

# BAB V

## PENUTUP

### 5.1. Kesimpulan

Penelitian ini dilakukan pada ruas Jl. Piet A. Tallo untuk mengetahui berapa derajat kejenuhan, berapa kecepatan tempuh, dan berapa waktu tempuh pada Jl. Piet A. Tallo. Dari hasil penelitian dan perhitungan yang sudah dilakukan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan analisis volume arus lalu lintas dapat dilihat dalam table.

**Tabel 5.1 Analisis Volume Arus Lalu Lintas**

waktu / hari	Max	Min	Rata-rata
pagi			
06.00-07.00	1439.4	1117.9	1262.859
07.00-08.00	1302.9	1146.2	1214.894
08.00-09.00	1873.6	1122.2	1422.75
siang			
11.00-12.00	2136.9	1273.1	1605.88
12.00-13.00	1651.5	1378	1486.85
13.00-14.00	2278.7	1401.1	1764.947
sore			
16.00-17.00	2558.3	1462.7	1956.334
17.00-18.00	2208.5	1945.3	2048.033
18.00-19.00	2325.8	2096.8	2219.522

Berikut volume maksimal yaitu 2558,3 smp/jam pada pukul 16.00-17.00 wita. Sedangkan volume arus lalu lintas minimal yaitu 1117,9 smp/jam pada pukul 06.00-07.00 wita.

2. Berdasarkan hasil analisis sebagai fungsi Derajat kejenuhan di pengaruhi oleh nilai
  - a) Kapasitas = 1401,26
  - b) kecepatan arus bebas = 25,322 km/jam
  - c) kecepatan tempuh =13,185 km/jam
  - d) waktu tempuh = 0.011km/jam.
  - e) Derajat kejenuhan (DS) =0,92 yang memberikan tingkat pelayanan yang buruk.

Kesimpulan akhir apabila volume lalu lintas besar maka nilai derajat kejenuhan yang di dapat juga besar dan kecepatan akan menurun sehingga waktu tempuh yang di butuhkan untuk melewati ruas jalan akan semakin lama sebaliknya jika volume arus kecil maka nilai derajat kejenuhan yang di dapat kecil dan kecepatan akan meningkat sehingga waktu tempuh yang di butuhkan untuk melewati ruas jalan akan semakin cepat.

## **5.2. Saran.**

Dari beberapa hal tersebut menunjukkan jalinan pada simpang Jl. Piet A. Tallo – Jl. Bumi 1 memberikan pengaruh terhadap perilaku pengendara yang berasal dari Jl. Bumi 1 (jalan minor) untuk membentuk jalinan, sedangkan berdasarkan parameter geometrik hal tersebut tidak memungkinkan. Kemudian jalinan yang terbentuk tersebut membebani Jl. Piet A. Tallo sepanjang jalinan dan memberikan kinerja lalu lintas yang buruk. Dari kesimpulan di atas ada pun saran yaitu:

1. Memperlebar jalinan agar kendaraan yg keluar dari Jl. Bumi 1 tidak memperlambat arus lalu lintas pada Jl. Piet A. Tallo saat terjadi jalinan
2. Pada beberapa lokasi studi di ruas Jl. Piet A. Tallo hendaknya ada petugas yang mengatur kendaraan yang melintasi dan masuk keluar persimpangan terutama pada saat jam puncak pagi dan sore hari.

## DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, Iskandar, DKK., *Menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib*,  
Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta

Direktorat Jendral Bina Marga, 1992, *Standar Perencanaan Geometrik Jalan Perkotaan*,

Departemen Pekerjaan Umum, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia, (MKJI)*  
Direktorat Jendral Bina Marga.

Edrianyang, R. (2012) *Analisis Kinerja Persimpangan Bersinyal Akibat Perubahan Fase*

Saputra, A, D. (2015) *Analisis Kinerja Simpang Bersinyal Km 4 Di Kota Makassar*

Sedyo, P. 2014 *Perhitungan Kinerja Bagian Jalinan Akibat Pembalikan Arus Lalu Lintas*