

## V. PENUTUP

### A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan volume lalu-lintas pada bundaran Tugu Raden Intan, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut.

1. Berdasarkan hasil perhitungan analisis kapasitas bundaran Tugu Raden Intan pada kondisi *existing* didapatkan hasil derajat kejenuhan sudah hamper tidak memenuhi persyaratan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997. Yaitu untuk jalinan Jl. Raya Natar (AB) 0,71, Jl Soekarno-Hatta (BC) 0,73, Jl. ZA Pagar Alam (CA) 0,74, tundaan rata-rata ( $DT_R$ ) sebesar 6,7 det/smp  $DT_{Total}$  yang terjadi 31.189 det/jam, tundaan bundaran rata-rata ( $D_R$ ) 10,7 det/smp dan peluang antrian ( $QP_R\%$ ) batas bawah 13% dan batas atas 34%.
2. Untuk hasil analisis prediksi kinerja bundaran 5 tahun mendatang (tahun 2015) diperoleh nilai derajat kejenuhan (DS) untuk jalinan AB 1,15, jalinan BC 1,20 dan jalinan CA 0,77. Sehingga tidak memenuhi ketetapan dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997  $DS \leq 0,75$ .
3. Pada alternatif perbaikan kinerja bundaran dilakukan dengan cara rekondisi geometrik bundaran. Rekondisi geometrik dilakukan pada tahun 2015

4. Pada tahun 2015 didapat derajat kejenuhan (DS) yaitu untuk jalinan AB 0,71, jalinan BC 0,70 dan jalinan CA 0,56. Sehingga untuk tahun 2015 memenuhi ketentuan dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997  $DS \leq 0,75$ .
5. Pada tahun 2020 untuk jalinan AB 1,06, jalinan BC 1,01 dan jalinan CA 0,64. Sehingga tahun 2020 untuk jalinan AB dan jalinan BC sudah tidak memenuhi ketentuan dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997  $DS \leq 0,75$ , sedangkan untuk jalinan CA masih memenuhi ketentuan dalam MKJI 1997.

## **B. Saran**

Setelah dilakukan analisis perhitungan kapasitas dan tingkat pelayanan pada bundaran Tugu Raden Intan pada kondisi *existing*, serta melihat kondisi lapangan, penyusun dapat mengajukan saran sebagai berikut.

1. Diharapkan kepada pihak yang berkompeten agar melakukan pengkajian ulang dengan melakukan percobaan menggunakan beberapa Alternatif pemecahan masalah yang lain. Misalnya dengan persimpangan tidak sebidang atau dengan perubahan pengaturan manajemen lalu lintas.
2. Dilakukan penelitian lanjutan, mengingat untuk membandingkan tingkat keakurasian yang lebih tinggi dari setiap penelitian yang dilakukan.