

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan perhitungan pada ruas jalan Vetor Lidak, Kabupaten Belu yang mengacu pada Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 maka dapat di simpulkan sebagai berikut.

1. Berdasarkan hasil perhitungan untuk menentukan kapasitas berdasarkan data survey di lapangan volume jam puncak terjadi pada pukul 17.00-18.00 dengan nilai volume jam puncaknya 761,6 smp/jam dengan nilai kapasitas 1217,70 dengan nilai derajat kejenuhanya 0.63.
2. Dengan nilai kapasitas dan derajat kejenuhan yang didapat maka ruas jalan Vetor Lidak memiliki tingkat pelayanan dalam kategori C artinya arus stabil, kecepatan dikontrol oleh lalu lintas, volume dapat dipakai untuk mendesain jalan perkotaan.

Mengetahui kapasitas dan tingkat pelayanan pada perhitungan simulasi satu maka terjadi perubahan pada lebar jalan karena dilihat dari fungsinya ruas jalan Vetor Lidak kabupaten Belu dengan lebar jalan 8 meter yang sebelumnya lebar jalan 7 meter karena digunakan oleh pengujung untuk memarkir kendaraan pada sisi atau tepi jalan yang sebagian badan jalan sebesar 1 meter sehingga pada perhitungan simulasi satu di dapatkan hasil perhitungan sebagai berikut:

1. Hasil perhitungan untuk menentukan kapasitas dengan menggunakan simulasi satu didapatkan nilai kapasitasnya 1427,38 smp/jam dengan nilai derajat kejenuhan sebesar 0,53.
2. Pada hasil perhitungan simulasi satu didapatkan tingkat pelayanan pada jalan Vetor Lidak Kabupaten belu memiliki tingkat pelayanan yang sama dengan sebelum di lakukan perhitungan pada simulasi satu yaitu C yang artinya arus stabil, kecepatan dikontrol oleh lalu lintas, volume dapat dipakai untuk mendesain jalan perkotaan.
3. Dengan menghilangkan hambatan samping akibat parkir di tepi jalan dapat meningkatkan kecepatan, sehingga arus lalu lintas menjadi lancar. Nilai hambatan samping sebelumnya berada pada kelas hambatan samping pada saat jam puncak

tinggi dengan frekuensi kejadian sebanyak 638 sedangkan setelah dilakukan simulasi kelas hambatan menjadi sedang dengan frekuensi kejadian sebanyak 321.

5.2 Saran

Beberapa hal yang bisa disarankan sehubungan dengan hasil analisis terhadap tingkat pelayanan ruas jalan adalah meniadakan kendaraan parkir pada sisi jalan agar lebar efektif jalan dapat bertambah dan juga waktu tempuh yang semakin cepat sehingga kemungkinan terjadinya kemacetan dapat dikurangi. Menagadakan lahan parkir bagi pengujung dapat mengatasi terjadi hambatan samping dan memasang rambu larang parkir.

DAFTAR PUSTAKA

- A, dkk, 1995. Arus Lalu Lintas Setiap Arus Gerakan Kendaraan Ringan, Kendaraan Berat, Dan Sepeda Motor.
- Hudori, I. 2011, Kajian Lalu Lintas Akibat Terminal Bayangan Di Sekitar U-TURN Jalan TB Simatupang.
- Kudji, A. C, 2007, Identifikasi Masalah Lalu Lintas dan Penentuan Solusinya Pada Ruas Jalan Diponegoro, Kota Soe Kabupaten Timor Tengah Selatan.
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum Republik Indonesia, 1997.
- Putirulan, M, 2006, Analisa Dampak Aktivitas Samping Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Kota Kupang.
- Ray, H. T. S. 2010 ,Evaluasi Karakteristik Arus Lalu Lintas Pada Terminal Bayangan.
- Rozi, F. 2018, Hubungan Tundaan Dan Panjang Antrian Terhadap Konsumsi Bahan Bakar Minyak Pada Lajur Pendekatan Simpang
- Sunardi, S., dkk. 2013. Pemodelan Hubungan Parameter Karakteristik Lalu Lintas