

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis pada simpang I (Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Tapa Suwawa), simpang II (Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Zainal Umar Sidiki – Jalan HB.Jassin) dan simpang III (Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Perintis) dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

- A. Kinerja simpang I (Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Tapa Suwawa) kondisi eksisting diperoleh arus lalu lintas maksimum terjadi pada hari senin di jam puncak pagi pukul 07.00 – 08.00 WITA sebesar 941 kend/jam. Dengan kapasitas (C) sebesar 3719 smp/jam, derajat kejenuhan (DS)  $\leq 0,85$  sebesar 0,16, peluang antrian 8,54 % dan tundaan rata-rata 3,02. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa tingkat kinerja simpang I tergolong baik dengan volume kendaraan tidak jenuh, sehingga dapat dikategorikan dalam tingkat pelayanan kelas A.
- B. Kinerja simpang II (Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Zainal Umar Sidiki – Jalan HB.Jassin) kondisi eksisting diperoleh arus lalu lintas maksimum terjadi pada hari senin di jam puncak pagi pukul 07.00 – 08.00 WITA sebesar 659 kend/jam. Dengan kapasitas (C) sebesar 4538 smp/jam, derajat kejenuhan (DS)  $\leq 0,85$  sebesar 0,14, peluang antrian 7,19 % dan tundaan rata-rata 3,46. Kondisi tersebut menunjukkan tingkat kinerja simpang II tergolong baik dengan volume kendaraan tidak jenuh, sehingga dapat dikategorikan dalam tingkat pelayanan kelas A.
- C. Kinerja simpang III (Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Perintis) kondisi eksisting diperoleh arus lalu lintas maksimum terjadi pada hari senin di jam puncak pagi pukul 07.00 – 08.00 WITA sebesar 1009 kend/jam. Dengan kapasitas (C) sebesar 3011 smp/jam, derajat kejenuhan (DS)  $\leq 0,85$  sebesar 0,20, peluang antrian 11,14 % dan tundaan rata-rata 4,41. Kondisi ini menunjukkan tingkat kinerja simpang III tergolong baik dengan volume

kendaraan tidak jenuh, sehingga dapat dikategorikan dalam tingkat pelayanan kelas A.

## **5.2 Saran**

Adapun saran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan penelitian terkait prediksi tingkat kinerja persimpangan di kawasan pembangunan kampus IV Universitas Negeri Gorontalo (UNG).
2. Model analisis data simpang yakni pengukuran tingkat kinerja sebaiknya dapat lebih dikembangkan dengan menggunakan metode lain yang lebih mudah, praktis dan efisien.
3. Alangkah baiknya jika manajemen lalu lintas pada tiap simpang di kawasan pembangunan kampus IV Universitas Negeri Gorontalo dapat diperhatikan oleh pemerintah setempat. Seperti pengadaan prasarana pelengkap berupa marka jalan yang jelas, sehingga untuk beberapa tahun kemudian seiring dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang melintasi simpang tersebut dapat menggunakan fasilitas jalan dengan aman dan tertib.

## DAFTAR PUSTAKA

- Dirjen Bina Marga, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum
- Ganda Irwanto, 2014. *Analisa Dan Evaluasi Simpang Tak Bersinyal Pada jalan IR.H.Juanda dan Jalan Pahlawan Ciputat*. Jurnal.Jakarta
- Ika Pramesti, 2011. *Studi Kinerja Simpang Tak Bersinyal Pasar Nangka Atas Dasar Observasi Ekuevalensi Mobil Penumpang*. Skripsi.Surakarta
- Jotin Khisty, 2003. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Edisi Ketiga.Jakarta
- Mufhty Rizky, 2009. *Kajian Kinerja Simpang Tak Bersinyal*. Skripsi.Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan, 2006. *Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan Raya Nomor 14*. Indonesia
- Piu Yufanto, 2014. *Analisis Kinerja Ruas Jalan Di Sekitar Kawasan Kampus Universitas Negeri Gorontalo*.Jurnal.Gorontalo
- Pristiwa Sugiharti, 2013. *Analisis Kinerja Simpang Tak Bersinyal*. Jurnal.Yogyakarta
- Verawaty, 2015. *Analisa Simpang Tak Bersinyal Kabupaten Bone Bolango (Study Kasus: Persimpangan jalan Sawah Besar – Jalan Tengah – Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie)*.Jurnal.Gorontalo
- Warpani Swardjoko, 1985. *Rekayasa lalu lintas*, Brata Karya Aksara.Jakarta