerakan kendaraan lebih jelas dan konflik lalu lintas dapat diminimalkan.
b. Rekayasa lalu lintas seperti pengaturan pergerakan kendaraan pada jam puncak atau pengalihan arus ke jalan alternatif dapat diterapkan untuk mengurangi antrean dan tundaan di simpang.
c. Penelitian selanjutnya disarankan untuk memperluas cakupan analisis, tidak hanya pada area simpang, tetapi juga pada ruas jalan sebelum dan sesudah simpang, sehingga pengaruh antrian, tundaan, dan interaksi antar ruas terhadap kinerja simpang dapat dianalisis secara lebih komprehensif.
d. Disarankan pemasangan fasilitas keselamatan tambahan seperti cermin tikung (convex mirror) pada pendekat dengan keterbatasan jarak pandang, serta penempatan petugas lalu lintas (flagman) pada jam puncak untuk membantu pengaturan arus kendaraan dan mengurangi potensi konflik.