

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang sudah dilakukan tentang Koordinasi pengaturan simpang pada ruas jalan PETA-BKR Kota Bandung, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kinerja Eksisting

Simpang Tegalega pada kondisi eksisting memiliki derajat kejenuhan 0,79 memiliki panjang antrian 175 meter dan tundaan total sebesar 123,95 detik/smp (LOS F). Pada Simping PT INTI memiliki derajat kejenuhan sebesar 0,77, panjang antrian sepanjang 139 meter, dan memiliki tundaan total 123,55 detik/smp (LOS F). Simping Muh. Ramdan memiliki rata-rata derajat kejenuhan sebesar 0,78, panjang antrian 131 meter, dan Tundaan total kondisi eksisting sebesar 68,39 detik/smp (LOS F).

2. Kinerja Optimasi

Simpang tegalega dalam kondisi optimasi memiliki derajat kejenuhan 0,86 memiliki panjang antrian 88 meter dan tundaan 65,11 detik/smp (LOS F). Simping PT INTI kondisi Optimasi memiliki derajat kejenuhan 0,84 panjang antrian 84,44 dan tundaan 59,99 detik/smp (LOS E). Simping Muh. Ramdan memiliki derajat kejenuhan 0,80 memiliki panjang antrian 84 meter serta memiliki tundaan 45,10 detik/smp (LOS E). dibandingkan dengan kinerja Eksisting kinerja Optimasi mengalami perbaikan ditandai dengan rata-rata tundaan yang turun sampai 46% pada setiap kaki simpangnya.

3. Kinerja Koordinasi

Simpang Tegalega memiliki Rata – rata derajat kejenuhan pada kondisi koordinasi sebesar 0,29, Rata – rata panjang antrian pada kondisi koordinasi sepanjang 22,18 meter, Tundaan total koordinasi sebesar 32,89 detik/smp (LOS D).

Simpang PT.INTI memiliki Rata – rata derajat kejenuhan pada kondisi koordinasi sebesar 0,51 panjang antrian 36,85 meter, Tundaan total kondisi koordinasi sebesar 66,29 detik/smp (LOS F).

Simpang Muh. Ramdan memiliki Rata – rata derajat kejenuhan pada kondisi koordinasi 0,41, panjang antrian 36,85 meter, Tundaan total kondisi koordinasi sebesar 63,84 detik/smp (LOS F).

4. Perbandingan Kinerja

Berdasarkan hasil analisis kondisi koordinasi lebih baik ditandai dengan penurunan waktu tempuh saat melewati ketiga simpang tersebut sebesar 77% dari arah Barat menuju Timur dan sebaliknya dari arah Timur menuju Barat waktu tempuh turun sebesar 66%. Dari skenario koordinasi yang ada, skenario 1 merupakan skenario terbaik dilihat dari kemampuan meloloskan kendaraan yaitu sebesar 74% untuk kedua arah di ketiga simpang yang ada.

6.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis mengajukan saran agar dinas Perhubungan dalam melakukan :

1. Melakukan penerapan pengaturan koordinasi pada 3 Simpang APILL yaitu simpang Tegalega, Simpang PT INTI, dan Simpang Muh. Ramdan.
2. Sebagai masukan kepada Dinas Perhubungan untuk dilakukan penelitian-penelitian lebih lanjut mengenai koordinasi simpang karena terdapat simpang APILL lain di Kota Bandung yang memiliki jarak yang memenuhi syarat untuk dilakukan koordinasi.
3. Diharapkan dengan adanya penelitian ini, dapat menjadi referensi dalam menentukan kebijakan terkait penanganan masalah lalu lintas terkhusus mengenai Simpang bagi Dinas Perhubungan Kota Bandung.