

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Setelah melakukan analisis pada simpang bersinyal jalan Soekarno – Hatta, jalan Yos Sudarso dan jalan Letjend.Soeprapto Kota Metro maka dapat disimpulkan bahwa Kapasitas tertinggi terjadi pada JL. Soekarno – Hatta sebesar 416 skr/jam. Derajat Kejenuhan (Dj) tertinggi terjadi pada JL. Soekarno – Hatta sebesar 1,83. Tundaan (T) tertinggi terjadi pada JL. Soekarno – Hatta sebesar 41,84 detik. Panjang Antrian (PA) terpanjang terjadi pada JL. Soekarno – Hatta sebesar 111 meter. Rasio Kendaraan Henti (R_{KH}) tertinggi terjadi pada JL. Letjend.Soeprapto sebesar 1,46.

Dengan adanya rambu lalu lintas maka kondisi arus lalu lintas pada simpang tersebut adalah tingkat pelayanan jalan pada simpang bersinyal jalan jalan Soekarno – Hatta, jalan Yos Sudarso dan jalan Letjend.Soeprapto Kota Metro yaitu type E (Menunjukkan arus yang tidak stabil, tidak dapat ditentukan hanya dari kecepatan perjalanan saja, sering terjadi kemacetan (berhenti) untuk beberapa saat.).

5.2 Saran

1. Sebaiknya dilakukan pelebaran jalan pada ruas jalan Letjend.Soeprapto.
2. Sebaiknya melakukan perubahan waktu sinyal

Eksisting					
Lengan	Faase	Hijau	Kuning	Merah	Tundaan
A	1	15	4	106	Rata - Rata
B	2	15	4	106	40,03
C	3	22	4	80	
D	4	20	4	82	
	Total	72	16	374	

Sumber : Hasil Perhitungan Waktu Isyarat Eksisting Berdasarkan Analisa PKJI 2014

Perencanaan					
Lengan	Faase	Hijau	Kuning	Merah	Tundaan
A	1	15	5	90	Rata - Rata
B	2	25	5	80	32,96
C	3	20	5	70	
D	4	25	5	80	
	Total	85	20	320	

Sumber : Hasil Perhitungan Waktu Isyarat Rencana Berdasarkan Analisa PKJI 2014

3. Perlu ada aparat pengatur lalu lintas dari pihak kepolisian untuk mengatur arus lalu lintas, dan menindak tegas pengendara – pengendara yang melakukan pelanggaran.