

---

## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1. KESIMPULAN

Kondisi lalu lintas eksisting pada ruas jalan Dr. Setia Budi – Jl. Teuku Umar saat ini mengalami kemacetan, diindikasikan dengan nilai *Degree of Saturation* (DS) pada segmen jalan Setia Budi 1 – Teuku Umar 2 > 0.75 yaitu pada segmen jalan Setia Budi 0.913 (pagi hari), 1.029 (sore hari) dan segmen jalan Teuku Umar 1.209 (pagi hari), 1.175 (sore hari). Kemacetan ini disebabkan dengan adanya simpang yang jaraknya berdekatan dan banyaknya aktivitas yang ada di pasar Jatingaleh yang mengganggu lalu lintas pada jalan utama. Sehingga kinerja lalu lintas pada kawasan Jatingaleh perlu adanya penanganan untuk memperlancar arus lalu lintas. Penanganan yang dilakukan yaitu kendaraan yang berasal dari Jl. Dr. Setia Budi menuju Jl. Sultan Agung dialihkan ke Jl. Semeru, sedangkan kendaraan bermotor roda 2 yang berasal dari Jl. Sultan Agung menuju Jl. Dr. Setia Budi dialihkan ke Jl. Jangli Raya dan pemasangan median menerus dari Jl. Dr. Setia Budi (depan Kantor Pajak) sampai dengan Pertigaan Jl. Teuku Umar/Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo/Jl. Sultan Agung (depan Ikan Bakar Cianjur) (Skenario 1).

Hasil skenario 1 ini masih diperoleh nilai *Degree of Saturation* (DS) > 0,75 pada segmen jalan Gombel Lama 1,021 (pagi hari) dan 0,876 (sore hari), Jangli Raya 1.058 (pagi hari) dan 1.353 (sore hari) serta Semeru 1.227 (pagi hari) dan 1.305 (sore hari). Sementara itu waktu tempuh yang dicapai pengguna jalan lebih lama daripada melewati jalan utama. Tetapi, pengalihan kendaraan ini bisa mengurangi kemacetan yang terjadi pada jalan utama (Jl. Dr. Setia Budi – Jl.

---

Teuku Umar). Untuk meningkatkan kapasitas jalan di kawasan Jatingaleh dilakukan skenario 2 yaitu pelebaran jalan pada kawasan tersebut.

Pada skenario 2 segmen jalan yang dilakukan pelebaran jalan yaitu pada segmen jalan Setia Budi 1, Teuku Umar 2, Karagrejo, Semeru, Wahidin Sudirohusodo, Jangli Raya 1 dan Jrabang menjadi 4,00 m per lajur. Pada segmen jalan tersebut diperoleh nilai *Degree of Saturation* (DS) < 0.75. Dari rancangan penataan lalu lintas diatas diperoleh kondisi lalu lintas yang lebih baik dari kondisi eksisting. Diperkirakan 5 tahun yang akan datang (jangka panjang) kapasitas jalan di kawasan Jatingaleh tidak mampu lagi menampung volume lalu lintas, diindikasikan dengan nilai DS yang diperoleh melebihi DS persyaratan.

Dari sistem efisiensi (kendaraan.km.detik) pada kondisi eksisting untuk kendaraan yang melewati jalan utama (Jl. Dr. Setia Budi – Jl. Sultan Agung) diperoleh 136.3842 kend.km.detik dan 1.588.160 kend.km.detik untuk kendaraan yang melewati Jl. Dr. Setia Budi – Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo, sedangkan pada kondisi skenario 2 (pengalihan kendaraan ke Jl. Jangli Raya dan Jl. Semeru) diperoleh 898.906 kend.km.detik untuk kendaraan yang melewati jalan utama (Jl. Dr. Setia Budi – Jl. Sultan Agung) dan 518.772 kendaraan.km.detik untuk yang melewati Jl. Dr. Setia Budi – Jl. Dr. Wahidibn Sudirohusodo. Setelah adanya pengalihan kendaraan diperoleh nilai 5.759.876 kend.km.detik untuk kendaraan yang melewati Jl. Dr. Setia Budi – Jl. Semeru dan 1.335.184 kend.km.detik untuk kendaraan yang melewati Jl. Kasipah – Jl. Gombel Permai.

Kinerja lalu lintas eksisting pada simpang tak bersinyal di kawasan Jatingaleh terdapat nilai *Degree of Saturation* (DS) > 0,85 yaitu pada simpang Setia Budi, Teuku Umar dan Jangli Raya 1. Dengan dilakukan pengalihan kendaraan serta pemasangan median menerus pada jalan utama (Jl. Dr. Setia Budi – Jl. Teuku Umar) (Skenario 1) dan pelebaran jalan (Skenario 2) diperoleh nilai DS < 0,85 tetapi nilai DS pada simpang Jangli Raya 1 diperoleh 1.170 (pagi hari)

---

dan 1.076 (sore hari), dikarenakan volume kendaraan pada Jl. Jangli Raya menuju Jl. Dr Wahidin Sudirohusodo melebihi kapasitas simpang.

Nilai *Degree of Saturation* (DS) pada simpang bersinyal kondisi eksisting dan skenario 1 di kawasan Jatingaleh  $> 0,85$ . Sehingga pada skenario 2 dilakukan perubahan waktu siklus. Dimana pada simpang bersinyal Sultan Agung 1 yaitu pertemuan antara Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo/Jl. Teuku Umar/Jl. Sultan Agung yang pada kondisi eksisting dan skenario 1 waktu siklusnya 55 detik (pagi dan sore hari) berubah menjadi 85 detik (pagi dan sore hari) pada skenario 2, sedangkan pada simpang Jl. Sultan Agung/Jl. Semeru yang awalnya 80 detik (pagi hari) dan 85 detik (sore hari) berubah menjadi 53 detik (pagi dan sore hari) pada skenario 2. Tetapi dengan adanya perubahan waktu siklus pada skenario 2 menimbulkan tundaan lalu lintas yang semakin besar.

## 6.2. SARAN

Adapun saran dari studi ini, yaitu :

1. Dengan adanya solusi yang penulis lakukan ternyata belum ada penyelesaian masalah yang ada di kawasan Jatingaleh.
2. Untuk studi selanjutnya disarankan untuk menggabungkan solusi Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas ini dengan studi terkait sebelumnya, seperti Pembangunan *interchange*, Pembangunan *flyover* dan Pembangunan *underpass*.
3. Dalam pelaksanaan survey harus dilakukan dengan cermat dan teliti agar tidak terjadi kesalahan pada saat pengambilan data dilapangan baik pada ruas jalan maupun simpang.
4. Perlu adanya studi lanjutan mengenai dampak rancangan penataan lalu lintas untuk pemecahan masalah yang ada di kawasan Jatingaleh.

5. Perlu solusi lain untuk menyelesaikan masalah kemacetan karena rancangan penataan lalu lintas ini tidak dapat mengatasi masalah untuk 5 tahun yang akan datang (jangka panjang).
6. Perlunya kesadaran pengguna jalan untuk mematuhi peraturan lalu lintas.