

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Setelah dilakukan analisis terhadap kinerja lalu lintas dengan standarisasi Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI,1997) pada simpang empat tak bersinyal di Jalan Wahid Hasyim dan Jalan Selokan Mataram. Maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Analisis kinerja simpang empat tak bersinyal di Jalan Wahid Hasyim dan Jalan selokan Mataram pada kondisi eksisting menunjukkan hasil yang kurang baik berdasarkan MKJI 1997 yang telah ditetapkan pada derajat kejenuhan sebesar 0,85. Kapasitas yang diperoleh sebesar 2473 smp/jam, (DS) 1,02 dan tundaan simpang (D) sebesar 20,02 detik/smp.
2. Alternatif 1 pemecahan masalah dilakukan dengan mengubah lengan barat dan timur menjadi satu arah, yaitu hanya dari arah timur ke barat. Setelah dilakukan analisis didapat nilai derajat kejenuhan (DS) menjadi 0,73, tundaan simpang (D) menjadi 11,00 detik/smp, kapasitas (C) 2496 smp/jam. Artinya simpang telah mengalami penurunan antrian kemacetan dan tundaan simpang.
3. Alternatif 2 pemecahan masalah dilakukan dengan mengubah lengan barat dan timur menjadi satu arah, yaitu hanya dari arah barat ke timur. Setelah dilakukan analisis didapat nilai derajat kejenuhan (DS) menjadi 0,69, tundaan simpang (D) menjadi 11,37 detik/smp, kapasitas (C) 2521 smp/jam. Artinya simpang telah mengalami penurunan antrian kemacetan dan tundaan simpang.
4. Alternatif 3 pemecahan masalah dilakukan dengan menutup selokan mataram lalu dilakukan penambahan pelebaran jalan.
5. Dari hasil analisis alternatif tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa dengan menggunakan alternatif tersebut maka kapasitas pada persimpangan tersebut menjadi lebih efektif.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisis di lapangan terhadap simpang empat tak bersinyal di Jalan Wahid Hasyim dan Jalan Selokan Mataram, berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), maka penyusun mengusulkan beberapa saran yaitu :

1. Untuk penelitian selanjutnya pada saat pengambilan data di lapangan sebaiknya memaksimalkan jumlah surveyor yang dibutuhkan sehingga nantinya perhitungan lebih tepat dan akurat.
2. Penentuan posisi surveyor yang tepat agar pada saat pengambilan data di lapangan efektif dan tidak mengganggu aktifitas pengguna jalan.
3. Perlu memperkirakan pertumbuhan lalu lintas pada jalan minor maupun jalan mayor, sehingga permasalahan yang terjadi di masa mendatang dapat segera di antisipasi lebih awal.