

BAB IV

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi kinerja Lalu lintas saat ini Jalan Soekarno-Hatta di antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat yang dipengaruhi oleh fasilitas putar balik pada saat kondisi saat ini. Pada ruas jalan Soekarno-Hatta di antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat, kinerja ruas saat ini yang memiliki kinerja terburuk ialah pada Jalan Soekarno-Hatta 4 (1043) yang memiliki derajat kejenuhan sebesar 0,90, kecepatan sebesar 23,19 km/jam, serta kepadatan sebesar 233,89 smp/km sementara ruas jalan Soekarno-Hatta di antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat yang memiliki kinerja terbaik ialah Jalan Soekarno-Hatta 2 (1011) yang memiliki derajat kejenuhan sebesar 0,70, kecepatan sebesar 28,93 km/jam, serta kepadatan sebesar 146,18 smp/km.

Pada segmen jalan fasilitas putar balik Soekarno-Hatta di antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat, kinerja segmen fasilitas putar balik saat ini yang memiliki kinerja terburuk ialah fasilitas putar balik 3 arah Gedebage dengan tundaan sebesar 107 detik dan panjang antrian 517 meter.

Kinerja Jaringan jalan saat ini Soekarno-Hatta di antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat memiliki tundaan rata-rata 222,81 det/kend, kecepatan jaringan 22,71 km/jam, total jarak perjalanan 117.597,86 kend-km serta total waktu perjalanan 5179,14 kend-jam.

2. Usulan pemecahan masalah yang dilakukan untuk menangani permasalahan pada Jalan Soekarno-Hatta di antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat yang dipengaruhi oleh fasilitas putar balik di antaranya ialah usulan 1 berupa penutupan akses dari jalur cepat ke jalur lambat yang terdapat pada fasilitas putar balik 2 dan 3, serta usulan 2 berupa penambahan fasilitas putar balik yang berlokasi di depan SENBIK, pemindahan lokasi fasilitas putar balik 2 sejauh 250 meter ke arah barat juga penutupan akses dari jalur cepat ke jalur lambat yang terdapat pada fasilitas putar balik.
3. Setelah dilakukan penataan menggunakan 2 usulan di atas kemudian dilakukan perbandingan antara kinerja lalu lintas saat ini dengan tiap-tiap usulan. Dari perbandingan tersebut diketahui kinerja ruas, kinerja segmen jalan fasilitas putar balik dan kinerja jaringan jalan yang memiliki nilai yang berbeda-beda. Berdasarkan perbandingan yang telah dilakukan didapatkan bahwa kinerja jaringan jalan terbaik terdapat pada kondisi usulan 2, dengan kinerja Jaringan jalan tundaan rata-rata 107,98 detik, kecepatan jaringan 27,94 km/jam, total jarak perjalanan 120.093,61 kend-km serta total waktu perjalanan 4.298,41 kend-jam. dengan demikian usulan 2 merupakan usulan terbaik yang dapat digunakan dalam pemecahan masalah pada penelitian ini.

6.2 Saran

Beberapa saran yang dapat disampaikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, antara lain sebagai berikut:

1. Perlu adanya penataan fasilitas putar balik (*u-turn*) di Jalan Soekarno-Hatta Simpang Gedebage-Simpang Samsat dikarenakan kondisi lalu lintas saat ini di kajian tersebut memiliki kinerja yang kurang baik.
2. Perlu kajian lebih lanjut mengenai hubungan antara kecepatan arus menerus terhadap variabel waktu putar kendaraan yang

melakukan *u-turn*.

3. Penelitian ini dapat dikembangkan dengan lebih mendalam dan luas lagi dikarenakan masih terdapat beberapa hal yang belum tercakup dalam penelitian ini, misalnya variabel lain yang mempengaruhi kinerja lalu lintas yaitu bentuk geometrik median untuk mengakomodasi kendaraan rencana bermanuver dan geometrik fasilitas putar balik yang berkeselamatan.