

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

	Minimum	Maksimum	Rata - Rata
Volume Kendaraan	Terjadi pada tanggal 07 Mei 2021 sebesar 572 smp/jam dengan pergerakan belok kiri 108,3 smp/jam, belok kanan 213,3 smp/jam, lurus 251,3 smp/jam, dan nilai kapasitas sebesar 1641,64 smp/jam	Terjadi pada tanggal 04 Mei 2021 sebesar 1943,9 smp/jam dengan pergerakan belok kiri 40,7 smp/jam, belok kanan 748,5 smp/jam, lurus 1012,5 smp/jam dan nilai kapasitas 1789,11 smp/jam	Untuk rata-rata terbesar dengan nilai sebesar 1710,4 smp/jam dengan rincian belok kiri 84,9 smp/jam, belok kanan 786,9 smp/jam, lurus 838,7 smp/jam. Untuk nilai rata-rata terkecil didapat sebesar 792,7 smp/jam dengan rincian belok kiri 126,5 smp/jam, belok kanan 302 smp/jam, lurus 3826 smp/jam dan nilai kapasitas sebesar 1641,64 smp/jam
Volume Gerakan Membelok	Arus minimum dengan tingkat pelayanan B (baik) dengan nilai derajat kejenuhan 0,23, tundaan 6,90 det/smp, dan peluang antrian 10,49% - 3,79%	Arus maksimum dengan tingkat pelayanan F (buruk sekali) dengan nilai derajat kejenuhan 1,09, tundaan 24,23 det/smp, dan peluang antrian 95,13% - 46,57%	Arus rata-rata yaitu dengan tingkat pelayanan A (sangat baik) dengan nilai derajat kejenuhan 0,48, tundaan 9,27 det/smp, dan peluang antrian 23,64% - 11,62%.
Pengaruh Rasio Belok kanan	$R^2 = 52\%$ (model linear) merupakan besarnya persentasi PRT terhadap kapasitas (C). $R^2 = 53\%$ merupakan besarnya persentasi PRT terhadap derajat kejenuhan (DS). $R^2 = 64\%$ merupakan besarnya persentasi PRT terhadap tundaan (D). $R^2 = 63\%$ (batas atas) dan 62% (batas bawah) merupakan besarnya persentasi PRT terhadap peluang antrian (QP).	$R^2 = 53\%$ (model linear) merupakan besarnya persentasi PRT terhadap kapasitas (C). $R^2 = 54\%$ merupakan besarnya persentasi PRT terhadap derajat kejenuhan (DS). $R^2 = 61\%$ merupakan besarnya persentasi PRT terhadap tundaan (D). $R^2 = 57\%$ (batas atas) dan 55% (batas bawah) merupakan besarnya persentasi PRT terhadap peluang antrian (QP).	$R^2 = 59\%$ (model linear) merupakan besarnya persentasi PRT terhadap kapasitas (C). $R^2 = 56\%$ merupakan besarnya persentasi PRT terhadap derajat kejenuhan (DS). $R^2 = 51\%$ merupakan besarnya persentasi PRT terhadap tundaan (D). $R^2 = 58\%$ (batas atas) dan 57% (batas bawah) merupakan besarnya persentasi PRT terhadap peluang antrian (QP).

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data yang telah dilakukan maka diberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan penambahan rambu lalu lintas seperti dilarang parkir sehingga kendaraan tidak sembarang parkir dikarenakan aktivitas kendaraan dan hambatan samping mempengaruhi laju kendaraan. Hal ini terjadi karena pada kedua lokasi ini merupakan kawasan Pertokoan, Rumah Sakit, dan Kuliner sehingga banyak terjadi aktivitas lalu lintas.
2. Perlu dilakukan pemasangan rambu lalu lintas seperti YIELD pada persimpangan agar memberikan prioritas bagi kendaraan pada jalan mayor sehingga mengurangi kemacetan yang terjadi pada persimpangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonimus. 1997. *Manual Kapasitas jalan Indonesia (MKJI)*. Direktorat Jendral Bina Marga: Departemen Pekerjaan Umum.
- Eko P. Kulo, ddk. 2013. *Analisa Kinerja Simpang Tak Bersinyal Dengan Analisa Gap Acceptance dan MKJI 1997. (Studi Kasus Simpang Lengan Tak Bersinyal Jl. Toar-Jl. Garuda)*, Manado, Sulawesi utara.
- Kurniawan, D. 2008. *Regresi Linier*. Jakarta: Forum Statistika
- Kulo, E. Putranto, dkk. 2017. Analisa kinerja Simpang tak Bersinyal Dengan Analisa Gap Acceptance dan MKJI 1997. *Jurnal Sipil Statik* 5(2), 51-66.
- Laksmono Suryo Putranto. 2008. *Rekayasa Lalu Lintas*. PT. Macana Jaya Cemerlang. Jakarta.
- Loke Hendrikus P. *Evaluasi Kinerja Simpang Tak bersinyal (Studi Kasus Pada Simpang Stagger jl. Perintis Kemerdekaan II – Jl. Soeverdi – Jl. Amanuban Kota)*. Kupang, Nusa Tenggara Timur.
- Mahendra IPT, dkk. *Analisis Kinerja Simpang Tak Bersinyal Dan Ruas Jalan Di Kota Denpasar (Studi Kasus Jalan Gatot Subroto – Jalan Mulawarman – Jalan Mataram Dan Simpang Tak Bersinyal Jalan Ahmad Yani – Jalan Munarman)*
- Pratama D.M Muhamad *Analisis Kinerja Simpang Tak Bersinyal Jalan A.H Nasution dan Jalan Cikadut, Kota Bandung*