

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan pada BAB IV yaitu :

(1) Karakteristik Lalu lintas

Kecepatan Tempuh	:	40 km/jam
Volume lalu lintas pada jam puncak	:	2331 smp/jam
Derajat Kejenuhan	:	0.808

(2) Karakteristik Geometri Jalan

Tipe Jalan	:	4/2 D
Lebar Jalur lalu lintas	:	6.00m
Lebar Bahu Jalan	:	1.00m
Lebar Median	:	1.00m – 3.50m

(3) Kinerja ruas jalan :

Tabel 5.1
Kesimpulan Kinerja Ruas Jalan

Arah Gelael – Frengky	Arah Frengky - Gelael
Nilai V/C Ratio : 0,63	Nilai V/C Ratio : 0,81
Kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas	Kecepatan tempuh rendah
Arus stabil	Arus mulai tidak stabil
Tingkat pelayanan B	Tingkat pelayanan D

Sumber : Kesimpulan dari Hasil Analisa

Dari parameter diatas dapat disimpulkan kinerja ruas jalan dalam kondisi kurang baik, berdasarkan tingkat pelayanan, kecepatan tempuh, kepadatan serta volume lalu lintas yang tinggi.

(4) Kelayakan Fasilitas Putaran Balik

Jumlah kendaraan yang menggunakan fasilitas putaran balik lebih dari 50%. Kurang dari 50% kendaraan yang masuk ke ruas jalan merupakan arus lalu lintas menerus. Arus maksimum pada jalur lawan untuk melakukan putaran balik berdasarkan Pedoman Perencanaan Putaran Balik (U – Turn) No.06/BM/2005, yaitu : 500 kend/jam. Hal ini jauh dari keadaan yang ada saat ini. Arus maksimum saat ini yaitu > 2000 kend/jam.

Mengacu kepada Pedoman Perencanaan Putaran Balik (U – Turn) No.06/BM/2005 dan Pedoman No. Pd T-17-2004-B, parameter kelayakan fasilitas putaran balik sebagai berikut :

Tabel 5.2
Standar Minimum Fasilitas Putaran Balik

Lebar Jalur (m)	3
Jenis Kendaraan	LV
Panjang kendaraan (m)	5.8

Jenis pergerakan	Dari lajur dalam ke bahu jalan dan atau lajur ketiga maupun lajur tambahan
Lebar ideal median (m)	1.5
Lebar Bukaannya Minimum (m)	4.5
Jarak antar bukaan (m)	300

Sumber : Pedoman Perencanaan Median Jalan, No. Pd T-17-2004-B, Pedoman perencanaan putaran balik (U-Turn), No : 06/BM/2005.

Tabel 5.3
Data Eksisting Fasilitas Putaran Balik

	U – Turn 1	U – Turn 2	U – Turn 3	U – Turn 4	U – Turn 5
Jenis perputaran kendaraan	Tunggal	Ganda	Ganda	Tunggal	Tunggal
Lebar Median (m)	1	1	1	1	3.5
Jarak antar U – Turn (m)	(1 – 2) 764m	(2 – 3) 370m	(3 – 4) 208m	(4 – 5) 336m	-
Lebar Bukaannya (m)	20	15	15	10	8

Sumber : Kesimpulan dari Hasil Analisa

Mengacu kepada parameter dan data diatas, dapat disimpulkan sebagai berikut :

- (a) Lebar ideal median tidak tercapai, hanya pada U - Turn 5 lebar median yang ada melebihi lebar median ideal.
- (b) Jarak antar U - Turn 3 dan U - Turn 4 dibawah jarak minimum bukaan untuk jalan perkotaan.

(5) Skema asal – tujuan kendaraan

Berdasarkan tabel 4.25 – 4.28, U – Turn dengan lalu lintas padat ada pada : U – Turn 1, U – Turn 4, dan U – Turn 5.

Asumsi berdasarkan lokasi masing – masing U – Turn, sebagai berikut :

(a) U – Turn 1

Asumsi tujuan kendaraan yang berputar pada U – Turn 1, yaitu : Sekolah Harapan Utama dan Pasar Mitra

(b) U – Turn 4

Asumsi tujuan kendaraan yang berputar pada U – Turn 4, yaitu : pasar mitra dan keluar melalui simpang frengky.

(c) U – Turn 5

Asumsi tujuan kendaraan yang berputar pada U – Turn 5, yaitu : perumahan anggrek sari dan kompleks pertokoan pada sisi jalan.

(6) Hasil Prediksi 5 Tahun ke depan

Dari data pada tabel 4.29, menunjukkan pada tahun 2021 kendaraan akan memasuki Tingkat Pelayanan F dengan derajat kejenuhan sebesar 1,03 untuk arah frengky – gelael. Untuk arah gelael – frengky pada tahun 2021 masih pada Tingkat Pelayanan E dengan nilai derajat kejenuhan sebesar 0,81.

5.2 Saran

Beberapa saran yang direkomendasikan untuk dapat di aplikasikan.

- (1) Melakukan studi kelayakan untuk penanganan lebih lanjut terhadap ruas jalan laksamana bintang, segmen jalan simpang gelael sampai dengan simpang frengky.
- (2) Penutupan fasilitas putaran balik (U-Turn) yang tidak layak dan sesuai.
- (3) Melakukan manajemen lalu lintas khusus untuk sekolah Harapan Utama yang ada pada sisi jalan.
- (4) Melakukan pelebaran jalan.

Dibutuhkan studi kelayakan lebih lanjut untuk melakukan hal – hal yang disarankan.

Menutup akses keluar perumahan rosedale yang seharusnya tidak pada sisi jalan laksamana bintang, melainkan sisi jalan gajah mada. Menutup fasilitas putaran balik yang tidak sesuai standar pemerintah, dan melakukan studi putaran balik. Dikarenakan ditutupnya salah satu fasilitas putaran balik akan membebani putaran balik yang lainnya. Studi dilakukan untuk mendapatkan desain baru untuk putaran balik yang terbebani akibat penutupan salah satu putaran balik. Melakukan manajemen lalu lintas khusus untuk waktu datang dan pulang sekolah untuk sekolah yang berada pada sisi jalan. Ataupun dapat juga diberlakukan bus khusus untuk anak sekolah dalam rangka menekan angka kemacetan yang terjadi. Dapat juga dilakukan desain khusus untuk

akses sekolah tersebut, seperti jembatan penyeberangan dan pelebaran jalan khusus untuk masuk kendaraan ke sekolah tanpa mengganggu lalu lintas menerus pada ruas jalan.

Damija jalan yang dimiliki memungkinkan untuk melakukan pelebaran meski demikian, tetap harus didahului oleh studi kelayakan untuk meminimalisis kondisi yang tidak terduga dan memprediksi hal – hal yang mungkin terjadi kedepannya. Lahan yang digunakan saat ini yaitu 9m kiri dan kanan dari median jalan, sementara damija jalan yaitu : R.O.W. 30m. Masih menyisakan 6m kiri dan kanan.