

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1. Kesimpulan**

1. Dari hasil mengevaluasi dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :
  - a. Dari hasil evaluasi volume terbesar lalu lintas saat melakukan putar balik arah (*U-Turn*), diambil data yang terbesar, yaitu volume kendaraan dengan fasilitas *U-Turn* di Jln. Sriwijaya sebesar 5060 kendaraan (senin, 27 juni 2022) pada jam 11.00 – 12.00.
  - b. Dari hasil perhitungan sampel didapatkan kecepatan kendaraan yang dimana untuk kecepatan yang dihasilkan oleh kendaraan HV = 15-25 km/jam, untuk kendaraan LV = 10-25 km/jam, sedangkan untuk kendaraan MC = 15-25 km/jam.
  - c. Panjang antrian kendaraan dari setiap lokasi penelitian, diambil data yang terbesar, yaitu panjang kendaraan saat melakukan *U-Turn* di jalan sriwijaya sebesar 27 m (30 juni 2022) pada jam 17.00 – 18.00.
2. Tingkat pelayanan yang terjadi di ruas Jln. Sriwijaya pada arah Taman Budaya – Epicentrum mendapatkan tingkat pelayanan jalan di point F yang artiny : Arus yang dipaksakan atau macet pada kecepatan yang rendah. Antrian yang panjang dan terjadi hambatan hambatan yang besar.

#### **5.2. Saran**

Dari hasil penelitian yang didapat saranyang dapat di berikan adalah sebagai berikut :

- a. Perlu kajian lanjutan terhadap hubungan antara kecepatan arus menerus terhadap variabel waktu putar kendaraan yang melakukan *U-Turn*.

- b. Perlu kajian terhadap kebutuhan geometrik jalan dan fasilitas pendukung lainnya terhadap titik bukaan median (*U-Turn*) pada lokasi studi.
- c. Perlu dilakukan penelitian pada bukaan median lainnya, terutama pada lokasi yang mempunyai karakteristik lalu lintas yang berbeda untuk pengalihan arah lalu lintas kendaraan.
- d. Perlu adanya rambu lalu lintas melakukan *U-Turn* sehingga dapat kendaraan mana saja yang melakukan *U-Turn* di median tersebut sehingga dapat mengurangi antrian.

### **5.3. Rekomendasi**

1. Rekomendasi untuk pemerintah dan dinas perhubungan Kota Mataram, ada beberapa hal yang harus dibenahi terkait fasilitas rambu – rambu lalu lintas yang kebanyakan tertutupi oleh pepohonan terutama di ruas Jln.Sriwijaya, sebaiknya pemasangan rambu-rambu lalu lintas tidak terhalang oleh apapun supaya pengendara bisa melihat dengan jelas adanya rambu-rambu lalu lintas di sana.
2. Sebaiknya dipasang juga rambu-rambu *U-Turn* khusus untuk sepeda motor, mobil, dan kendaraan besar supaya pada saat melakukan *U-Turn* tidak terganggu antara kendaraan yang kecil dan besar dan itu mengaibatkan terjadinya antrian.
3. Untuk aparat kepolisian sebaiknya menjaga atau mengatur lalu lintas di median apalagi median di depan toko niaga setiap hari.

## DAFTAR PUSTAKA

- Dapartemen, P. U., & Bina Karya, P. T., (Persero). (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Indonesia: Dapartemen PU.Dirjen Bina Marga.
- Muliawan Muhyie dan Anwar Rose (2016), “Pengaruh Adanya U-Turn Terhadap Kinerja Arus Lalu Lintas Pada Ruas jalan A.Yani Km. 37-38 Kota Banjar Baru”, *Jurnal teknologi Berkelanjutan*, Vol.5 No.1 PP.17-21.
- Kasan Muhammad, Mshuri, Listiawati Hilda (2005), “Pengaruh U-Turn Terhadap Karakteristik Arus Lalu – Lintas Ruas Jalan Jalan Kota Palu (studi Kasus JL.Moh. Yami Palu “,*Jurnal SMARTEK*, Vol. 3, No. 3, Agustus:146-159.
- Nababan Sriastuti Dewi, Doloksaribu Budi (2017), “analisa dimensi median pada u-turn di ruas jalan brawijaya kabupaten merauke”, *Jurnal Ilmiah Mustek Anim Ha* Vol. 6, No. 1, April, ISSN 2089-6697.
- Pemerintah Indonesia. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia No. PM 96 Tahun 2015 yang mengatur tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas*.
- Pemerintah Indonesia. 2006. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan*.
- Pemerintah Indonesia, 2004. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan. Pasal 1 Ayat 4*.
- Pemerintah Indonesia. 2004. *Pedoman Kontruksi dan Bangunan (2004), Dapartemen Permukiman dan Prasarana Wilayah Tentang Perencanaan Median Jalan*.