

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

1. Kondisi arus lalu lintas jam puncak pada Titik I, terdiri dari :
  - a. Pagi jam sibuk pada arah utara ke selatan terjadi pada pukul 06.30 – 07.30 dengan volume arus lalu lintas sebesar 701 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,19 dan nilai LOS A, arah selatan ke utara terjadi pada pukul 07.00 – 08.00 dengan volume arus lalu lintas sebesar 550 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,149 dan nilai LOS A.
  - b. Siang jam sibuk pada arah utara ke selatan terjadi pada pukul 11.00 – 12.00 dengan volume lalu lintas sebesar 1095 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,297, dan nilai LOS A, arah selatan ke utara terjadi pada pukul 12.00 – 13.00 dengan volume lalu lintas sebesar 636 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,199 dan nilai LOS A.
  - c. Sore jam sibuk arah utara ke selatan terjadi pada pukul 16.00 – 17.00 dengan volume lalu lintas sebesar 1016 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,276 dan nilai LOS A. Arah selatan ke utara terjadi pada pukul 16.00 – 17.00 dengan volume lalu lintas sebesar 686 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,186 dan nilai LOS A.
2. Kondisi arus lalu lintas jam puncak pada Titik II, terdiri dari :
  - a. Pagi jam sibuk pada arah utara ke selatan terjadi pada pukul 07.00 – 08.00 dengan volume arus lalu lintas sebesar 668 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,181 dan nilai LOS A, arah selatan ke utara terjadi pada pukul 07.00 – 08.00 dengan volume arus lalu lintas sebesar 562 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,152 dan nilai LOS A.
  - b. Siang jam sibuk pada arah utara ke selatan terjadi pada pukul 11.00 – 12.00 dengan volume lalu lintas sebesar 1112 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,302 dan nilai LOS A, arah selatan ke utara terjadi pada pukul 12.00 – 13.00 dengan volume lalu lintas sebesar 704 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,191 dan nilai LOS A.

- c. Sore jam sibuk arah utara ke selatan terjadi pada pukul 16.00 – 17.00 dengan volume lalu lintas sebesar 1053 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,286 dan nilai LOS A. Arah selatan ke utara terjadi pada pukul 16.00 – 17.00 dengan volume lalu lintas sebesar 689 smp/jam, dengan derajat kejenuhan 0,189 dan nilai LOS A.
3. Kecepatan rata-rata pada Titik I :
    - a. Kecepatan rata-rata arah Utara ke Selatan sebesar 63,87 km/jam.
    - b. Kecepatan rata-rata arah Selatan ke Utara sebesar 58,61 km/jam.
  4. Kecepatan rata-rata pada Titik II:
    - a. Kecepatan rata-rata arah Utara ke Selatan sebesar 60,36 km/jam.
    - b. Kecepatan rata-rata arah Selatan ke Utara sebesar 58,08 km/jam.
  5. Durasi rata-rata manuver kendaraan melakukan gerakan putar balik arah (*U-Turn*) di Titik I sebesar 24,27 detik.
  6. Durasi rata-rata manuver kendaraan melakukan gerakan putar balik arah (*U-Turn*) di Titik II sebesar 23,34 detik.
  7. Rasio rata-rata pelayanan fasilitas bukaan median putaran balik arah (*U-Turn*) sebelum adanya *Shelter* TransJogja pada Titik I adalah 2,59.
  8. Rasio rata-rata pelayanan fasilitas bukaan median putaran balik arah (*U-Turn*) sebelum adanya *Shelter* TransJogja pada Titik II adalah 3,16.
  9. Rasio rata-rata pelayanan fasilitas bukaan median putaran balik arah (*U-Turn*) setelah adanya *Shelter* TransJogja pada Titik I adalah 0,49 dengan *headway* kendaraan 53,34 detik.
  10. Rasio rata-rata pelayanan fasilitas bukaan median putaran balik arah (*U-Turn*) setelah adanya *Shelter* TransJogja pada Titik II adalah 0,60 dengan *headway* kendaraan 42,88 detik.

## **B. Saran**

Dari hasil penelitian diperoleh beberapa saran sebagai berikut :

1. Perlu adanya penelitian lanjutan untuk mengetahui kapasitas bukaan median jalan dan kinerja dari bukaan median jalan putaran balik arah (*U-Turn*).
2. Perlu adanya penelitian lanjutan untuk mengetahui besaran panjang antrian akibat dari gerakan putaran balik arah (*U-Turn*).
3. Diperlukan adanya kajian khusus tentang putaran balik arah (*U-Turn*) untuk mengetahui kinerja dari fasilitas bukaan median putaran balik arah, agar dapat mengetahui dampak lalu lintas akibat dari bukaan median putaran balik arah itu sendiri.