

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kaki Simpang Utara dan Kaki Simpang Timur pada Simpang Empat Bersinyal Suzuki Motor Purbalingga yang diatur dengan pengaturan belok kiri langsung memiliki kinerja simpang yang masih stabil yaitu dengan nilai derajat kejenuhan 0,55, tundaan 40,19 detik perkendaraan di kaki simpang utara dan nilai derajat kejenuhan 0,53, tundaan 40,41 detik perkendaraan di kaki simpang timur. Jika pengaturan belok kiri langsung pada kaki simpang utara dan kaki simpang timur ditiadakan, maka nilai derajat kejenuhan dan tundaan menjadi 0,68, tundaan 58,7 di kaki simpang utara dan 0,68, tundaan 61,25 di kaki simpang timur. Kenaikan angka tersebut menunjukkan bahwa pengaturan belok kiri langsung sudah tepat diberlakukan pada Kaki Simpang Utara dan Kaki Simpang Timur.
2. Pelanggaran yang terjadi pada pengaturan belok kiri langsung berupa pelanggaran lajur, yaitu pengendara yang berhenti di lajur belok kiri langsung sehingga menghambat pengendara yang akan belok kiri langsung.
3. Dari hasil uji *Chi-Square* terdapat perbedaan antara sebelum dan sesudah pemasangan rambu dan marka, perbedaan terjadi pada variabel kecepatan dan pelanggaran lajur, hal ini dibuktikan dengan adanya penurunan kecepatan dan jumlah pelanggaran lajur di Kaki Simpang Utara dan Kaki Simpang Timur pada Simpang Empat Bersinyal Suzuki Motor Purbalingga. Artinya bahwa desain rambu dan marka yang diuji cobakan mampu mengatasi permasalahan-permasalahan yang ada di simpang dengan pengaturan belok kiri langsung.

B. Saran

1. Perlu adanya *FGD (Forum Group Discussion)* untuk desain rambu dan marka yang diusulkan. Dari tanggapan dan saran para ahli diharapkan bisa menjadi koreksi untuk mendapatkan desain rambu yang optimal.
2. Perlu dilakukan uji coba desain rambu dan marka pada karakteristik lalu lintas dan simpang yang berbeda.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-undang No. 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 *Tentang Jalan*. Jakarta.
- Peraturan Menteri No.34 Tahun 2014 *Tentang Marka Jalan*
- Peraturan Menteri No. 96 Tahun 2015, *Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas*
- Peraturan Menteri No. 13 Tahun 2014 *Tentang Rambu Lalu lintas*. Jakarta.
- Kementerian PU Ditjend Bina Marga. (2014), *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta.
- Hidayat Taufik, (2011), *Panduan Lengkap Menguasai SPSS 19 untuk Mengolah Data Statistik Penelitian*. Jakarta
- Abdi K, Muryanto I, Wijayanti HE, (2011), *Kajian Pergerakan Kendaraan Belok Kiri Langsung pada Simpang Bersinyal*. Malang
- Setiawan AT, (2015), *Dampak Belok Kiri Langsung Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Pada Simpang Tiga Bersinyal*. Tegal
- Hoeve, I. B. V. 1990. *Ensiklopedi Indonesia, seri geografi*. Diunduh pada 8 Agustus 2017 dari <http://books.google.co.id>
- <http://www.atcssamarinda.wordpress.com/lalin/Apayangharusdilakukanpada persimpanganjalan/> (21 Januari 2017)
- http://www.gresnews.com/mobile/berita/Tips/021311_PeraturanLalulintasdipersimpanganjalan/ (21 Januari 2017)
- http://www.pekalongankab.go.id/1296_Fasilitasweb/artikel/Pendidikan/Aturanberbelokmenurutundang-undanglalulintasdanangkutanjalan.html (2 Februari 2017)
- <http://www.sentia.polinema.ac.id/makalah/Pengaruhlaranganbelokkirijalante rusterhadapkinerjasimoangstudikasussimoanggayana.html> (2 Februari 2017)
- <http://www.persinggahan.wordpress.com/tag/Belokkirijalanterus/> (3 Februari 2017)