

BAB V

PENUTUP

5.1 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian tentang “Analisa Kinerja Simpang Tiga Tak Bersinyal Di Jalan Ahmad Yani Dan Jalan Gunung Fatuleu” diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Volume kendaraan tertinggi terjadi pada hari Selasa pukul 17.00-18.00 Wita sebesar 3178,1 smp/jam, dimana jumlah kendaraan total pada jalan minor dan jalan utama yang belok kiri 616,5 smp/jam dan jumlah rasio yang belok kiri adalah 0,194, sedangkan jumlah kendaraan total pada jalan minor dan jalan utama yang belok kanan adalah 580,5 smp/jam dan jumlah rasio belok kanan adalah 0,183. Nilai derajat kejenuhan (DS) sebesar 1,315, tundaan (D) sebesar 188,2 det/smp, peluang antrian (QP) sebesar 71,4% - 148,4%. Yang artinya kinerja persimpangan yang terjadi pada simpang tiga Jalan Ahmad Yani dan Jalan Gunung Fatuleu dalam kondisi ini adalah tingkat pelayanan F (arus mulai terhambat/dipaksakan atau macet pada kecepatan-kecepatan yang rendah dan sering berhenti, antrian yang panjang, dan terjadi hambatan besar).
2. Solusi untuk mengatasi permasalahan yang terjadi pada simpang tiga Jalan Ahmad Yani dan Jalan Gunung Fatuleu adalah dibuat simulasi pergerakan kendaraan belok kiri dari arah Jalan Gunung Fatuleu menuju arah timur Jalan Ahmad Yani tidak diperbolehkan. Simulasi ini dibuat dimana pergerakan kendaraan untuk gerakan belok kiri dan kanan memasuki Jalan Gunung Fatuleu dan juga gerakan belok kiri dari arah Jalan Gunung Fatuleu diperbolehkan, sedangkan untuk keluar dari Jalan Gunung Fatuleu, dengan gerakan belok kanan tidak diperbolehkan.

5.2 SARAN

Dari peneliti mempunyai beberapa saran yang dapat memberikan masukan kepada semua pihak sehubungan dengan penelitian ini, adalah sebagai berikut:

1. Bagi Dinas Terkait
 - a. Volume kendaraan yang masuk keluar simpang cukup tinggi, maka diharapkan agar pergerakan kendaraan dapat dibatasi, misalnya

kendaraan yang memasuki Jalan Gunung Fatuleu, dan yang keluar dengan gerakan belok kiri diperbolehkan, sedangkan untuk keluar dari Jalan Gunung Fatuleu dengan gerakan belok kanan tidak diperbolehkan.

- b. Untuk mengatasi permasalahan yang terjadi pada persimpangan tiga tak bersinyal di Jalan Ahmad Yani dan Jalan Gunung Fatuleu, maka disarankan untuk memasang rambu larangan berhenti disekitar lokasi yang mengganggu kelancaran lalu lintas.
- c. Dilakukan pemasangan rambu prioritas, seperti YIELD pada persimpangan jalan Gunung Fatuleu untuk memberikan prioritas pergerakan bagi kendaraan pada ruas jalan Ahmad Yani (Jalan Utama), agar dapat mengurangi kesemrawutan yang terjadi dimulut persimpangan

2. Bagi Para Akademis

- a. Diharapkan dapat meningkatkan peran aktifnya dalam memberikan masukan guna penanganan masalah lalu lintas lebih dini.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim, 2006. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006. Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan. Jakarta.

Departement Pekerjaan Umum, Direktorat Jendral Bina Marga, 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia, PT. Bina Karya (PERSERO).

Eric Jhon Wilbert Lisnahan, 2020. Analisa kinerja simpang tak bersinyal (Lokasi studi pada simpang tiga tak bersinyal Jalan Jendral Sudirman – Jalan Benteng Kota Kupang).

Ivo Allexandre Lopes Da Cruz, 2011. Analisa lalu lintas simpang tiga tak bersinyal - Studi kasus pada pertigaan jalan Ahmad yani, Kupang NTT.

Khisty C. Jotin dan Lall B. Kent, 2003. Dasar-dasar Rekayasa Transportasi (jilid 1 dan 2), Jakarta, Erlangga.

Koilal Alokabel, 2018. Analisa kinerja simpang tak bersinyal tipe T pada pertemuan ruas jalan Timor Raya dan jalan Suratim di Kelurahan Oesapa Kecamatan Kelapa Lima Kota Kupang, NTT, Vol.3 No.1 (227-231).

Munawar Ahmad, 2006. Manajemen Lalulintas Perkotaan , BETA OFFSET, Yogyakarta.

R. J. Salter, 1974, Highway Traffic Analysis and Design.

Sri Santi L M F Seran, Rivendi Naikofi, Engelberta Noviani Bria Seran, 2020. Analisis kinerja simpang tak bersinyal (jalan Veteran, jalan belakang Taman Nostagia, dan jalan depan Hotel Naka Kupang), Vol.1 No.1.