

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, maka diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kondisi eksisting ruas Jl. Prof. Dr. Hamka merupakan jalan kota dengan fungsi jalan lokal yang memiliki jalan 4 lajur 2 jalur (4/2 D) dengan lebar jalur Ke Kota 7,1 m dan jalur Ke Boja 6,7 m. tipe lingkungan yang di survei merupakan daerah pasar dan pertokoan dengan perkerasan jalannya jalan aspal.
2. Berdasarkan hasil analisis kinerja jalan menggunakan Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997, kapasitas jalan yang ada diperoleh nilai sebesar 1366,2 smp/jam. Derajat kejenuhan (DS) Ke Boja sebesar 0,97 dan V/C Rationya Ke Boja 0,51 maka Level of service (LoS) C kemudian untuk Derajat Kejenuhan (DS) Ke Kota sebesar 1,02 dan V/C rasionya Ke Kota 0,50 maka level of service (LoS) C volume lalu lintas Ke Kota yang tertinggi pada hari minggu jam 06.00 – 07.00 yang berjumlah 1401 kend/jam dan volume lalu lintas Ke Boja yang tertinggi pada hari senin jam 07.00 – 08.00 yang berjumlah 1335 kend/jam, dengan kecepatan arus bebas kendaraan sebesar 50,50 km/jam. Hal ini disebabkan oleh padatnya aktivitas masyarakat di pagi hari, dimana pada kondisi tersebut kurang efektifnya jalur lalu lintas yang disebabkan oleh faktor faktor hambatan samping.
3. Gambaran kondisi eksisting pada pemodelan vissim banyaknya hambatan samping dan tingginya pergerakan kendaraan (volume kendaraan) pada jam sibuk yang terlebih pada hari senin dan minggu menambahkan terjadinya kemacetan pada ruas Jl. Prof. Dr. Hamka sehingga tingkat pelayanan/ Level of servicenya untuk jalur utara F dan Selatan F.
4. Setelah diberikan upaya penanganan pada pemodelan vissim yang terjadi arus lalu lintasnya menjadi senggang dan hambatan samping menjadi berkurang sehingga tingkat pelayanannya/ Level of servicenya jalur utara menjadi C dan jalur selatan menjadi C.

V.2 Saran

Berikut adalah saran dari hasil analisis dan pembahasan diatas:

1. Melakukan penertiban parkir on street yang menambah kemacetan terjadi di ruas Jl. Prof. Dr. Hamka. Dengan cara menyediakan lahan parkir yang terdekat pada daerah lokasi penelitian.
2. Pemberian rambu dilarang parkir dengan ketentuan jam (06.00 – 07.00 dan 16.00 – 17.00) pada saat jam sibuk untuk menambah kapasitas jalan yang ada guna mengurangi kemacetan.
3. Dengan membuat rancangan strategi pergerakan pada gang untuk jalur masuk dan keluar kendaraan yang membuat konflik.
4. Pemberian rambu dilarang berhenti pada jam (06.00 – 07.00) dan (16.00 – 17.00) pada saat jam sibuk.

DAFTAR PUSTAKA

- Alokabel, K. (2018). Analisa Kinerja Persimpangan Tak Bersinyal Tipe T Pada Kelurahan Oesapa Kecamatan Kelapa Lima Kota. *Juteks, III*(1), 227–231.
- Canguk, P., & Kurniawan, F. (2018). *ANALISIS GEOMETRIK PADA TIKUNGAN RUAS JALAN RAYA MAGELANG-KOPENG DAN JALAN RAYA SOEKARNO-HATTA*. 52–57.
- Direktorat Kenderal Bina Marga. (1997). MKJI 1997. In *departemen pekerjaan umum, "Manual Kapasitas Jalan Indonesia"* (pp. 1–573).
- Fondasi, J., Pradana, M. F., Bethary, R. T., & Permana, T. E. (2016). *Analisis kinerja tiga ruas jalan utama kota cilegon*. 5(1), 46–56.
- Hidayat, A. W., & Utami, S. R. L. (2020). Analisis Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Semarang. *Jurnal Kajian Teknik Sipil*, 5(1), 28–35.
- Kasus, S., Waturenggong, J., & Kota, D. I. (1997). 1, 2, 2 1.
- M. vikri M.septiansyah, D. N. W. (1997). *PENDAHULUAN Kinerja ruas jalan dipengaruhi oleh arus lalu lintas yang terjadi pada suatu ruas jalan tersebut. Di DKI Jakarta, khususnya pada ruas Jalan Medan Merdeka Barat memiliki arus lalu lintas yang tinggi terutama pada saat jam puncak* (. 3, 110–115.
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). (1997). In *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*.
- Mataram, nyoman karnata. (2011). *ANALISIS KINERJA RUAS JALAN AKIBAT BANGKITAN PERGERAKAN DI PASAR PANDAK GEDE Nyoman Karnata Mataram Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Udayana*. 15(1), 9–17.
- MKJI. (1997). Highway Capacity Manual Project (HCM). In *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)* (Vol. 1, Issue I).

- Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan, (2006).
- Romadhona, P. J., Rahmad, M., & Daulay, H. (2015). *ESTIMASI KINERJA RUAS JALAN DENGAN PENGATURAN LALU LINTAS SATU ARAH PADA KAWASAN JETIS, YOGYAKARTA. 1*, 439–448.
- Septianawati, B. (2018). Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Tentara Pelajar Kota Magelang. *Teknik Sipil, 2014*, 7–13.
- Ulfah. (2017). 濟無No Title No Title No Title. *Angewandte Chemie International Edition, 6(11)*, 951–952., 2013–2015.
- Ulfah, M., Aly, S. H., & Ramli, M. I. (2017). *Mikrosimulasi Lalu Lintas pada Simpang Tiga dengan Software Vissim (Studi Kasus: Simpang Jl. A. P. Pettarani – Jl. Let. Jend. Hertasning Dan Simpang Jl. A. P. Pettarani – Jl. Rappocini Raya)*. November, 4–5.
- Wangsa, S., Samba, P., Handajani, M., & Muldiyanto, A. (2021). Analisa Penyebab Kemacetan Dan Kecelakaan Jalan Raya Ngaliyan Kota Semarang Tanjakan Silayur. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety), 8(2)*, 174–181.
<https://doi.org/10.46447/ktj.v8i2.407>
- Widyarini, G., Intan Pratiwi, Y., Kunci, K., Lalu Lintas, K., Samping, H., & Poncol, S. (2020). ANALISIS HAMBATAN SAMPING PADA RUAS JALAN DI DEPAN STASIUN PONCOL KOTA SEMARANG (Studi Kasus Masa Pandemi Covid-19). *Pengembangan Rekayasa Dan Teknologi, 16(2)*, 172–176.
<http://journals.usm.ac.id/index.php/jprt/index>