BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

Dipindai dengan CamScanner

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari analisis dan pembahasan kinerja ruas Jalan *Underpass* Bundaran Mayjend Sungkono berdasarkan perhitungan menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2014), maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Tipe Jalan *Underpass* Bundaran Mayjend Sungkono adalah 4 lajur 2 arah terbagi dengan lebar jalur 7,5 meter, berkereb dan bertrotoar kurang dari 1 meter. Jalan tersebut menggunakan perkerasan kaku (*rigid pavement*) dan tidak mempunyai bahu jalan.
2. Volume arus lalu lintas pada jam puncak selama satu minggu penelitian terjadi pada hari Senin tanggal 6 Januari 2020 sebesar 1394,5 skr/jam pada pagi hari dan 1362,6 skr/jam pada jam puncak sore arah ke Mayjend Sungkono. Kemudian untuk arah ke Mayjend HR Muhammad di dapatkan nilai jam puncak pagi hari sebesar 1366 skr/jam dan sore hari sebesar 1336,7 skr/jam.
3. Nilai kapasitas sebesar 1695,41 dari faktor penyesuaian yang sama pada arah A dan B, dengan rata-rata derajat kejenuhan (D_J) arah A sebesar 0,71 dan arah B sebesar 0,70, serta kecepatan arus bebasnya 60,77 km/jam. Dengan nilai derajat kejenuhan tersebut tingkat pelayanan pada Jalan *Underpass* Bundaran Mayjend Sungkono, termasuk dalam kategori pelayanan C, dengan arus stabil tetapi kecepatan dan gerak kendaraan masih dapat dikendalikan.

5.2 Saran

Berdasarkan dari hasil analisis dan kesimpulan diatas maka dapat diberikan saran sebagai berikut :

1. Mengingat masih banyaknya aktivitas di luar segmen jalan yang akan memasuki Jalan Underpass Bundaran Mayjend Sungkono, maka perlu dilakukan penelitian lebih komprehensif yang akan berpengaruh pada ruas jalan tersebut.
2. Pemerintah Kota Surabaya diharapkan terus memantau kinerja ruas Jalan Underpass Bundaran Mayjend Sungkono yang baru dibangun itu untuk meminimalisir permasalahan-permasalahan yang akan timbul dikemudian hari.

Dipindai dengan CamScanner

3. Perlu diadakan re-*assessment* penelitian untuk mengetahui kinerja ruas Jalan Underpass Bundaran Mayjend Sungkono setiap tahun agar mendapat data yang lebih *update*.
4. Perlu diadakan penelitian lebih detail tentang kinerja ruas Jalan Underpass Bundaran Mayjend Sungkono untuk peramalan pertumbuhan lalu lintas beberapa tahun kedepan.

Dipindai dengan CamScanner

DAFTAR PUSTAKA

Dipindai dengan CamScanner

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik Kota Surabaya. 2019. Banyaknya Penduduk Menurut Jenis Kelamin Per Kecamatan Hasil Registrasi (Jiwa). BPS Kota Surabaya. https://surabayakota.bps.go.id/dynamictable/2018/04/18/23/proyeksi-penduduk-kota-surabaya-menurut-jenis-kelamin-dan-kelompok-umur-tahun-2019.html. Diakses tanggal 12 Januari 2020.

Departemen Pekerjaan Umum. 2014. *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI)*. Dirjen Bina Marga.

Detik News. 2019. *Peresmian Underpass Mayjend Sungkono*. Kota Surabaya. https://m.detik.com/news/berita-jawa-timur/d-4572502/risma-resmikan-underpass-pertama-di-surabaya. Diakses tgl 14 Januari 2020.

Malkhamah S. 2005. *Permodelan Dampak Perjalanan Bangkitan Terhadap Kecepatan Lalu Lintas di Kawasan Pertokoan Jalan Urip Sumoharjo Yogyakarta*. Universitas Gajah Mada. Yogyakarta.

Neno Setyawan. 2018. *Analisa Kinerja Jalan Underpass Makam Haji Sukoharjo*. Universitas Muhammadiyah. Surakarta.

