

## **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.