

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Penelitian ini dilakukan pada simpang tak bersinyal Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Pemuda dan simpang Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Banteng untuk melihat rasio belok kanan (P_{RT}) yang terjadi, mengetahui pengaruh rasio belok kanan terhadap tundaan dan peluang antrian serta untuk mengetahui solusi terhadap tundaan dan peluang antrian yang terjadi pada persimpangan. Dari hasil perhitungan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

Tabel 5.1 Kesimpulan dari hasil analisis

No	Kesimpulan	
1.	Rasio Belok Kanan (P_{RT}) Pada Simpang Tak Bersinyal	
	Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Pemuda	Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Banteng
	Rasio Belok Kanan (P_{RT}) minimum sebesar 0,15	Rasio Belok Kanan (P_{RT}) minimum sebesar 0,13
	Rasio Belok Kanan (P_{RT}) maksimal sebesar 0,19	Rasio Belok Kanan (P_{RT}) maksimal sebesar 0,18
	Rasio Belok Kanan (P_{RT}) rata-rata terbesar sebesar 0,18 dengan rata-rata terkecil sebesar 0,14	Rasio Belok Kanan (P_{RT}) rata-rata terbesar 0,17 dan rata-rata terkecil sebesar 0,14.
2.	Korelasi antara Rasio Belok Kanan (P_{RT}) dengan Tundaan (D) dan Peluang Antrian (QP%) Pada Simpang Tak Bersinyal	
	Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Pemuda	Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Banteng
	Kondisi minimal data analisis regresi besarnya nilai koefisien korelasi (R) antara 0,81-0,99 yang berarti kedua variabel mempunyai hubungan (sangat kuat)	Kondisi minimal data analisis regresi besarnya nilai koefisien korelasi (R) antara 0,41-0,60 yang berarti kedua variabel mempunyai hubungan (sedang)

	Kondisi maksimal data analisis regresi besarnya nilai koefisien korelasi (R) antara 0,81-0,99 yang berarti kedua variabel mempunyai hubungan (sangat kuat)	Kondisi maksimal data analisis regresi besarnya nilai koefisien korelasi (R) antara 0,61-0,80 yang berarti kedua variabel mempunyai hubungan (kuat)
	Kondisi rata-rata data analisis regresi besarnya nilai koefisien korelasi (R) antara 0,81-0,99 yang berarti kedua variabel mempunyai hubungan (sangat kuat)	Kondisi rata-rata data analisis regresi besarnya nilai koefisien korelasi (R) antara 0,61-0,80 yang berarti kedua variabel mempunyai hubungan (kuat)
3.	Solusi Terhadap Tundaan Dan Antrian Yang Terjadi Akibat pengaruh Rasio Belok Kanan (P_{RT})	
	Berdasarkan hasil penelitian dan analisis, untuk kondisi simpang tak bersinyal Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Pemuda dengan adanya parkir di sisi jalan yang dianggap mengurangi lebar efektif jalan. Hal ini mengakibatkan terjadinya kemacetan yang menyebabkan antrian. sehingga kendaraan berbelok kanan sulit bermanuver. Oleh karena itu perlu di berikan solusi agar di pasang rambu larangan parkir pada sisi jalan Jenderal Sudirman dan Jl. Pemuda.	

5.2. Saran

Dari hasil penelitian ini di sarankan sebagai berikut :

1. Hasil Penelitian yang di dapat pada Jl. Jenderal Sudirman-Jl. pemuda dengan nilai derajat kejenuhan (DS) 0,927, tundaan (D) 16,23 det/smp dan peluang antrian (QP%) 35,14% – 68,04%, pada kondisi saat ini besarnya nilai tundaan <30 det/smp dengan tingkat pelayanan C (sedang) . Untuk mengantisipasi kondisi lalu lintas yang terus meningkat pada masa yang akan datang, karena itu perlu di tinjau kembali.

2. Pada simpang Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Pemuda sering terjadi kemacetan yang menyebabkan antrian akibat hambatan samping, untuk itu perlu di buat pengaturan pada simpang dengan memasang rambu larangan parkir.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar Hidayat- 13 Agustus 2012. Pengertian Analisis Regresi Dan Cara Hitung
- Anonymous, 1997, *Manual kapasitas jalan Indonesia (MKJI)*. Direktorat Jendral Bina Marga : Dapartemen Pekerjaan Umum
- Anonymous, 1993, *Peraturan Pemerintah Repuplik Indonesia Nomor 43 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Presiden Republik Indonesia.
- F. Agriyoso, A. Majid S., B. Riyanto, and I. Ismiyati, "Analisis Pengaruh Pergerakan Kendaraan Memutar Arah Terhadap Tundaan dan Peluang Antrian," *Jurnal Karya Teknik Sipil*, vol. 2, no. 3, pp. 104-115, Aug. 2013.
- Kasus, S., Timoho dan Simpang Tunjung di Kota Yogyakarta, S., & Dalam Rangka Memenuhi Salah Satu Persyaratan Program Magister Teknik Sipil Oleh Juniardi, D. (2006). *ANALISIS ARUS LALU LINTAS DI SIMPANG TAK BERSINYAL*.
- Kurniawan, D. 2008. *Regresi Linier*. Jakarta: Forum Statistika.
- Khisty C. Jotin, B. kent Lall. 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Mahendra, I., Suthanaya, P., & Suweda, I. (2016). Analisis Kinerja Simpang Tak Bersinyal Dan Ruas Jalan Di Kota Denpasar (Studi Kasus : Simpang Tak Bersinyal Jl. Gatot Subroto - Jl. Mulawarman - Jl. Mataram Dan Simpang Tak Bersinyal Jl. Ahmad Yani - Jl. Mulawarman). *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 17(2), 122–128.
- Sri Wulan Kharisma RPP1, I Wayan Suteja2, Hasyim3. Perbedaan Kinerja Simpang Bersinyal Pada Simpang Dengan Berbagai Bentuk Median (Studi Kasus : Simpang Ampenan, Simpang Bertais, dan Simpang Turide).
- Yayang Nurkafi, A., Cahyo, Y., Winarto, S., & Candra, A. I. (2019). Analisa Kinerja Simpang Tak Bersinyal Jalan Simpang Branggahan Ngadiluwih Kabupaten Kediri. *Jurnal Manajemen Teknologi & Teknik Sipil*, 2(1), 164, <https://doi.org/10.30737/jurmateks.v2i1.408>
- Yustus Alan Banggut. 2019. Pengaruh Arus Lalu Lintas Terhadap Kinerja Simpang Tak Bersinyal (*Studi Kasus Pada Simpang Jl. Cakdoko – Jalan Nangka Kota kupang*). Kupang : Skripsi, Fakultas Teknik, Program Studi Teknik Sipil Universitas Katolik Widia Mandira Kupang