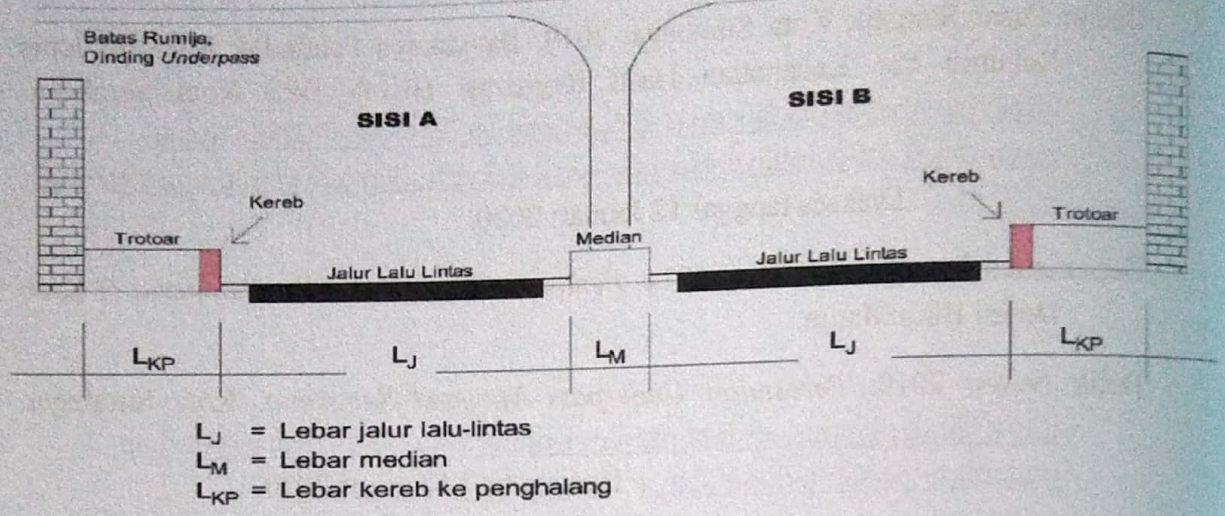
Sinka Ayu Z. 2019. *Analisis Kepdatan Lalu Lintas Bundaran Satelit Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Overpass Mayjend Sungkono Kota Surabaya*. Universitas Negri Surabaya. Jawa Timur.

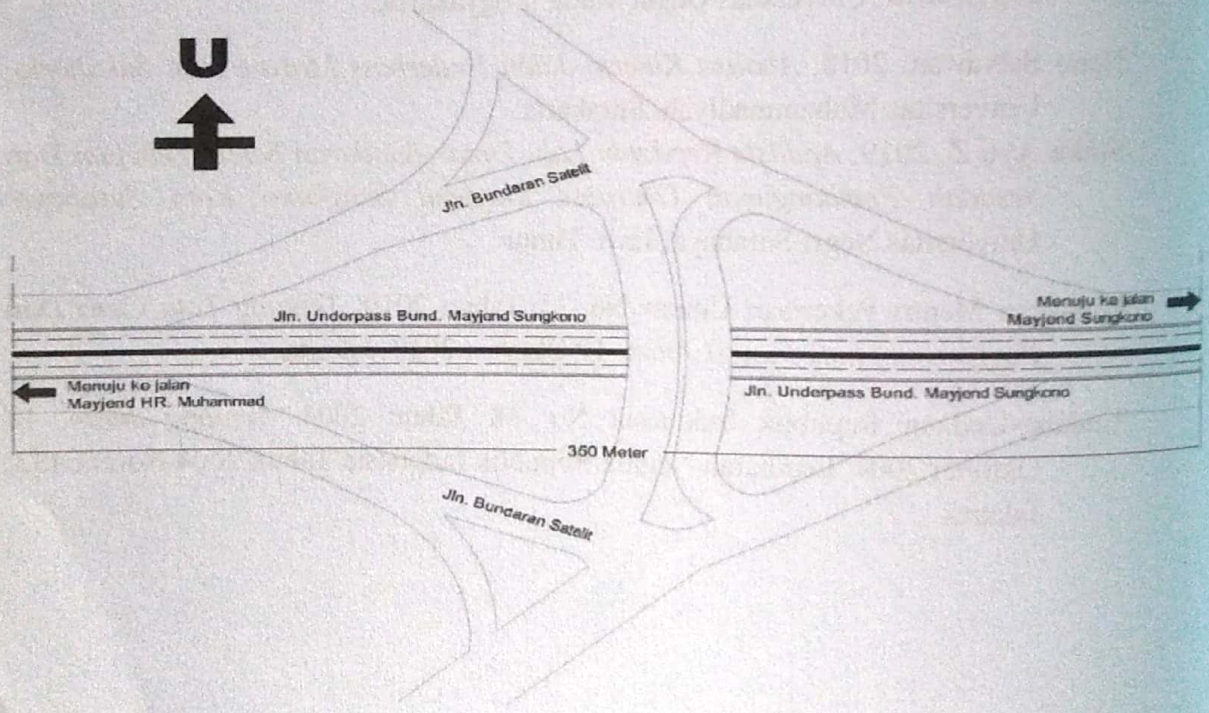
Peraturan Mentri Pekerjaan Umum No. 11 Tahun 2010. *Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan*. 19 Oktober 2010. Jakarta.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004. *Tentang Jalan*. 18 Oktober 2004. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132. Jakarta.

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran A1. Gambar Detail Lokasi Penelitian





Gambar A.1 Detail Jalan *Underpaass* Bundaran Mayjend Sungkono
(Sumber : Hasil Penelitian 2020, Tidak untuk diskalakan)

Dipindai dengan CamScanner