

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis pengolahan data yang telah dilakukan dengan *software* ArcGis, dapat disimpulkan bahwa :

1. Pada titik persimpangan yang menjadi wilayah penelitian, banyak yang mengalami tingkat pelayanan simpang yang buruk, masing-masing persimpangan mengalami tingkat pelayanan F yaitu tundaan pada masing-masing jalan pada persimpangan mengalami peningkatan yang melebihi dari 60 detik.
2. Tingkat kelas menurut panjang antrian pada jalan di setiap persimpangan yaitu :
 - a. Kelas rendah dengan *range* 0 – 100 meter sebanyak 7% terjadi pada simpang jalan Imogiri Timur, Jalan masuk Terminal Giwangan dan jalan Ringroad Selatan Simpang Giwangan, Ringroad Selatan simpang Bantul, Ringroad Utara simpang Laksda Adi Sucipto, jalan Wonosari simpang Ketandan, Ringroad Utara dan jalan Monjali simpang Monjali, Simpang Demangan arah Selatan, Simpang Abu Bakar Ali, Simpang Panembahan Senopati arah Barat, Simpang Jati Mataram-Jalan Magelang arah Timur, simpang Ringroad Barat gamping arah Timur dan Selatan, dan simpang Gejayan arah Selatan.
 - b. Kelas sedang dengan *range* 101 – 200 meter yaitu sebanyak 31% terjadi pada simpang Imogiri Barat arah Timur dan Barat, simpang Parangtritis arah Selatan, simpang Giwangan arah Timur, simpang Jalan Bantul Ringroad Selatan arah Utara dan Timur, simpang Laksda Adi Sucipto arah Selatan, simpang Ketandan arah Timur dan Barat, simpang Monjali arah Timur, simpang Tamansiswa, simpang Demangan arah Timur, simpang Pelemgurih arah Utara dan Timur simpang Panembahan Senopati arah Selatan, simpang Jati Mataram-Magelang arah Utara, simpang Jlagran arah Timur dan Selatan, simpang Demak Ijo Godean arah Utara, Timur dan Selatan, simpang Madukismo arah Selatan dan Timur, simpang Gamping arah Barat,

simpang Gejayan arah Barat, simpang UPN arah Selatan dan Barat, dan simpang Jalan Kaliurang arah Utara dan Timur.

- c. Kelas Tinggi dengan *range* >200 meter yaitu sebanyak 62% terjadi pada simpang Imogiri Barat arah Utara dan Selatan, simpang Parangtritis selain arah Selatan, simpang Giwangan arah Utara, simpang Jalan Bantul arah Selatan, simpang Laksda Adi Sucipto arah Timur, simpang Monjali arah Utara, simpang Demangan arah Utara, Pelemgurih arah Barat dan Selatan, simpang Panembahan Senopati arah Timur, simpang Jati Mataram-Magelang arah Selatan dan Barat, simpang Jlagran arah Barat dan Utara, simpang Demak Ijo arah Barat, simpang Madukismo arah Utara dan Barat, simpang Gejayan Ringroad Utara arah Utara dan Selatan, simpang UPN arah Utara dan Timur, simpang Kaliurang arah Selatan dan Barat.

3. Derajat Kejenuhan

Pada titik persimpangan yang menjadi wilayah penelitian untuk batas lingkup dalam derajat kejenuhan cenderung pada tingkat pelayanan C, D, E dan F pada setiap simpang. Untuk tingkat pelayanan B terjadi pada simpang Giwangan tepatnya arah timur laut yaitu jalan terminal Giwangan, dan pada simpang Abu Bakar Ali Jalan Mataram.

5.2. Saran

1. Perlu dilakukan peningkatan pada pelayanan simpang dengan baik, agar persimpangan perkotaan kota Yogyakarta terhindar dari kemacetan.
2. Perlu dilakukan kelengkapan data persimpangan perkotaan Yogyakarta dengan lengkap agar jaringan jalan dapat terhubung satu sama lain.
3. Perlu dilakukan validasi data agar data yang dihasilkan menjadi akurat.
4. Perlu dilakukan rekomendasi atau solusi yang terbaik untuk setiap persimpangan seperti penambahan waktu siklus, penempatan *fly over* dan pelebaran jalan.