

BAB V PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan Kinerja ruas jalan pada kondisi existing, jalan Jenderal Sudirman 1 memiliki tingkat pelayanan sebesar B sedangkan pada jalan Kyai Saleh memiliki tingkat pelayanan sebesar B lalu pada jalan Kamandowo memiliki tingkat pelayanan sebesar B. Sedangkan untuk Kinerja Simpang dengan metode MKJI 1197 pada Simpang Jenderal sudirman 1 memiliki tingkat pelayanan C. Sedangkan dengan menggunakan *software vissim* didapatkan tingkat pelayanan sebesar C pula. Pada simpang Jenderal Sudirman 1 memiliki karakteristik arus cenderung stabil tetapi pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas yang lebih tinggi dengan kecepatan sekurang kurangnya 60 km/jam. Untuk Kepadatan lalu lintas sedang karena hambatan internal lalu lintas meningkat. Serta Pengguna lalu lintas memiliki keterbatasan untuk memilih kecepatan, pindah jalur atau mendahului.
2. Berdasarkan penggunaan metode MKJI 1997, dapat dilihat pengoptimalan simpang yaitu dengan menentukan waktu hijau efektif simpang sehingga didapatkan waktu siklus APILL optimal, yang kemudian diterapkan pada *software vissim* menghasilkan kinerja simpang dengan tingkat pelayanan B, dimana arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan sekurang-kurangnya 70 km/jam. Kepadatan lalu lintas sendiri cenderung rendah dengan hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan. Pengguna lalu lintas masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan.
3. Rekomendasi atau alternatif penanganan terhadap pemberlakuan lalu lintas Kinerja simpang pada Simpang jenderal Sudirman 1 adalah dengan merubah hijau efektif dan mendapatkan siklus APILL yang optimal. Sehingga tingkat pelayanan pada kondisi eksisting yang sebelumnya C berubah menjadi B. Selain itu terdapat pemindahan lahan parkir *on street* sehingga kapasitas

jalan jenderal sudirman semakin besar dan menyebabkan tundaan menurun serta kapasitas yang sebelumnya C berubah menjadi B, dengan arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan sekurang-kurangnya 70 km/jam. Kepadatan lalu lintas sendiri cenderung rendah dengan hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan. Pengguna lalu lintas masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan.

V.2 Saran

1. Hasil dari penelitian ini dapat menjadi dasar pengambilan keputusan bagi pemangku kebijakan khususnya Pemerintah Kabupaten Pati terkait penanganan *Local Area Traffic Management*.
2. Berdasarkan penelitian ini, rekomendasi yang terdaat pada penulisan ini merupakan hasil dari implementasi *software vissim*, maka diharapkan perlu adanya pengkajian lebih lanjut terkait hal tersebut serta diharapkan melakukan uji coba meningkatkan kinerja ruas dan simpang jalan yang ada di Kabupaten Pati.

Daftar Pustaka

- AASHTO. (2001). *A Policy on Design of Highways and Streets, Fourth Edition*. Washington D.C.
- Azwar, S. (1997). *Penyusunan Psikologi*. Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Pati. (2020). *Pati dalam Angka 2020*. Pati: Badan Pusat Statistik Kabupaten Pati.
- Direktoat Jenderal Perhubungan Darat. (2011). *Manajemen Lalu Lintas*. Jakarta: Direktoat Jenderal Perhubungan Darat.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Eko Saputra, P. A. (2018). EVALUASI KINERJA SIMPANG TIGA BERSINYAL JALAN SUDIRMAN – JALAN TUANKU TAMBUSAI. *Juitech*, 2.
- Harianto, J. (2004). *Perencanaan Simpang Tidak Sebidang pada Jalan Raya*. Sumatra Utara.
- Hoobs, F. D. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Jotin, C. K., & Lall, B. K. (2000). *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Kementrian Perhubungan. (Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Nomor 96). 2015. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Listifidadah, & Hartono. (2019). Studi Penataan Parkir di Wilayah Central Bussines District Kabupaten Pati. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 165-182.
- Planung Transportasi Verkegr AG. (n.d.). *VISSIM 9.0 User Manual*. Karlsruhe Germany: PTV VISSIM.
- Pradipta, R. E. (2017). EVALUASI KINERJA SIMPANG BERSINYAL DAN FLYOVER DI BUNDARAN KALIBANTENG. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 263-264.
- S. A. (2014). ANALISIS KINERJA SIMPANG BERSINYAL DUKUHWALUH. *Techno*, 14-20.
- Saodang, H. (2004). *Konstruksi Jalan Raya*. Bandung: Nova.

Ulfah, M. (2017). *Mikrosimulasi simpang tiga dengan software VISSIM*. SKRIPSI:
Universitas Hasanuddin.

Undang- Undang N0.22 Tahun 2009. (2009). *Lalu Lintas Angkutas Jalan*. Jakarta.

Wikrama, J. (2011). Analisis Kinerja Sim pang Bersinyal (Studi Kasus Jalan Teuku Umar Barat-Jalan Gunung Salak). *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 1.